

ANDRZEJ KISIEL

Zabytki techniki w Polsce

Koleje wąskotorowe

Najstarsza kolej wąskotorowa na ziemiach polskich powstała w 1853 r. na Górnym Śląsku. Prawdziwy „wysyp” kolejek nastąpił jednak pod koniec XIX w., gdy szybki rozwój gospodarczy wymusił powstanie sieci lokalnych połączeń kolejowych obsługujących ruch towarowy oraz pasażerski. I taka była geneza wąskotorówek: miały uzupełniać istniejącą sieć połączeń i docierać wszędzie tam, gdzie nie dochodziła „normalna” kolej. Wąskotorówki połączyły wsie i miasteczka, dowoziły płody rolne do zakładów i większych miast.

Bezpośrednio po II wojnie światowej w Polsce istniało ponad 40 „małych” kolejek, z liniami o łącznej długości 4100 km. To były najlepsze lata, wąskotorówki nie tylko przewoziły mnóstwo towarów i ludzi, ale były też modernizowane a nawet budowano

nowe. W latach 50. powstały m.in. odcinki kolei w Nasielsku i Starachowicach – dziś już wpisane do rejestru zabytków. Do chwili obecnej zachowała się połowa z istniejących po wojnie wąskotorówek. Zdecydowana większość z nich ma status zabytkowy. Jednak sam fakt objęcia ochroną prawną nie gwaran-

tuje bezpiecznego istnienia kolejek wąskotorowych. Na naszych oczach znika np. zabytkowa, uruchomiona w styczniu 1895 r. wąskotorówka w Starogardzie Szczecińskim. To najstarsza tego typu kolej na Pomorzu. Jednym z najciekawszych obiektów inżynierskich na jej szlaku jest stalowy most na rzece Inie,



Piaszczno. Zabytkowy parowóz Px48 na szlaku do Tarczyna

znajdujący się we wsi Żarowo koło Stargardu. Obiekt powstał w 1894 r. To konstrukcja kratownicowa, nitowana, 3-przęsłowa. Dziś pozbawiony – jak cała kolejka – nadzoru, niszczy się wystawiony na pastwę złodziei złomu. PKP, które wciąż są właścicielem zamkniętej kolejki, chcą przekazać ją (nieodpłatnie) samorządom lokalnym. Chętnych jednak nie ma. Samorzady nie dostrzegają walorów krajobrazowych, ani wartości historyczno-kulturowych tego zabytku techniki. A szkoda, bo to nie tylko najstarsza pomorska wąskotorówka, ale i jedna z zaledwie 4 kolejek w Polsce, posiadających tor o szerokości 1000 mm. Co więcej, w 2008 r. Starostwo Powiatowe w Stargardzie Szczecińskim przygotowało koncepcję przekształcenia kolejki i zbudowania w tym miejscu ścieżki rowerowo-pieszkiej. To oznaczałoby fizyczną likwidację zabytkowej kolejki i to mimo sprzeciwu Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie. Ewa Kulesza-Szerniewicz, zastępca wojewódzkiego konserwatora zabytków w Szczecinie o takich pomysłach mówi krótko: samorządom brakuje odwagi i wyobraźni, że kolejka może stać się „hitem” turystycznym, tak jak dzieje się to np. w Europie Zachodniej...

Ale i w naszym kraju są już przykłady zagospodarowania zabytkowych kolejek wąskotorowych, zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem, na przykład w Piasecznie pod Warszawą miejscowym miłośnikom wąskotorówek wspólnie ze Starostwem Powiatowym udało się stworzyć model kolejki turystycznej jako atrakcji regionalnej. Co równie ważne, zachowano przy tym zabytkowy charakter całej infrastruktury wąskotorowej. Ciuchcia, która obecnie ma swój początek w Piasecznie, jest ostatnim zachowanym śladem kolejek wąskotorowych, jakie kiedyś jeździły w samym centrum Warszawy! Ale o tym pamiętają już tylko najstarsi mieszkańcy stolicy. Uruchomiona w 1900 r., w najlepszych latach



Lokomotywnia w Piasecznie



Dworzec w Hajnówce. Kopia budynku z 1918 r.



Most kratownicowy we wsi Żarowo, zbudowany w 1894 r.



