

*Jakub Majewski*

## KOLEJE WĄSKOTOROWE W UKŁADACH LOKALNYCH\*

Jeszcze niedawno cała Polska usiana była sieciami kolejek wąskotorowych. Małe, sapiące parowoziki ciągnęły pracowicie pociągi pełne towarów i pasażerów. Sznury wagoników wyładowanych węglem, drewnem, burakami cukrowymi i w ogóle wszystkim, co można załadować do wagonu, turkotały na kolejnych zakrętach wijącego się przez pola wąskiego toru. Każda z takich linii i sieci była odrębnym światem żyjącym własnym życiem. Miała własne lokomotywy, warsztaty i stacje. Dziś w nielicznych już tylko zakątkach Polski można znaleźć miejsca, gdzie czas zatrzymał się na chwilę, zakłęty w kolejowych zegarach. Tory, po których jeździ się wolniej niż w wielkim świecie, i kolejarzy, którzy znają swoją pracę tak dobrze jak podróżnych oczekujących co dzień na kilku mijanych stacjach. I choć kolejki, które w większości istnieją już ponad sto lat, dni swojej świetności mają daleko za sobą, to wciąż wożą podróżnych i towary, spełniając pracowicie swoje małe – wielkie zadania.

Koleje wąskotorowe są bardzo szczególnym rodzajem kolei żelaznych. U wielu z nas już samo hasło „ciuchcia”, „wąskotorówka” czy po prostu „kolejka” przychodzi na myśl romantykę dawnych podróży, szczególny charakter maleńkich stacyjek, pokraczność „samowarków”. Różnica między nimi a kolejami normalnotorowymi na pozór ogranicza się jedynie do kilkudziesięciu centymetrów brakujących w rozstawie szyn. W rzeczywistości okazuje się jednak, że centymetry te przesądzą o przeznaczeniu, obliczu i charakterze kolei, sprawiając, że staje się ona czymś niepowtarzalnym i unikatowym. Nawet *Mały słownik języka polskiego* jako definicję „ciuchcia” przytacza żartobliwe warszawskie powiedzenie, iż jest to „kolejka parowa poruszająca się wolno i robiąca dużo hałasu” (Sobol E., 1993, s. 98).

Odmienny prześwit między ułożonymi szynami przesądza też o autonomiczności kolejki w stosunku do wszelkich innych linii kolejowych z nią sąsiadujących, a więc o stworzeniu z niej odrębnego organizmu. Linia wąskotorowa ma określoną długość, konkretną liczbę stacji, przystanków, lokomotyw i wagonów – które się po niej poruszają. Ma początek, koniec i wyraźne granice – czyli własne **miejsce**. Odrębność podkreśla też fakt, że każda kolejka ma własną nazwę. Co zaś nazwane z imienia, staje się całością, zyskuje tożsamość.

---

\* Artykuł powstał na kanwie pracy magisterskiej, napisanej w Europejskim Instytucie Rozwoju Lokalnego i Regionalnego, pod kierunkiem prof. dr. hab. Bohdana Jałowieckiego.

Nazwy te, dzięki geograficznemu pochodzeniu, zawierają w sobie związek z regionem, przez który przebiegają tory<sup>1</sup>.

Drugim elementem sprawiającym, że kolejka wąskotorowa jest bliższa ludziom niż „prawdziwa” kolej, jest jej wielkość. Skala, jaką tu spotykamy, jest zdecydowanie bardziej przyjazna. Węższy tor powoduje zmniejszenie wymiarów lokomotyw, wagonów, stacji. Mniejsze są też odległości i prędkości. Wydaje się nawet, że czas płynie tu wolniej. Technika przestaje być więc tak potężna i przytłaczająca. W wąskotorówkach nie ma nic z przerażającego ogromu „prawdziwej” kolei żelaznej, jej katorżniczej pracy i pośpiechu. Nie ma linii liczących tysiące kilometrów, natłoku podróżnych, wielkich katastrof. W porównaniu z kolejami normalnotorowymi kolejki są jak pociągi zabawkowe, nieproporcjonalne, nie do końca prawdziwe. Zmniejszenie rozmiaru i oddzielenie niewielkiego fragmentu od całości dróg żelaznych daje zupełnie inną perspektywę. To wszystko przesądza o przyjaznej skali kolejek wąskotorowych i sprawia, że taka kolej łatwo wpisuje się w krajobraz lokalny i staje się jego integralną częścią.

Wąskotorówki wkradają się więc do literatury pięknej, felietonów, reportaży. Są coraz częściej dostrzegane przez fotografików. Najbardziej znane, takie jak Marecka, Wilanowska czy Bieszczadzka, doczekały się nawet książek i piosenek. Kolejki są też wdzięcznym tematem opowiadań, filmów, wierszyków. Sympatia do małych pociągów, malowniczych tras i niewielkich prędkości – które bardzo często stają się przedmiotem żartów – sprawia, że kolejki zyskują zwolenników wśród ludzi na co dzień nie związanych z transportem ani techniką. Budzą uśmiech, a otoczenie od dawna traktuje je z lekkim przymrużeniem oka – i stąd bierze się sentyment do poczciwych ciuchó.

Kolejki wąskotorowe, traktowane jak połączenia mało istotne, o znaczeniu miejscowym, dojazdowym – od czasów swojego powstania są ściśle związane z perspektywą i środowiskami lokalnymi. Obszar powiązany z kolejką to przeważnie kilka gmin, czasem powiat. W doskonały sposób te dwa odległe światy powiązał ze sobą polski inżynier B. Hummel w pochodzącej z 1924 r. książce *Rola samorządu w rozwoju kolejek wąskotorowych i innych komunikacji miejscowych*. Z perspektywy trzech ćwierćwieczy pomysły zawarte w tej pracy okazują się zaskakująco aktualne i warte przypomnienia. Badania przeprowadzone w kilkudziesięciu gminach, przez których teren przebiegają linie wąskotorowe, świadczą o tym, że dawne powiązania nie zatarły się całkowicie<sup>2</sup>. Wręcz przeciwnie, kolej po reformach czeka konfrontacja z samorządem lokalnym i regionalnym.

