

# Kolej leśna Fronołów

W dziale „zapomniane linie” wędrujemy zazwyczaj liniami, stanowiącymi fragment jednolitej sieci kolejowej, czasem liniami wąskotorowymi użytku publicznego, na których prowadzono ruch osobowy. Nie mniej bogatą część historii kolejnictwa tworzyły jednak koleje przemysłowe, przeznaczone do transportu technologicznego. Wśród nich swym rozpowszechnieniem i długością wyróżniały się wąskotorowe koleje leśne. Do dzisiaj pozostały – użytkowane w ruchu turystycznym lub nieczynne – fragmenty takich sieci w Puszczy Białowieskiej (Hajnówka, Czarna Białostocka), Knyszyńskiej (Płociczno) i w Bieszczadach. Powoli reaktywuje się kolejkę leśną w Puszczy Kozienickiej (Pionki). Inne odeszły w zapomnienie...



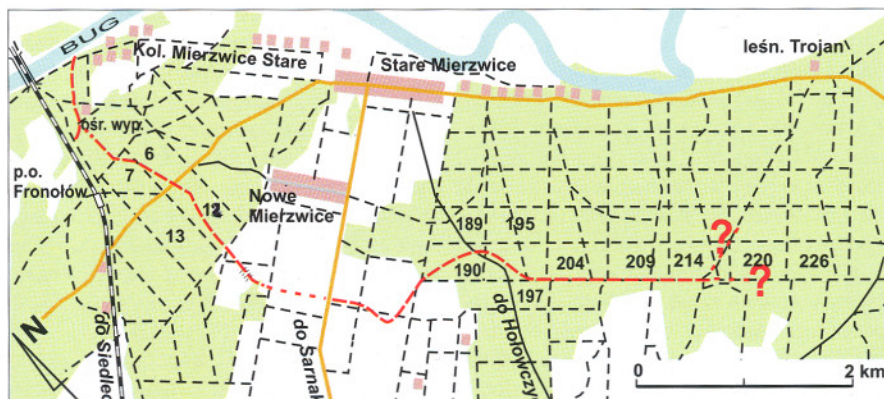
Najbardziej malowniczy fragment starotorza w oddziale 6; widok w kierunku Fronołowa.

Na Podlasiu przemysłową (czy wręcz rabunkową) eksploatację lasów z wykorzystaniem wąskotorowego transportu szynowego rozpoczęli Prusacy po zajęciu tych terenów w 1914/15 roku. Czynnikiem sprzyjającym ekspansji tego środka transportu była masowa produkcja taboru, przeseł torowych i innych akcesoriów „kolejkowych” przez liczne fabryki niemieckie. Kolejki leśne służące do usprawnienia wywozu drewna powstały również w dawnej Puszczy Mielnickiej. Większy ich kompleks skupiał się wokół stacji w Nurcu (na linii Siedlce – Czeremcha), pojedyncza linia powstała też na lewym brzegu Bugu na południowy wschód od Mierzwic. Służyła ona do dowozu drewna do stacji Fronołów, w pobliżu której zbudowano spory tartak. Linia biegła przez las z tartaku na południe, polami omijała wieś Nowe Mierzvice i pokonując różnicę poziomów ok. 60 m pograżała się w rozległym kompleksie leśnym między Mierzvicami a Hołowczycami, docierając na wysokość Trojana (ok. 5 km od Fronołowa). Prawdopodobnie nie schodziła jednak ku szosie w dolinę Bugu, gdyż znaczne spadki terenu (ponownie ok. 60 m) utrudniałyby wciągnięcie wagonów pod górę. Zbudowana trasa posiadała natomiast spadek w kierunku ładownym, co ułatwiało transport. Tartak posiadał połączenie

szynowe z ładownią stacji Fronołów kolei państwowej w jedną stronę, a z rozlewiskiem Bugu w drugą. Na skarpie „bużyska” znajdowało się urządzenie do wciągania z wody pni drzew splawianych z lasów położonych w górę rzeki. Odtworzenie przebiegu torów w rejonie tartaku czy przy przeciwnym końcu linii, gdzie mogły się znajdować linie prowizoryczne jest dziś niewykonalne z powodu braku żyjących świadków tamtych czasów. Częściowa rekonstrukcja dziejów kolejki jest

możliwa tylko na podstawie relacji powtarzanych już przez drugie pokolenie leśników i mieszkańców Mierzwic. Tartak i kolejka, obsługiwana trakcją parową, nie funkcjonowały długo – zakład splonął prawdopodobnie pod koniec I wojny światowej w nieustalonych bliżej okolicznościach. Teren po nim został po 1926 roku zagospodarowany przez Polski Czerwony Krzyż pod ośrodek pomocy dla chorych i ubogich, a kolejka przestała funkcjonować, ulegając stopniowej dewastacji. W przekazach ustnych zachowała się informacja o okazjonalnym wykorzystywaniu połączenia z przystankiem PKP Fronołów do przewozu dzieci – podopiecznych PCK; wagoniki były ciągnięte przez konie. Starsi mieszkańcy Mierzwic wspominają, że pojedyncze szyny czy podkłady „pozyskiwano” z niej jeszcze bezpośrednio po II wojnie światowej, a przy leśniczówce w Mierzvicach Nowych w latach 1950/51 leżały znaczne ilości zdemontowanych przeseł patentowych. Po II wojnie teren ośrodka Czerwonego Krzyża w części wydzierżawiono PKP, które urządziły na jego miejscu ośrodek wczasowy (obecnie sprywatyzowany), pozostałą część zabudowano stopniowo osiedlem domków letniskowych.

