



Artur Pawłowski

Pracownik naukowy Politechniki Lubelskiej, autor przewodników turystycznych po Roztoczu

Kolejki wąskotorowe na Roztoczu Południowym

Kolej normalnotorowa dotarła na Roztocze Południowe dość wcześnie. W 1884 r. otwarto linię Jarosław – Horyniec – Rawa Ruska, a w 1887 r. szlak Bełżec – Rawa Ruska – Lwów. Historia obu tras jest bardzo dobrze udokumentowana. A wąskotorówki? Tu wiadomo znacznie mniej.

Przy niewielkiej ilości dostępnych dokumentów nieocenioną pomoc stanowią stare mapy, a także pamięć mieszkańców. Historycznie patrząc kolejek wąskotorowych na Roztoczu (i w jego okolicach) było grubo ponad 100. Aż trudno uwierzyć, że niemal wszystkie już nie istnieją. W wielu przypadkach trudno nawet ustalić daty ich funkcjonowania. Jest i dobra wiadomość. Mimo upływu lat w przypadku wielu z nich nasypy są nadal doskonale widoczne i możliwe do przejścia piechotą.

Kolejki w Horyńcu i Dziewięcierzu

Informacje o tych trasach zebrał Grzegorz Woźny z Grupy Eksploratorów Roztocza Południowego (GERP) – patrz ramka.

Ponadto w literaturze można znaleźć informacje o kolejce Horyniec – Nowe Brusno, jednak w istocie nigdy jej nie ukończono, a prawdopodobnie nawet nie zaczęto, pozostała jedynie w planach.

Kolejka w Lubaczowie, 2 km

Tej trasy nie odnajdziemy na mapach. Wg relacji mieszkańców Lubaczowa szlak kolejki łączył tatarak ze stacją kolejową Lubaczów. Kolejka powstała w dwudziestoleciu międzywojennym i funkcjonowała do lat 60 XX w.

Przy okazji warto wspomnieć, że kilka kolejek wąskotorowych prowadziło także przez pobliskie Lasy Sieniawskie, obszar ten jednak nie jest już związany z Roztoczem.

Kolejka wąskotorowa: stawy Sopilne – Ruda Różaniecka, 5,5 km

Trasę tej kolejki można odnaleźć na przedwojennych mapach WIG.

Wąskotorówkę w majątku Ruda Różaniecka wybudował właściciel baron Hugo Wattmann w latach 30. XX w. Co ciekawe, służyła ona głównie do obsługi hodowli karpia. Warto dodać, że tradycje rybackie w tej okolicy sięgają XVIII w. i odnoszą się do pstrągów i właśnie karpia. Hodowli pstrągów zaniechano w 1932 r. z uwagi na niską opłacalność. Inaczej było z karpiami, choć w tym przypadku pomogła



Na trasie kolejki różanieckiej



Przebieg kolejki na mapie WIG z 1936 r.

sejmowa ustawa o parcelacji majątków państwowych oraz nadwyżek gruntów rolniczych w folwarkach prywatnych. Ponieważ nie obejmowała ona stawów, aby zapobiec podziałowi majątku, Wattmann zdecydował się na ogromne inwestycje w tym właśnie zakresie, zaciągając kredyt na aż 3 mln. złotych. Wiele z tych obiektów istnieje do dziś, a tradycje rybackie podtrzymuje gospodarstwo Zarząd Dóbr Smolin s.c.

Kolejka Wattmanna prowadziła od stawów Sopilne do folwarku w Rudzie Różanieckiej, a jej trasa liczyła 5,5 km. Dostarczała pasze dla ryb (suszone mięso i łubin) oraz obornik na pola. W drugą stronę transportowane były ryby i płody rolne, sprzedawane następnie nie tylko w kraju, ale i za granicą. Niestety, spłata wysokiego kredytu nie była prosta i Wattmann musiał także handlować drewnem, w tym celu masowo wycinał lasy.

W przypadku tej kolejki niewiele zachowało się śladów, są to głównie pozostałości nasypu, szczególnie ciekawie prezentujące się na początkowym odcinku. Pełne uroku jest miejsce na skraju stawów Sopilne,

a także końcówka szlaku prowadząca groblą pomiędzy stawami (które nie są widoczne z szosy Susiec – Ruda Różaniecka). Trasę tej kolejki pokonaliśmy jako drużyna turystyczno-kolejowa w składzie Paweł Rydzewski (GERP), Artur Pawłowski w sierpniu 2017 r.