<sup>1</sup> Kolejki zwyczajowo – od początku swojego istnienia – są nazywane od głównego miasta na ich szlaku lub nazwy regionu, w którym są położone, na przykład *Kaliska Kolej Dojazdowa*, *Etcka KD*, *Pomorskie KD*, *Kujawskie KD*, *Bieszczadzka Kolej Leśna*.

<sup>2</sup> Ankieta skierowana była do gmin, choć właściwszą skalą do badań wydaje się układ powiatów. Niestety, ostatnia reforma terytorialna i administracyjna stworzyła zbyt słabe jednostki samorządu lokalnego drugiego szczebla. Nie są one wyposażone ani w odpowiednie kompetencje i możliwości decydowania, ani w środki finansowe pozwalające na realne koordynowanie transportu lokalnego. W tym momencie badanie relacji między kolejkami a samorządem – na poziomie lokalnym – musi być analizowane w układzie gminnym, który choć częściowo posiada suwerenność decyzyjną.

## Z historii kolejek

Jako szerokość standardową między szynami przyjmuje się rozstaw równy 1435 mm<sup>3</sup>. Po raz pierwszy tor taki zbudował Anglik W. Jesopp w 1789 r. Reszta świata, która na początku budowy własnych linii kolejowych często brała przykład z Wielkiej Brytanii, również przyjęła taki rozstaw szyn<sup>4</sup>. Już od początków XVIII w. transport kolejowy rozwijał się bardzo szybko i zdobywał coraz większe znaczenie w całości przewozów lądowych. Jednak linie normalnotorowe nie docierały do wszystkich terenów. Szyny o zwężonym prześwicie stosowano w kopalniach i zakładach przemysłowych Saksonii czy Anglii już na przełomie XV i XVI wieku, ale dopiero w roku 1861 francuski inżynier Eugeniusz Flachat zauważył fakt, że ze względu na zdecydowanie niższy koszt budowy i eksploatacji linie lokalne i przemysłowe powinny mieć zwężony rozstaw toru. Kolejnym ważnym wydarzeniem, które przyczyniło się do rozbudowy kolejek, była Światowa Wystawa Techniki w Paryżu w 1887 r. Francuski konstruktor A. Decauville przedstawił wtedy po raz pierwszy przenośną kolej o szerokości toru 600 mm. Na cześć tej wystawy zbudowana została słynna wieża Eiffla i obie – zarówno wieża, jak i kolejka – zrobiły w owym czasie zawrotną karierę.

Oryginalne rozwiązanie techniczne pozwalające na łatwiejsze budowanie połączeń kolejowych wzbudziło ogromne zainteresowanie na całym ówczesnym świecie. Przypadło ono do gustu również władzom wojskowym, które bezpośrednio wykorzystywały je w trakcie działań wojennych, gdy armie walczących mocarstw masowo budowały kolejki polowe i gospodarcze, ułatwiające panowanie nad zajmowanymi terenami i zaopatrzenie frontu. Z pomysłu Decauville'a chętnie skorzystali również przedsiębiorcy prywatni, kupcy i władze lokalne, budując własne linie.

Powstające w tym czasie kolejki wymagały nakładów rzędu 10–20% kosztów potrzebnych do poprowadzenia linii normalnotorowej<sup>5</sup>. Dzięki mniejszemu

<sup>3</sup> Obecnie około 70% torów kolejowych na świecie ma taką szerokość.

<sup>4</sup> Rozstaw między szynami przyjęto, adaptując wymiar powszechnie stosowany w ówczesnych wozach konnych. Liczył on między zewnętrznymi krawędziami szyn 5 stóp, czyli 1524 mm. Po odjęciu podwojonej szerokości główki szyny (2 × 44,5 mm) dało to szerokość toru równą 1435 mm. Wielkość tę w roku 1845 zatwierdził parlament brytyjski. Na świecie za szerokość znormalizowaną uznana została ona w 1886 roku na międzynarodowej konferencji poświęconej ujednocnieniu techniki kolejowej w Bernie. B. Hummel pisze na ten temat: „Bezwarunkowo nie istnieją żadne rozumne powody, które by usprawiedliwiały podobną rozmaitość: jest ona niewątpliwie dziełem przypadku i specjalnych upodobań. To też zaznacza się obecnie tendencja w kierunku ustalenia – zamiast całej poprzedniej serii – tylko czterech wielkości prześwitu” (1924, s. 7).

<sup>5</sup> Na tak znaczne oszczędności wpływała niższa cena gruntu – zajmującego węższy pas ziemi – potrzebnego pod budowę toru i stacji, mniejsza ilość potrzebnych materiałów (lżejsze szyny, krótsze podkłady), ograniczenie zakresu robót ziemnych przez stosowanie ostrzejszych łuków i dużych pochyłości, które nie mogłyby być projektowane na liniach normalnotorowych. Szyny przytwierdzone do podkładów układano często bezpośrednio na gruncie. Kolejki były też zdecydowanie skromniej wyposażone w środki łączności i sygnalizację.

zakresowi prac budowa linii przebiegała szybko i wcześniej można było spodziewać się pierwszych dochodów<sup>6</sup>. O wyborze wąskiego toru decydowały również niższe koszty eksploatacji linii i oszczędności, wynikające ze stosowania mniejszego, prostszego konstrukcyjnie i tańszego taboru. Nic więc dziwnego, że dla budowniczych lokalnego transportu kolejki wąskotorowe były idealnym rozwiązaniem, zwłaszcza że należące do rzadkości drogi bite nie stanowiły dla nich praktycznie żadnej konkurencji<sup>7</sup>. Z punktu widzenia interesów lokalnych kolejki były nawet wygodniejsze od normalnotorowych linii dalekobieżnych, gdyż posiadały więcej stacji i ładowni<sup>8</sup>, a przebieg trasy był dostosowany do warunków miejscowych, sieci osadniczej i lokalizacji zakładów przemysłowych. W ruchu pasażerskim wąskotorówki wykazywały często wyższość nad transportem normalnotorowym ze względu na gęstą sieć przystanków i dostosowywany do lokalnych potrzeb rozkład jazdy<sup>9</sup>.

Rozwój lokalnego przemysłu pociągnął za sobą większe niż dotychczas zapotrzebowanie na przewozy surowców i opału, a także odbiór wytworzonych dóbr. Zadaniom tym nie mógł sprostać drogowy transport konny. W imponującym tempie powstawały więc zarówno linie normalnotorowe i będące drogami dojazdu do nich wąskotorówki, budowane przez samorząd i przedsiębiorców prywatnych. Okres ten w Polsce zdominowany był przez odmienną politykę trzech mocarstw, które stosowały własne prawodawstwo, co z kolei bardzo wyraźnie wpływało na rozwój połączeń lokalnych.

Budowa każdej linii wąskotorowej wiązała się z mniejszym lub większym ryzykiem. Władze centralne, mając na uwadze spodziewane spore koszty podobnych inwestycji, niechętnie przydzielały państwowe środki na przedsięwzięcia o charakterze wybitnie lokalnym. W tworzenie linii lokalnych angażował się więc głównie kapitał miejscowy – prywatny bądź samorządowy, który najlepiej znał potrzeby przewozowe regionu.

Budową linii zajmował się więc częściej samorząd – reprezentujący interesy społeczności lokalnej, której zależało na utrzymywaniu dobrych połączeń ze światem. Brał on na siebie koszty budowy i niezbędnych inwestycji, przewidując nie tyle bezpośrednie zyski z eksploatacji linii, co raczej przyszłe korzyści płynące z powstania nowego połączenia, otwarcia na świat i ożywienia

<sup>6</sup> Na przykład od marca do maja 1894 r. położono tor na ponad dwudziestokilometrowej trasie Warszawa Targówek–Marki. Jeszcze szybciej pracowały w okresie I wojny światowej niemieckie oddziały kolejowe, zdolne do ułożenia 15 km torowiska na dobę.

<sup>7</sup> Zjawisko to wspomagał rozwój przemysłu, który oferował inwestorom lekki i tani tabor, urządzenia techniczne, gotowe odcinki torów i małe mosty. Pojawiły się też wyspecjalizowane firmy realizujące kompleksowo nie tylko dostawy, ale również budowę, a nawet późniejszą eksploatację linii lokalnych. Rozwój tego typu przedsięwzięć miał miejsce szczególnie w Niemczech (P. Mierosławski, 1999b).

<sup>8</sup> Niektóre koleje wąskotorowe na wschodnich terenach II Rzeczypospolitej budowane były nawet na szerszym pasie terenu, tak by wzdłuż całej linii istniała możliwość załadunku lub wyładunku towarów.

<sup>9</sup> Dowodem tego może być rozwój Warszawskich Kolei Dojazdowych. Przed wybuchem II wojny światowej 40% pociągów kursujących w Warszawskim Węźle Kolejowym było pociągami linii dojazdowych – wąskotorowych i prywatnej normalnotorowej linii EKD (dzisiaj WKD).

gospodarczego regionu. B. Hummel przy opisie zachęcającym samorządy do tworzenia przedsiębiorstw kolejkowych szczególnie podkreśla korzyści pośrednie, czyli – operując dzisiejszym językiem – efekty mnożnikowe pojawiające się wraz z otwarciem nowych linii.

Prywatne i samorządowe koleje najlepiej rozwijały się w zaborze pruskim. Od 1892 r. obowiązywała tam ustawa o kolejach lokalnych, będąca wyrazem zdecydowanego poparcia budowy wszelkich linii kolejowych, w tym również wąskotorowych. Przewidywała ona również przyznawanie specjalnych dotacji państwowych na pokrycie kosztów budowy kolei, które zostaną udostępnione ruchowi publicznemu. W Prusach bardzo zaangażowane w rozwój linii lokalnych były powiaty. Ustawa kładła bowiem nacisk na możliwie pełną decentralizację wszelkich przedsięwzięć – opierając je jak najsilniej na inicjatywie miejscowej.

W zaborze rosyjskim budowa kolei wąskotorowych napotykała większe trudności. Rząd carski, zaślanając się względami strategicznymi, wyjątkowo niechętnie wydawał zezwolenia na rozwój transportu lokalnego<sup>10</sup>. Jednak fakt, że pociągi szerokotorowe obsługiwały wyłącznie ruch dalekobieżny, powodował występowanie, zwłaszcza w sąsiedztwie dużych miast, znacznych potrzeb w dziedzinie transportu lokalnego. W takich warunkach zaczęły intensywnie powstawać kolejki prywatne. Ustawą regulującą działalność w zakresie budowy dróg kolejowych był *Ustawy putiej soobszczenia, izdanie z 1875 r.*

Najgorsza sytuacja dla budowy kolejek panowała w zaborze austriackim. Chociaż podobnie jak w Prusach istniała tu specjalna ustawa<sup>11</sup> regulująca powstawanie nowych połączeń lokalnych, zbudowano tylko dwie kolejki w ramach akcji budowy linii znaczenia miejscowego, podjętej na szerszą skalę przez Sejm Krajowy Galicji przy współudziale kraju, państwa i kapitału miejscowego. Były one eksploatowane przez prywatne towarzystwa akcyjne.

Co znamienne, wszystkie kolejki – publiczne i przemysłowe, powstające na terenach różnych zaborów – należały do samorządu terytorialnego bądź do lokalnych przedsiębiorców. Tak więc ich związek ze środowiskami miejscowymi był od czasów powstania bardzo silny.

Po odzyskaniu niepodległości, mimo że wiele udogodnień, zwłaszcza na terenach dawnych Prus, zniknęło, samorządy i przedsiębiorcy nadal dążyli do budowania nowych linii. Zaczęto modernizować infrastrukturę i linie

<sup>10</sup> Rosyjskie władze wojskowe stawiały sobie za cel stworzenie jak największych utrudnień w poruszaniu się po ich kraju – na wypadek wkroczenia wrogich wojsk. Rezultatem było przyjęcie innej (szerszej) niż powszechnie stosowana w Europie szerokości toru oraz mnożenie trudności przy budowie nowych linii na terenach przygranicznych, gdzie obowiązywała doktryna pustki komunikacyjnej.

<sup>11</sup> W dniu 25.08.1893 roku jako drugi z prowincjonalnych sejmów monarchii, Sejm Krajowy Galicji i Lodomerii oraz Wielkiego Księstwa Krakowskiego uchwalił ustawę normującą rozwój i działanie lokalnej komunikacji kolejowej. Zobowiązywała ona kraj do budowy linii bocznych, których przebieg, po studiach, zatwierdzony był przez Sejm Krajowy. Zastrzeżono jednak, że udział funduszy krajowych w ogólnym budżecie każdej inwestycji mógł wynosić nie więcej niż dwie trzecie (P. Mierosławski, 1999b).

wąskotorówek. Wiele z nich wymagało gruntownej przebudowy i modernizacji<sup>12</sup>.

Po II wojnie zaczął się zmierzch wąskotorówek. Spadek przewozów postępował szybciej niż spadek długości linii. Szczególnie szybko – już w końcu lat 50. – zaczęła maleć liczba podróźnych w pociągach osobowych. Okazało się, że Państwowa Komunikacja Samochodowa jest zbyt silną konkurencją dla wielu połączeń. Najwcześniej likwidowano więc linie, na których dominował ruch pasażerski. Stopniowo samochody przejmowały również znaczną część ładunków, zwłaszcza na terenach, gdzie układ dróg kołowych był zbliżony do kształtu sieci kolejowej. Linie wąskotorowe, które często przechodziły przez środek miejscowości, stwarzały zagrożenie dla ruchu i zwiększały niebezpieczeństwo powstania pożaru. Na domiar złego rozwój motoryzacji wymagał poprawy stanu dróg – w wielu przypadkach poszerzano jezdnie kosztem sąsiadującego z nimi torowiska równoległej kolejki. Tak zlikwidowano między innymi popularne podwarszawskie „ciuchcie”. Na chwilę tę złą passę przerwała „zima stulecia” z 1962 r., ale dni większości kolejek były już policzone. Wiele z nich skazano na „śmierć naturalną” – czyli eksploatację do momentu ostatecznego zużycia torów i taboru.

Zamykano połączenia podmiejskie, zastępując je autobusami, i linie położone na terenach o niskim stopniu rozwoju gospodarczego, gdzie zapotrzebowanie na przewozy było bardzo niewielkie. Szczególne nasilenie likwidacji nastąpiło w latach 70. Rozbiórka objęła nie tylko fragmenty sieci, ale wiele wąskotorówek w całości. Część linii, które przetrwały okres najintensywniejszych likwidacji w latach 1965–78, została zmodernizowana. Zamknięto zbędne przystanki i ładownie. Wprowadzono cięższe pociągi, ciągnięte silniejszymi lokomotywami, przebudowano tor. Pozwoliło to na zwiększenie prędkości i skrócenie czasu przejazdu. Jednak wciąż zmniejszające się przewozy pasażerów i ładunków sprawiły, że wkrótce również nad tymi kolejkami zawisło widmo likwidacji.

Trzeba przyznać, że państwo polskie w swojej historii nigdy nie miało szczególnie przychylnego stosunku do kolejek wąskotorowych. Ich sytuacja od czasów powstania, pod rządami zaborców, była stopniowo coraz gorsza. Polacy przyzwyczajeni do tego, że pociągi mogą być tylko państwowe, nie doceniali możliwości tkwiących w kolejach lokalnych. I tak jest po dziś dzień. Odrodzone samorządy rzadko widzą w wąskotorówkach coś z natury z nimi związanego. Niereformowalne koleje państwowe nie mają zaś chęci ani pomysłów na funkcjonowanie bocznych tras.

W nowych realiach gospodarczych, gdy o większości przedsięwzięć decyduje rentowność i opłacalność, wąskotorówki odchodzą więc w zapomnienie. Stają się niepotrzebnym archaizmem. Choć rola ich jest relatywnie niewielka i z roku

<sup>12</sup> Powstawały one często na bazie linii wojennych, budowanych niestarannie, bez należytego ułożenia toru, odwodnienia, z wykorzystaniem lekkich szyn. Remontu wymagały też mosty i budynki, z których większość trzeba było wręcz zbudować od nowa.

na rok maleje, warto jednak w ostatniej chwili uchwycić jeszcze choć fragment ich szerególnego życia.

## Współczesna sieć wąskotorowa

Już po pierwszych próbach okazuje się, że niemal niemożliwe jest stworzenie pełnego obrazu sieci wąskotorowej w Polsce. Gwałtowny proces zawieszania przewozów i likwidacji kolejnych linii powoduje, że nie ma nawet pełnej dokumentacji dotyczącej stanu kolejek użytku publicznego, podlegających Zarządowi Kolei Dojazdowych. Na łączną długość wąskich torów PKP składają się dwie większe sieci i szesnaście pojedynczych kolejek<sup>13</sup>. Pociągi osobowe kursują na kolejkach ełckiej, rogowskiej, średzkiej, krotoszyńskiej, krośniewickiej, śmigielskiej i pomorskiej (na trzech oddzielnych fragmentach). Na pozostałych przewozy podróźnych zawieszono, mimo że jeszcze piętnaście lat temu na wszystkich kolejkach kursowały pociągi osobowe. Większość linii służy więc dziś do transportu ładunków<sup>14</sup>. Poza tym część wąskotorówek obsługuje w sezonie letnim ruch turystyczny – na kolejkach górnośląskiej, gnieźnińskiej (kujawskiej), gryfickiej (pomorskiej), przeworskiej, średzkiej, jędrzejowskiej, żnińskiej, muzealnej sochaczewskiej i leśnej bieszczadzkiej kursują planowe pociągi turystyczne, a na wszystkich można zamówić przejazdy specjalne. Ruch obsługują przeważnie lokomotywy spalinowe, choć na niektórych trasach wciąż spotkać można parowozy.

Wąskotorówki należące do PKP mają cztery szerokości toru: 1000, 785, 750 i 600 mm. Najszerszy rozstaw mają kolejki pomorska i grójecka, tor o prześwicie 785 mm – jedynie górnośląska, najwęższy posiada kolejka żnińska i nie eksploatowana już bydgoska. Pozostałe mają szerokość znormalizowaną równą 750 mm.

Oprócz kolejek prowadzących przewozy publiczne istnieje też kilkadziesiąt linii przemysłowych, wykorzystywanych do najróżniejszych celów w zakładach i fabrykach. Pracują w cegielniach, cementowniach, zakładach spożywczych, hutach, kamieniołomach, na torfowiskach, poligonach i filtrach. Na ziemi i pod ziemią wykorzystują je kopalnie węgla i soli. Większość tych kolejek służy do przewozu surowców masowych bądź urobku w obrębie zakładu. Istnieją tu linie o wielu nietypowych szerokościach toru – m.in. 450, 500, 900 mm.

Do dziś funkcjonują też kolejki buraczane, pracujące w cukrowniach. W czasie jesiennej kampanii wożą buraki z punktów skupu, ładowni, a nawet bezpośrednio z pól. Dzięki nim cukrownie sprowadzają węgiel, miął, kamień wapienny i eksportują cukier. Również tartaki do niedawna eksploatowały

<sup>13</sup> Z półtora tysiąca kilometrów istniejących linii eksploatuje się tysiąc (dane z początków 2000 r.). Do tego dodać trzeba sześć kolejek zamkniętych w ostatnich latach, ale nie zlikwidowanych fizycznie, które pomijane są w oficjalnych statystykach. Równie trudno stworzyć obraz stanu linii przemysłowych. W znakomitej większości zakłady niegdyś eksploatujące własne kolejki zrezygnowały już z ich usług, a znaczna część linii została zlikwidowana.

<sup>14</sup> W 1999 r. kolejkami wąskotorowymi przewieziono ponad 500 000 t ładunków, najwięcej na kolejkach: górnośląskiej 126 000 t, krośniewickiej (kujawskiej) 103 000 t, kaliskiej 45 000 t, sompolińskiej (kujawskiej) 44 000 t i śmigielskiej 41 000 t.

Mapa 1. Sieć kolejowa w 2000 r.



potężne sieci własnych wąskotorówek. Umożliwiały one dotarcie do kompleksów leśnych i sprawny przewóz drewna do zakładów czy stacji kolejowych, gdzie można było przeładować je na wagony normalnotorowe. Ostatnie przewozy drewna ustały jednak w latach 90. Kolejki leśne niszczą bądź szukają szans w ruchu turystycznym.

Wydajność kolejek wąskotorowych w ostatnim trzydziestoleciu gwałtownie zmalała. Złożyły się na to likwidacja części z nich i zmniejszenie przewozów na pozostałych liniach. Spadek liczby pasażerów wynika też z ogólnego regresu transportu publicznego. Pociągi kursują coraz rzadziej – niejednokrotnie jedna, dwie pary na dobę. To, co dla szukających magii wąskiego toru jest największym jego urokiem – drewniane ławki, mała prędkość pociągów, łączenie składów towarowych i osobowych<sup>15</sup> – sprawia, że codzienna podróż

<sup>15</sup> Prędkości maksymalne związane są z szerokością toru – dla prześwitu 1000 mm przyjmuje się 45 km/h, dla 750 mm 35 km/h, a dla 600 mm 20 km/h (tymczasem w Austrii na torach



kolejką nie należy do komfortowych. Mimo poważnych kłopotów wiele kolejek prowadzi jednak przewozy na nader przyzwoitym poziomie. Trzeba wszak pamiętać, że środki oddane im do dyspozycji są bardzo ubogie.