Pociąg turystyczny w Hajnówce. Tabor przebudowany z wagonów służących do przewozu drewna

dojeżdżała m.in. do Góry Kalwarii i Nowego Miasta nad Pilicą, a jeden z jej przystanków zlokalizowano w Wilanowie. Dziś to budynek poczty znajdujący się w pobliżu wejścia do muzeum. W nowej rzeczywistości Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa radzi sobie całkiem nieźle. Obecnie jej trasa liczy 12 km i wiedzie do Tarczyna, a regularne kursy odbywają się raz w tygodniu. Ale pasażerom te ograniczenia nie przeszkadzają. Niedzielne kursy cieszą się taką frekwencją, że ten kto nie zarezerwuje wcześniej biletu, nie ma szans na przejazd! Atrakcyjność kolejki zwiększyła się jeszcze po wprowadzeniu do użytku zabytkowego parowozu Px48. To maszyna polskiej konstrukcji i choć zbudowana w latach 50. XX w., to z racji rzadkiego już występowania, uznana za zabytek. Mimo że w pobliżu trasy nie ma znaczących atrakcji turystycznych, już sam przejazd do Tarczyna zabytkową kolejką jest dużą przygodą. Organizatorzy przejażdżek przygotowali też dodatkowe atrakcje, m.in. ognisko na postoju. Majątkiem zarządza Piaseczyńskie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej. Udało mu się to, co nie powiodło się państwowemu PKP: kolejka utrzymuje się z bieżących wpływów i nie brakuje jej pasażerów. Przeciwnie, latem 2008 r. trzeba było uruchomić dodatkowe kursy, aby przewieźć wszystkich chętnych! Do Piaseczna przyjeżdża bowiem coraz więcej warszawiaków, ale i turystów, aby osobiście przeko-

nać się, że „parowozy mają duszę”. A przy okazji można tu na żywo poznać historię warszawskich kolejek wąskotorowych.

W północno-wschodniej Polsce zachowały się trzy interesujące przykłady leśnych kolejek wąskotorowych. Jedną z nich, w Hajnówce, powstała w samym sercu Puszczy Białowieskiej w czasie pierwszej wojny światowej. Wiosną 1916 r. zbudowało ją 500 francuskich i rosyjskich jeńców wojennych, usypując na podmokłym terenie groble, na których następnie położono torowisko. Kolejka umożliwiła eksploatację Puszczy na wielką skalę. W latach międzywojennych była najdłuższą w Polsce, liczyła ponad 300 km, docierając do niemal każdego zakątka Puszczy. Przyczyniła się też, niestety, do rabunkowej eksploatacji tutejszych bogactw. Tylko w ciągu 5 lat ogołocono Puszcę Białowieską z 5 tys. hektarów cennych drzewostanów. Pozysskane drewno wywożono wąskotorówką do okolicznych tartaków. Ta gospodarcza funkcja przetrwała aż do 1991r., kiedy zaprzestano transportu surowca drogą kolejową. Wtedy pojawił się pomysł, aby zamiast drewna wozić... turystów. Dziś kolej wąskotorowa w Hajnówce jest unikatem na skalę europejską. Z okien wagoników można podziwiać niedostępne fragmenty Puszczy Białowieskiej. Z zawrotną prędkością 20 km/h kolejka pokonuje 11-kilometrowy odcinek do miejscowości Topiło. Tabor to dawne

wagony służące do przewozu drewna, przerobione na wagoniki turystyczne. Cały skład ciągnięty jest lokomotywami, które 20 lat temu dowoziły surowiec do tartaków. Warto dodać, że kolejka, choć jedna z najstarszych tego typu w Polsce, nigdy nie została wpisana do rejestru zabytków. Zabytkiem był natomiast dworzec w Hajnówce oraz zachowane parowozy. Budynek został jednak... wykreślony z rejestru i do dziś, niestety, nie zachował się, ale leśnicy zbudowali jego kopię. Ten sentyment do starej kolejki kosztował ich już ponad 2 mln zł. Cóż, finansowanie zabytkowych wąskotorówek jest kosztowne. I choć wpływy z biletów pozwalają na bieżące utrzymanie, to jednak wszystkie remonty czy inwestycje są bardzo drogie. Od niedawna dostępne są unijne fundusze, skorzystano z nich już, m.in. w Piasecznie. Również niektóre samorządy lokalne zdecydowały się wesprzeć utrzymanie zabytków techniki. Wciąż jednak przeważa obawa przed przejmowaniem kolejek wąskotorowych, samorządom brakuje też wiary w sens utrzymania zabytków techniki kolejowej. A przecież to nasze dziedzictwo kulturowe, takie samo jak np. zespoły pałacowo-parkowe czy zabytkowe świątynie. Warto o tym pamiętać, gdy spotkamy gdzieś na szlaku sapiący parowozik ciągnący skład wagonów po 100-letnich szynach... ■

Fot. autor