Kolejka wąskotorowa w Suścu, 14 km

Pierwsza kolejka pojawiła się tu już w 1928 r. Jej przebieg jest trudny do odtworzenia, nie zaznaczono go bowiem na żadnej z dostępnych map. W pobliżu pieszego szlaku czerwonego (na odcinku: skrzyżowanie z pieszym szlakiem czarnym a drogą leśną Susiec – Borowe Młyny), w odległości zaledwie 50 m od trasy turystycznej odnaleźć można kolejkowy nasyp prowadzący przez przekopaną wydmę. Zaprowadził mnie tu Wiktor Jarosz z Suśca.

Trasę tej kolejki potem zmieniono (a być może nawet wybudowano od nowa) przy okazji budowy leśniczówki w rejonie kościoła. Tę właśnie wersję można odnaleźć na mapach Sztabu Generalnego WP, w skali 1: 25 000, wydanych w 1958 r. (arkusze Huta Różaniecka i Borowiec).

Pełna trasa kolejki wiodła od stacji PKP Susiec do lasu Wypalanka nieopodal Borowych Młynów (Głuchy). Jej podstawowa długość to 14 km (ale trzeba wspomnieć jeszcze o leśnej bocznicie liczącej 3 km). Wiadomo, że kolejkę zbudowano ok. 1940 r. Czy była to więc inwestycja niemiecka? Jest to możliwe. Niemcy odpowiedzialni byli także za budowę m.in. trasy Lipa – Łązek Ordynacki (1943 r.). Celem była rabunkowa gospodarka leśna. Po wojnie szlak przejęły Lasy Państwowe. Tor miał prześwit 600 mm, a na stanie były 32 wózki (nie wagoniki) ciągnane nie przez lokomotywy, a.. konie. Kolejkę oficjalnie zlikwidowano w 1954 r., aczkolwiek mieszkańcy Suśca twierdzą, że przynajmniej część torowiska dotrwała do lat 60. Jest to możliwe, skoro trasę kolejki zaznaczono na mapie z 1958 r. Jej trasę pokonaliśmy jako drużyna turystyczno-kolejowa w składzie Paweł Rydzewski, Artur Pawłowski w maju 2017 r.

Kolejka kamieniołomu na Krzyżowej Górze k. Suśca, 2,5 km

Wąskotorówkę można odnaleźć na mapach Głównego Geodety Kraju z lat 70. XX w. Jej trasa prowadziła od kamieniołomu na Krzyżowej Górze do przystanku normalnotorowego Nowiny. I tu ciekawostka. Mowa o pierwotnej lokalizacji tej stacji, zmienionej w 2012 r. Krok był słuszny, bowiem teraz przystanek kolejowy znajduje się na skraju miejscowości, a nie na totalnym bezludziu na skraju lasu i pól. Niemniej w dawnych czasach to właśnie na tym bezludziu zatrzymywały się pociągi.

Na doskonale zachowany nasyp natrafimy, wędrując pieszym szlakiem Krawędziowym, znakowanym



Na trasie kolejki susieckiej

kolorem czerwonym. Obecnie wspina się on po ścianie kamieniołomu do wieży widokowej, następnie wkracza w las – bezpośrednio na nasyp. Mimo upływu czasu widać go tu wyraźnie. Przy przeciwnym skraju lasu szlak opuszcza nasyp, odbiegając w lewo. Kto ciekaw, może jednak dalej wędrować prosto. Niestety, wśród pól spora część nasypu została zaorana. Na swej drodze kolejka musiała wspinać się na strome w tym miejscu zbocze wierzchowiny, co rzadko trafia się na trasach kolejowych. Na szczęście miało to miejsce w kierunku do kamieniołomu, czyli wtedy, gdy wagoniki jechały puste. Obciążone kamieniem zjeżdżały już z górki.

Po przeciwległej stronie wzgórze można jeszcze odnaleźć niewielki fragment nasypu. Najwięcej śladów zachowało się w pobliżu dawnej stacji PKP Nowiny. Jest tam spory odcinek nasypu dobiegający po łuku do normalnotorowej linii kolejowej i kamienny murek dawnej rampy, gdzie urobek był przeładowywany do zwykłych wagonów. Tu kolejna ciekawostka. Mimo przewidzianego tu przeładunku z toru wąskiego na normalny nie przygotowano właściwie żadnej infrastruktury. W obrębie stacji Nowiny tak dawniej, jak i dziś, mamy tylko jeden tor o normalnej szerokości. Załadunek musiał więc odbywać się dość szybko, bez zakłócania ruchu pociągów pasażerskich.