### **Kolejki w układach lokalnych**

Zdarza się czasem, że kolej znaczy więcej niż tylko środek transportu. Budynki, tory i pociągi związane z otoczeniem zaczynają tworzyć niepowtarzalny świat. Łączą się z nimi historie, opowiadania, anegdota, które znają wszyscy pasażerowie i mieszkańcy miejscowości położonych wzdłuż drogi żelaznej. Dzięki temu kolej nabiera szczególnego charakteru, staje się elementem lokalnej kultury, czymś, co na dobre zakorzeniło się w świadomości miejscowej społeczności. Bywa, że koloryt ten wraz z opowieściami przenika dalej – zyskuje sławę w całym regionie czy nawet kraju. Wąskotorówki zajmują wśród takich właśnie niepowtarzalnych kolei szczególne miejsce.

W kontekście fenomenu wąskiego toru można zastanowić się nad szerszą kwestią – fenomenem lokalności i istnienia układów lokalnych. Dla wielu regionów kolejki wciąż mogą stanowić klucz do ich zrozumienia i odkrycia – przecież od lat funkcjonują wpisane w lokalną perspektywę. Dawne rozwiązania techniczne, zakorzenione w gospodarce i uznane przez społeczność, stały się z czasem częścią specyficznego świata.

W Polsce wiele miejsc straciło znaczną część swojego pierwotnego charakteru wraz z kolejnymi zawieruchami historii. Zmieniane przestrzenie i społecznie gubiły dawny charakter i odrębność. Tożsamość lokalna zachowała się więc głównie w regionach leżących na uboczu, w mniejszych miejscowościach. Również kolejki wąskotorowe przetrwały do dziś przede wszystkim w rejonach rolniczych, słabo rozwiniętych. Są częścią Polski C, prowincjonalnej, peryferyjnej, ale dzięki temu kryjącej w sobie wartości i więzi, które gdzie indziej zdałyby się już się zatrzeć. Funkcjonują tam, gdzie gospodarka nie jest jeszcze w pełni zmodernizowana i nowoczesna.

Pociągi wąskotorowe są wciąż ważną częścią świata małych miejscowości położonych na ich szlaku. W przewozach, strukturze ładunków, a nawet rozkładach jazdy odczytać można wiele wiadomości na temat miejsc, przez które przebiegają. Mówi się, że małe kolejki nie przesłaniają krajobrazu, będąc jego dopełnieniem. Pociągi, stacje, a nawet warsztaty, często pamiętające jeszcze czasy przedwojenne, wrosły na dobre w pejzaż takich regionów jak Kujawy, Wielkopolska czy Mazowsze. Nawet w Bieszczadach i Puszczy Białowieskiej nie są kontrastem dla otaczającej je przyrody.

We współczesnej rzeczywistości wciąż ścierają się dwie siły – wszechobecnej unifikacji i lokalizmu, przejawiającego się właśnie w poszukiwaniu

---

o prześwicie 750 mm pociągi rozwijają prędkość 120 km/h). Ponadto na torach o szerokości 600 mm ze względów stateczności i bezpieczeństwa nie prowadzi się ruchu wagonów-transporterów. Dawniej, gdy przewóz pasażerów łączono z przewozem towarów, prędkość ta była jeszcze mniejsza, a czas jazdy wydłużał się o postoje na stacjach, niezbędne do wykonania manewrów.

i zaznaczaniu własnej tożsamości. Wiele dziedzin działalności człowieka wraz z unowocześnieniem traci swój pierwotny, lokalny charakter. Nie ma więc już znacznej części miejscowych potraw, obyczajów, targów i kolei.

Tymczasem przez ponad wiek swojego istnienia kolejki wąskotorowe w wielu miejscach zdążyły wrosnąć na dobre w układy lokalne. Na początku były czynnikiem wspomagającym ich rozwój. Dzięki nim cała okolica mogła utrzymywać ożywione kontakty ze światem. Z czasem rozwój techniki zastępował kolejki nowymi środkami transportu, rozwijały się inne drogi, zmniejszały się przewozy. Wiele z nich traciło rację bytu, lecz te, które zostały, wciąż były istotnym elementem lokalnej gospodarki. Z odpowiedzi na pytania o miejsce kolejek w układach lokalnych – które znalazły się w badaniu ankietowym, skierowanym do gmin posiadających na swoim terenie kolejki – powstaje obraz świadczący, że wciąż jeszcze w wielu regionach wąskotorówki pełnią ważną rolę. Oczywiście pozycja ta nie jest tak istotna jak niegdyś, ale samorząd terytorialny i lokalne środowiska doceniają ich znaczenie.

Środowiskom lokalnym coraz częściej zaczyna zależeć na odnalezieniu czegoś, co mogłoby je odróżnić od setek podobnych układów na całym świecie. Doceniają fakt, że wykorzystanie unikatowości miejsc, sentymentów mieszkańców, lokalnych zwyczajów jest ważne w nowoczesnej gospodarce. Szukają znaków i symboli, dających poczucie tożsamości. Ma to prowadzić do stworzenia silniejszych więzi z otoczeniem, do zbudowania mieszkańcom „domu”, obejmującego coś więcej niż tylko jeden budynek czy mieszkanie. Wąskotorówki są dla środowisk lokalnych częścią ich przeszłości. Są zabytkami, w których kryje się szczególnie urok.

Niemal wszystkie samorządy lokalne uznają, że trzeba chronić kolejki przed likwidacją. Znaczna część uważa, że wciąż pełnią one istotną rolę w transporcie pasażerów i towarów. W połowie gmin istnieją mniejsze lub większe obszary, dla których pociągi osobowe są jedynym środkiem transportu publicznego. Codziennie służą mieszkańcom w dotarciu do pracy, nauki i usług. W niewielkich miastach pozbawionych przemysłu wąskotorówki są również ważnymi pracodawcami. Współpraca finansowa gmin i kolejek to przede wszystkim wspólna promocja, dotacje do ruchu pasażerskiego i inwestycje w najbliższe otoczenie kolejki (na przykład budowa nowych przystanków). Samorządy chętnie korzystają też z możliwości zamawiania przejazdów specjalnych, towarzyszących miejscowym festynom, zabawom, odpustom.