Nasyp kolejki pozostały po połączeniu tartaku ze stacją Fronołów został rozebrany najpóźniej w drugiej połowie lat 50. podczas osuszania i zalesiania bagnańska rozciągającego się wzdłuż torów. Ślad starotorza kolejki zaczyna się obecnie na prawo od drogi gruntowej biegnącej od szosy Mierzvice – Kózki wzdłuż torów ku mostowi kolejowemu na Bugu, kilkanaście metrów przed liniami średniego napięcia. Nikły nasyp porośnięty lasem skręca lekko w lewo, omijając teren b. wczasów kolejowych. Jest on stosunkowo szeroki,







W rejonie mostu kolejowego we Fronolowie wielokrotnie staczano zbrojne potyczki. Przy okazji poszukiwań militariów jako „odpad” wykopywane są m.in. podkładki szynowe kolejki leśnej.



Starotorza w rejonie tartaku zostały zalesione w latach 50., toteż drzewa rosła tu również na nasypach i w wykopach; na zdjęciu fragment odcinka prowadzącego do nadbużańskiej skąpy, skąd wyciągano splawiane rzeką drzewa.



W oddziałach 6 i 12 starotorza służy jako leśna droga; widok na północ z szosy Mierzvice – Kózki.

mógł się zatem na nim znajdować tor normalny lub dwa wąskie (według przekazów wagony normalnotorowe były podstawiane do tartaku). Za leśną dróżką nasyp przechodzi w płytki, dość szeroki wykop. Dochodzimy nim do kolejnej leśnej drogi, biegnącej już wzdłuż Bugu. Tor skręcając w prawo przecinał ją pod kątem

ok. 45 stopni i za nią znowu pojawia się nasyp (już raczej wąskotorowy), ginący jednak w gęstych, nadbrzeżnych zaroślach nad jednym z bużysk. Stąd musimy wrócić do ośrodka wczasowego. Przy południowo-wschodnim narożniku ogrodzenia można odszukać fundamenty bliżej nieokreślonego budynku (portierni, posterunku?), od których na południe wśród kilkudziesięcioletniego lasu mieszane biegnie wąski tym razem, zarośnięty, nieznaczny nasyp, stopniowo zanikający, ale za to coraz bardziej wyjeżdżony w miarę zbliżania się do szerokiej, leśnej drogi gospodarczej. Wychodząc na nią widzimy wyraźne przedłużenie starotorza w oddziale 7, służące jako mało używana droga leśna, możliwa jednak do przebycia rowerem. Skręca ono lekko w lewo i przekracza drogę oddziałową, tworząc za nią wyraźny nasyp, a następnie na prawym łuku przekop. Dalej ku szosie po wyprofilowanej lawie starotorza prowadzi dość wygodna droga. Za szosą Mierzvice – Kózki starotorzem znów biegnie droga leśna. W miarę oddalania się od szosy jest ona niestety coraz bardziej zarośnięta na skutek nieużywania, ale trudno ją zgubić, bo cały czas biegnie na wyraźnym nasypie z racji podmokłego terenu. Wyszedszy na skraj lasu idziemy pełną drogą lekko w prawo i wkrótce w lewo; po prawej na łące widać urwany nasyp kolejki, ginący w śródpolnym, liściastym lasku (raczej niemożliwy do przebycia). Dalsza trasa już nie istnieje – została zaorana lub zalesiona. W pagórkowatym terenie dochodzimy zatem do szosy Mierzvice – Sarnaki, odszukując pełną drogę odchodzącą od niej na pd-zach. Prześledzenie dalszej

trasy znów jest niemożliwe z powodu dokonanych zalesień. Pozostałości nasypu kolejki, porośniętego ok. 60-letnim lasem można natomiast odszukać na przecięciu z biegnącą przez las drogą gruntową Mierzvice Stare – Holowczyce Stare, ok. 100 m przed drogą gospodarczą między oddziałami 196 i 190, a następnie na tejże drodze gospodarczej (skręcamy na nią w lewo z ww. drogi gruntowej, nasyp zaraz za szlabanem). Kolejka biegła dalej oddziałem 196, zbliżając się do drogi oddziałowej (widoczny nikły nasyp) i biegła nią wzdłuż granicy oddz. 204/205, 209/210 itd. Dalszy przebieg z powodu dokonanych napraw drogi oddziałowej i gęstego lasu stał się nieczytelny. Drogi biegnące przez nieco podmokły teren zostały tu podniesione przez nadsypanie ziemi wybieranej po bokach (dodatkowo rowy te miały zapobiegać kradzieżom drewna), toteż część z nich sprawia dziś mylne wrażenie nasypów kolejkowych. Brak materiałów kartograficznych i zachowanych wspomnień uniemożliwia niestety zidentyfikowanie końcowego odcinka kolejki. Niewątpliwie jednak odcinki zachowane do dziś warte są uwagi, tym bardziej, że wiele z nich prawdopodobnie zniknie w momencie dokonania wyciętu i ponownego zalesienia.

Tekst i zdjęcia:  
Michał Jerczyński (08.2008)

Opracowano dzięki uprzejmości i pomocy mieszkańców Mierzvic oraz internetowej społeczności Fronolowa. ([www.fronolow.pl](http://www.fronolow.pl))



Szlak kolejki wiodący z tartaku po przekroczeniu leśnej drogi z Kolonii Mierzvice do Bużysk zagłębia się w oddziale 7; widok na południe.



Jeden z nielicznych reliktów kolejki na łąkach koło Mierzvic Nowych – fragment niezaoranego nasypu.