Trasę tej kolejki pokonaliśmy jako drużyna turystyczno-kolejowa w składzie Paweł Rydzewski, Artur Pawłowski w listopadzie 2002 r.

Kolejki wąskotorowe powstawały także na terenie znajdującym się obecnie po drugiej stronie granicy państwowej.

Kolejka w Rawie Ruskiej, 4 km

Jej trasa prowadziła przez teren nasycalni podkładów kolejowych na tzw. Smalisze. Chociaż założono ją już w 1924 r., tej wąskotorówki nie znajdziemy na przedwojennych mapach WIG. Teren ten nie jest obecnie dostępny turystycznie.

Kolejka wąskotorowa w Dubrowce k. Potylicza, 2 km

Łączyła 4 wyrobiska kamieniołomów, co oznaczało prawdziwą płataninę torów na krótkim odcinku. Wąskotorówkę zaznaczono na mapie Sztabu Generalnego WP z 1957 r. Dziś w pobliżu przebiega Centralny Szlak Rowerowy Roztocza na słabo niestety znakowanym odcinku Rawa Ruska – Lwów. Po kolejce nie ma śladu, ale kamieniołomy nadal prezentują się okazale.

Kolejka nad stawami w rejonie Janowa i Lelechówki (dziś Iwano - Frankowe)

Janów w XIX w. był popularną miejscowością letniskową, co przyczyniło się do budowy standardowej linii kolejowej Lwów – Janów – Lwów, oddanej do użytku w 1895 r. Według źródeł ukraińskich trasa miała swoją kontynuację jako linia wąskotorowa Janów – Jaworów (ok. 30 km). Po pierwszej wojnie światowej została ona jednak przekuta na linię normalnotorową. Jej szczegółowy przebieg zobaczyć można na przedwojennych mapach WIG. Najbardziej widowiskowy był fragment prowadzący groblą nad janowskimi stawami. Częściowo jest ona obecnie bardzo zarosnięta, jednak nadal możliwa do przejścia pieszo, co sprawdziłem w 2012 r. Po II wojnie światowej Janów swojej dawnej sławy nie odzyskał i odcinek Janów – Jaworów rozebrano (żelazny szlak Jaworów – Gródek Jagielloński jest późniejszy i związany z budową kopalni siarki). Ostatnio pojawił się projekt odbudowania odcinka prowadzącego nad stawami, ponownie jako kolejki wąskotorowej. Na razie nie udało się jednak zdobyć odpowiednich funduszy.

C.d.n.

Czy to wszystkie trasy wąskotorowe na Roztoczu Południowym? Na pewno nie! Pozostaje liczyć na odzew czytelników „Gazety Horynieckiej” i na kolejne wyprawy śladem kolejek, których już nie ma... ■



Na trasie kolejki susieckiej



Pozostałości wagonika kolejki wąskotorowej w Horyńcu

Na terenie gminy Horyniec - Zdrój pracowały dwie linie kolejek wąskotorowych. Pierwsza z nich służyła do wywozu zużytej w zabiegach uzdrowiskowych borowiny z zakładu przyrodoleczniczego mieszczącego się na tyłach obecnego Parku Zdrojowego. Wagoniki przejeżdżały z budynku zakładu do składowiska borowiny po kilkudziesięciometrowym, wąskim torze. Na początku lat dziewięćdziesiątych XX w. gdy przeniesiono zakład do nowej siedziby w innej lokalizacji budynku, zlikwidowano kolejkę, a tory zostały rozebrane.

Druga kolejka funkcjonowała w okolicach wsi Dziewięcierz - Słotwina w latach sześćdziesiątych. Służyła do transportu piasku, który wydobywano na wzgórzu nieopodal linii kolejowej 101. Po zboczu wzgórza prowadziły dwie linie wąskotorowe, położone obok siebie, a wagony były połączone odpowiednim mechanizmem umożliwiającym wyciąganie pustych wagoników pod górę minimalnym nakładem energii; cięższe, napełnione piaskiem zjeżdżające z góry wagony wyciągały pod górę puste. Wąski tor był poprowadzony do specjalnie wybudowanej w tym celu rampy, gdzie przeładowywano piasek na wagony kolei normalnotorowej. W czasach działalności tej kolejki wydobywano duże ilości piasku, który służył prawdopodobnie do budowy huty szkła w Jarosławiu.

Grzegorz Woźny