Niewiele odpowiedzi wskazuje natomiast na brak perspektyw dla kolejki. Jedna trzecia gmin jest zainteresowana bezpośrednio przejęciem bądź wspomaganiami swoich wąskotorówek. Pamiętając o niezbyt dobrej sytuacji finansowej samorządów i różnych kierunkach rozwoju – niekoniecznie nastawionego na turystykę – jest to liczba całkiem znaczna. Zdecydowana większość samorządów dostrzega w kolejkach również ich wartość kulturową i zabytkową. Związek z regionem i jego mieszkańcami powoduje, że nabierają one szczególnego znaczenia dla układów lokalnych. Stają się częścią ich tożsamości.

Mapa 2. Kolejki wąskotorowe (dojazdowe, leśne i buraczane)



Są elementem często spotykanym przy promocji gminy, co świadczy o postrzeganiu ich jako czegoś szczególnego, ciekawego, odróżniającego od innych. Uznawane są więc za element, który – umiejętnie wykorzystany – może wpłynąć na rozwój okolicy. I choć same raczej nie przyniosą zysków, to otoczone siecią usług mogą stać się magnesem przyciągającym turystów. Trzy czwarte gmin uważa, że należy rozszerzyć ofertę wąskotorówek. Liczą na rozwój „kolejkowej turystyki” i pojawianie się wraz z nim usług towarzyszących. Zresztą w wielu miejscach już się to udało.

## Ruch turystyczny

Dzięki temu, że wąskotorówki były przez wiele lat zupełnie zapomniane, przetrwało wiele z ich pierwotnego charakteru. To, co na innych drogach żelaznych dawno zlikwidowano lub zmodernizowano, tu z racji niewielkiego ruchu i prędkości wciąż zdaje egzamin. Odwiedzający mogą więc poczuć się

jak przeniesieni w przeszłość, a co najważniejsze, nie jest to sztucznie stworzone muzeum, tylko świat, który istnieje i żyje naprawdę.

Stosunkowo niedawno pojawiła się moda na żywą, starą technikę. U progu trzeciego tysiąclecia dostrzeżono piękno zatopione w misternych detalach dawnych urządzeń i maszyn. Zatrzymano się nad ich zasadą działania, konstrukcją, przeznaczeniem. Ośrodki muzealne ukazujące czynne urządzenia z minionych epok powstały w zlikwidowanych zakładach przemysłowych, fabrykach, na statkach. Podobnie stało się z techniką kolejową, również tą najmniejszą. Czynna stara kolej czy kolejka to idealna żywa ekspozycja, która w dodatku może się przemieszczać.

W państwach Europy Zachodniej w latach 60. wiele linii wąskotorowych stało przed groźbą likwidacji. Przedsiębiorstwa i zarządy kolejowe nie były zainteresowane dalszą eksploatacją ani poszukiwaniem nowych możliwości ich wykorzystania. Inicjatywę wzięły więc w swoje ręce osoby prywatne i stowarzyszenia zrzeszające hobbystów. Przejęły one wiele kolejek, przystosowując je własnymi siłami do nowej roli. Bardzo często oprócz środków finansowych była do tego potrzebna przede wszystkim ciężka praca – włożona w naprawę linii, wyremontowanie taboru i budynków, przygotowanie ekspozycji muzealnych. Dzięki takim organizacjom uratowano wiele linii, które dziś cieszą się znakomitą frekwencją i stanowią atrakcję turystyczną regionu.

Wykorzystanie kolei i kolejek w celach turystycznych ma w Polsce i na świecie bardzo długą tradycję<sup>16</sup>. Wraz z otwarciem na przełomie XIX i XX wieku początkowych odcinków kolejek dojazdowych w Warszawie – do Wilanowa, Góry Kalwarii i Marek – pojawiły się setki chętnych na majówkę w podstołecznych lasach, kąpiel w czystych zalewach, odwiedzanie wcześniej niedostępnych zajazdów. I o ile na liniach normalnotorowych ruch taki po kilku sezonach spowszedniał, o tyle na kolejkach stał się tradycją na wiele lat. Wąskotorówki wraz z terenami, przez które biegły, stanowiły atrakcję dla mieszkańców stolicy i innych miast. Dzięki kolejce bydgoskiej w okresie przedwojennym organizowano spływy kajakowe Brdą. Wrocławianie korzystali jeszcze w latach 60. ze swojej wąskotorówki podczas wycieczek nad Stawy Milickie. Mieszkańcy Gdańska wyruszali nad morze specjalnymi „pociągami kąpielowymi”.

Wiele z obecnie eksploatowanych linii wąskotorowych przebiega przez tereny atrakcyjne przyrodniczo, w pobliżu zabytków kultury. Jako pierwsza w nowych czasach szansę w przewozach turystycznych odkryła kolejka żnińska. Później dołączyły do niej kolejne – pomorska, gdańska, bieszczadzka. Wąskotorówek liczących na rozwój oferty turystycznej jest oczywiście więcej, ale nie sposób wymienić tu wszystkich. Na terenach mniej atrakcyjnych przyrodniczo czy kulturowo zainteresowanych przejazdem może przyciągnąć zabyt-

<sup>16</sup> Pierwsza kolej w Europie – linia z Norymbergii do Fürth (powstała w 1835 roku) – stanowiła przede wszystkim atrakcję ówczesnego dworu królewskiego. Inni władcy, którzy nie chcieli być gorsi, też budowali własne koleje. Tak powstała linia z Berlina do Poczdamu, a w Rosji z Petersburga do Carskiego Sioła (P. Mierosławski, 1999a).

kowy charakter samej kolei – prowadzenie pociągów parowozami, stworzenie skansenu zabytkowego taboru, urządzeń, wykorzystanie obiektów i budowli kolejowych. Dzięki promocji takie miejsca mogą stać się jedną z ważniejszych atrakcji okolicy.

Same walory naturalne, jakimi dysponuje dana okolica, to nie wszystko. Pociąg, jak żaden inny środek transportu, może zapewnić wiele dodatkowych usług – choćby możliwość posilenia się w czasie podróży. W odpowiednio przygotowanym wagonie można nawet urządzić wystawę, prowadzić sklepik lub kram z pamiątkami. Można wystawić sztukę teatralną<sup>17</sup>, przeprowadzić prelekcję czy spotkanie. Wiele linii ma też szerokie zaplecze w postaci budynków – sal poczekalni, warsztatów, magazynów.

Najważniejsze jest jednak to, by umiejętnie zorganizowany przejazd łączył ze sobą różne elementy i był wpleciony w całościową ofertę regionu. Połączenie starej techniki i okolicy widzianej przez okna wagonów może stworzyć całość, w której każdy będzie mógł znaleźć coś dla siebie. Funkcjonując w większych zespołach atrakcji turystycznych, ma szansę przyciągać rzesze odwiedzających, którzy potrzebują noclegu, gastronomii, kupują pamiątki – i mimo, że wąskotorówka sama nie jest dochodowa, to dzięki jej istnieniu pojawia się zysk w innych dziedzinach, a niewielki pociąg spełnia funkcję ogniwa spinającego cały łańcuch usług turystycznych.

Trzeba jednak pamiętać, że rozwijanie ruchu turystycznego nie jest na kłopoty wąskotorówek receptą idealną. Oczywiście bez niego ich los byłby niepewny, ale pomalowany w pstre kolory pociąg wyruszający na szlak raz w tygodniu nie zastąpi prawdziwej kolei. Wraz z zawieszeniem regularnych przewozów łatwo stracić to, co w kolejkach jest najcenniejsze – unikatowy charakter, tożsamość, ducha zaklętego w tym szczególnym świecie. Odejdą kolejarze, podróżni, a świat wąskich torów stanie się pusty. Podczas snucia wizji o nieprzebranych rzeszach turystów trzeba więc uważać, by wąskotorówki nie zostały zmienione w wesołe miasteczko czy lunapark, ale raczej w żywe muzeum. Pozbawione „prawdziwości” tracą swój urok, a nieprawdziwe atrakcje można znaleźć bliżej, choćby w podmiejskich parkach rozrywki. Obok ruchu turystycznego warto – jeśli to możliwe – prowadzić normalne, prawdziwe przewozy towarowe (które będą dodatkowym źródłem dochodów), a nawet ruch pasażerski. Czynniki kolejowy zabytek może wciąż służyć zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem.

## Zakończenie

W ciągu najbliższego roku, a nawet kilku miesięcy PKP zamierzają zlikwidować wszystkie podległe im linie wąskotorowe. Majątek wraz z kłopotami mają przejąć samorządy, spółki pracownicze lub inne podmioty, które mogłyby

<sup>17</sup> Teatr w pociągu ma już swoje tradycje. Prezentowana przez zakopiańskich artystów sztuka na motywach twórczości Witkiewicza pt. *Szalona lokomotywa* znana jest już daleko poza Podhalem. Niedaleko Piły, w miejscowości Szamocin w budynkach nieczynnego dworca powstała sala teatralna „Stacja Szamocin”.

wykorzystać go do dalszej eksploatacji. Niestety, potencjalni partnerzy też nie są przygotowani do nowej roli, co potęguje bałagan w przepisach i kompetencjach.

Szansą dla rozwoju kolejek jest partnerstwo publiczno-prywatne. Połączenie wysiłków i interesów środowisk lokalnych i władz różnych szczebli może doprowadzić do znalezienia szans funkcjonowania wąskotorówek w nowych realiach gospodarczych. Jak pisze B. Hummel, „dzięki kooperacji trzech czynników, mianowicie: państwa, związków komunalnych i grup prywatnych kapitalistów – sprawa dźwignięcia na poziom właściwy wąskotorówek i dalszego ich zagospodarowania – może być najlepiej rozwiązana”. Przedsiębiorstwa, które powstaną w ten sposób, będą elastyczne i dostosowane do lokalnych potrzeb.

Kolejki będą zmuszone do modernizacji swojej oferty i wprowadzenia nowych usług – na przykład handlu materiałami opałowymi i rolniczymi oraz przewozu ładunku na czas i miejsce określone przez klienta. Rysują się realne możliwości odzyskania przewozów towarowych na lokalnych rynkach transportowych dzięki stosowaniu elastycznych, zindywidualizowanych taryf i naciskowi kładzionemu na ekologię. Warto zastanowić się też nad zewnętrznymi możliwościami pozyskiwania funduszy na finansowanie przewozów pasażerskich poprzez ścisłą współpracę z potencjalnymi sponsorami i organizacjami *non-profit*. Szanse tkwią w zainteresowaniu szkół „uczeniem o środowisku w środowisku” i łączeniem turystyki kwalifikowanej z edukacją.

Historia wraca więc dziś do idei znanych sprzed wojny kolei powiatowych, wiążących swoje powstanie i funkcjonowanie z potrzebami i interesami lokalnych społeczności. Kolejki wąskotorowe, które stanowią niezależne, autonomiczne organizmy, mają największą szansę na szybki powrót do tej tradycji. