

Fierichem z całym entuzjazmem. Oto Edmund Fierich w wolnych chwilach uprawiał malarstwo i pierwszego prezentem, którym wkułił się w laskę malutkiego szwagra, było pudełko z farbami wodnymi. Później okazało się, że leśnik o artystycznych upodobaniach zaważył decydująco na losie Bolka.

Tak się cieszył malec na uroczystość weselną, a tymczasem spotkało go rozczarowanie: dzień wesela był ponury i Bolka ogarnęła senność.

– Tadziku, zbudź mnie, gdy tylko państwo młodzi przyjdą z kościoła – prosił brata.

Starszy brat obiecał solennie. Więc Bolko podobno zdrzemnął się w kącie sieni... i przespał wesele. Obudził się dopiero, gdy ostatni gość zabierał palto. Rozpacz malucha zrozumiała jednak szesnastoletnia panna młoda obeceła zabrać z sobą braciśzka do leśniczówki. Niebawem obietnicę spełniła. [...]

W Salabruku, wiosce karpackiej, po raz pierwszy pojął piękno otaczającej go przyrody.

Ściskając dla pewności rękę Wandzi leśniczyna spacerował z nią ścieżką aż do wiejskiej drewnianej cerkiewki i w głąb lasu. Wieczorami wspólnie słuchali huculskich pieśni i patrzyli, jak ginie słońce za szczytami gór. Zawsze w niedzielę Bolko dostępował zaszczytu podawania Edmundowi pędzli, gdyż leśniczy odpoczywał przy sztalugach. Oczywiście, słyszał zawsze pochwałę z ust szwagra, że „dobra kłopała z Bolka”.

Gdy nadeszło rozstanie, wujcio Edmund raz na zawsze zaprosił najmłodszego Czedeckowskiego na wszystkie wakacje do leśniczówki.

W domu czekała na Bolka przeprowadzka. Był rok 1891 i papę Czedeckowskiego po dwudziestu latach nauczania spotkał awans. Jedynym resztką, jakiego mógł oczekiwać w księstwie Galicji i Lodomerii. Oto został mianowany dyrektorem szkoły ludowej w większym miasteczku, w Bolszowcach. Mały świątek zaczął nisko kłaniać się panu dyrektorowi. Pan Czedeckowski osiągnął szczyt kariery! Państwo Czedeckowscy nie wierzyli własnemu szczęściu, bo czteropokojowe mieszkanie służbowe przy szkole, a pensja dyrektorska była wyższa od nauczycielskiej. Ten ostatni punkt nie był do pogardzenia, zwłaszcza że państwo Czedeckowscy wciąż spłacali długi zaciągnięte na wyprawę i wesele Wandzi.

Co do Bolka, ten uznał obecnie swego rodzica za najszcześliwszego człowieka na ziemi. Rzecz w tym, że w kancelarii szkolnej na ścianie wisiała reprodukcja obrazu Pawła Piotra Rubensa „Połowanie”. Dłatego malec lubił przebywać w tym pomieszczeniu milcząc i wpatrując się w ową barwną reprodukcję. Wreszcie odważył się. Przyniósł karton, wycyganiony od Tadeuszka, farby od wujka leśniczego i w skupieniu zabrał się do dzieła. Efekt nie był olśniewający. Cóż, mały malarz liczył ledwie sześć i pół lat, ale pan Czedeckowski postanowił pokazać tę próbę nauczycielowi rysunków.

Uświadomiony, że twórca to ten bojaźliwy i często zapłakany Bolko, nauczyciel pokławił głową: Kto wie, co też z niego wyrośnie, kto wie...

Muszyńska-Hoffamanowa Hanna, Okońska Alicja. Na mil sześć tysięcy: O malarstwie Bolesława Czedeckowskiego. Łódź 1978

Zabytkowy most w Pasiecznej

W Pasiecznej (rejon nadwórniański, obwód iwanofrankiowski), położonej nad toczącą z Gorganów swe wody Bystrycą Nadwórniańską, znajduje się niezwykle, zapomniany zabytek techniki – potężny żelazny most kratownicowy, przerzucony przed ponad stu laty przez tę rzekę dla potrzeb leśnej kolei wąskotorowej łączącej Nadwornę z Rafajłową. To nie tylko jedyny zachowany do dziś obiekt związany z eksploatacją tej nieistniejącej już od pół wieku linii. Także jedyny w tej części Podkarpacia i Karpat znak istnienia licznych tam niegdyś tras kolejek leśnych służących do transportu drewna z wyrębów. Ten w Pasiecznej oparł się niszczycielskim działaniom rwących, powodziowych wód Bystrzycy, a również i nieprzemyślanym poczynaniom człowieka, gdy inne podobne konstrukcje mostowe służące tej kolei zostały rozebrane i przeznaczone na złom. Obecnie niszczący, wysokie klasy zabytkowy obiekt, powinien jak najszybciej zostać objęty opieką konserwatorską.

JAN SKŁODOWSKI

Most był jednym z wielu obiektów infrastruktury wspomnianej linii kolei wąskotorowej oddanej do ruchu w 1900 roku – była to Cesarsko-Królewska Kolej Leśna (kk Waldbahn), więc kolej państwowa, zaś koncesję na jej budowę wydało Cesarsko-Królewskie Ministerstwo Rolnictwa w Wiedniu. Można tu nadmienić, że w latach międzywojennych była własnością Administracji Lasów Państwowych. Z ramienia Dyrekcji Lasów Państwowych we Lwowie pozostawała pod zarządem kierownictwa kolejek leśnych w Dolinie, podczas gdy nadzór techniczny nad nią sprawowała Dyrekcja P.K.P. we Lwowie, zaś jej kierownictwo znajdowało się w tartaku w Nadwórnie.

Wróćmy jednakże do samego obiektu, którego masa to 92.006 kg, a koszt budowy wyniósł 22.540 koron austro-węgierskich. Usytuowano go na 15,02 km trasy kolei (kilometr „0,00” oznaczono przy dworcu kolei normalnotorowej w Nadwórnie, gdzie linia wąskotorowa brała początek), której cała trasa główna liczyła 33 km. W dzisiejszej konfiguracji miejscowych szlaków drogowych most znajduje się po prawej stronie drogi wiodącej z Pasiecznej ku południowi – przy lokalnym skrzyżowaniu, w miejscu zwanym Rostoka. Z głównej drogi nie jest widoczny, bo ukryty za gęstymi drzewami i dopiero po przejściu kilkunastu kroków w kierunku Bystrzycy ukazuje się w pełnej krasie. Jest to jednoprzęsłowa żelazna konstrukcja wspierająca się na dwóch solidnych kamiennych przyczółkach i jednym, także kamiennym, filarze; prześwit mostu nad lustrem wody, przy jej średnim stanie, to ok. 7 m. Przestrzenna nitowana, zamknięta od góry kratownica mostu ma długość 51,75 m, wysokość 5,98 m i szerokość 4,40 m; należy dodać, że prześwit eksploatacyjny konstrukcji to 4,54 x 4,26 m.

Most został wykonany, jak wszystko na to wskazuje, przez Arcyksiążęcy Zakład Budowy Mostów, który w budowie takich obiektów miał duże doświadczenie (mosty na Odrze, Wiśle, Dunaju, Sawie i Prucie w Czerniowcach); pod koniec XIX stulecia zakład ten znajdował się na terenie huty „Karol” (noszącej imię na cześć Karola Habsburga) w Lipinie (dziś część miasta Frydek-Mistek, Czechy). Części konstrukcji – w postaci nitowanych, gotowych elementów z żelaznych kształtowników o różnych profilach i grubościach – zostały tedy wykonane i dostarczone przez wspomnianą hutę „Karol”. Na konstrukcji można odnaleźć znaki producenta – dwie



Most w Pasiecznej przed 1914 r.

żeliwne tabliczki znanione wraz z datą: „Teschchen 1899” znajdujące się na początku obu górnych pasów kratownic bocznych od wewnątrz konstrukcji. Niemniej, takie oznaczenie mogło się pojawiać również na wyrobach walcowanych zakładów metalurgicznych znajdujących się w innych niż Lipina miejscowościach dawnej „Komory Cieszyńskiej” (niem. Teschener Kammer – to nazwa połączonych majątków należących do książy cieszyńskich, a także instytucji nimi zarządzającej w ich imieniu w latach 1654–1918). Zestawienie daty produkcji materiału konstrukcyjnego mostu z wymienionym wyżej rokiem uruchomienia linii – 1900 sugeruje, że „monterunek” na miejscu nastąpił zapewne jeszcze w roku wyprodukowania potrzebnych nań elementów – czyli 1899.

Nadzwyczaj interesująca jest konstrukcja obiektu. Jej kratownice boczne są zbudowane ze słupków oraz krzyżulców o strukturze kratowej, gdy ich pasy górne związane są także kratowymi poprzecznikami

stała wykorzystana do jazdy dołem – do tego celu ułożono szyny (o masie 12 kg/mb z łubkiem kątowym) dla jednego toru o szerokości 760 mm. Umocowano je na mostownicach leżących na poprzecznikach i podłużnicach stanowiących dolny



ruszt konstrukcji. Z jednego zaś boku mostu (w dół rzeki) umieszczono zespolony z nim wąski pomost z żelaznym podestem i niską barierką z prętów przeznaczony dla ruchu pieszo, mogący również pełnić dla obiektu funkcje serwisowe.

Most służył kolei leśnej do 1968 roku, kiedy to wielka powódź w dolinie Bystrzycy Nadwórniańskiej tak bardzo uszkodziła nasypy, torowiska i przyczółki innych mostów, że

torowiska ułożono na dolnym ruszcie konstrukcji dwa równoległe rzędy płyt betonowych stanowiących jezdnię do dziś użytkowanej, dla potrzeb lokalnego ruchu kolejowego, zabytkowej przeprawy mostowej. W międzyczasie nastąpiły nieznaczne ingerencje techniczne wobec żelaznej konstrukcji – skrajne słupki kratownic bocznych na prawym (orograficznie) brzegu rzeki zostały w górnej części odcięte, zapewne ze względu na ich zniszczenie. Podobnie się stało przy przyczółku na lewym brzegu – zostały odcięte fragmenty belek obu pasów dolnych; wtedy to zaistniała konieczność podparcia konstrukcji kamiennym filarem, który jest tu elementem wtórnym.

Dziś, to powoli niszczące a nieremontowane, choć nadal eksploatowane, dzieło dawnej sztuki inżynierskiej, powinno jak najszybciej zostać wpisane na listę obiektów zabytkowych, co pozwoliłoby na objęcie go prawną ochroną. Zapobiegłaby ona nie tylko nieuprawnionym okazjonalnym naprawom albo modyfikacjom czy wręcz ewentualnej pochopnej rozbiorce, ale też przede wszystkim zwróciłaby uwagę odpowiednich służb na konieczność przeprowadzenia niezbędnych prac konserwatorskich wobec coraz silniej korodującej konstrukcji mostu. Ten unikatowy zabytek powinien bez wątpienia zostać uratowany dla przyszłych pokoleń, jako wybitne świadectwo dziedzictwa kulturowo-cywilizacyjnego nadwórniańskiej ziemi.

Autor dziękuje Pani Alicji Michałek z Muzeum Ustrońskiego (Ustroń,



Most w Pasiecznej w 2019 r.

oż wiatrownicami. Słupki skrajne kratownicy złączone są w górnej części poprzecznymi blachownicami, natomiast połączenia słupków i krzyżulców zostały zrealizowane poprzez nitowanie z użyciem blach węglowych. Kratownica mostu zo-

przywrocone jej do ruchu okazało nieoptyczne, wobec czego linia została definitywnie zamknięta i z czasem zlikwidowana. Niemniej, most w Pasiecznej oparł się żywiołowi, dzięki czemu mógł służyć dalej – tym razem jako most drogowy. Po zdjęciu

Polska) za informacje dotyczące historii zakładów metalurgicznych dawnej „Komory Cieszyńskiej” oraz Panom Wołodymyrowi Muszakowi z Nadwórni i Romanowi Sadrukowi z Pasiecznej (Ukraina) za pomoc w dokonaniu pomiarów mostu.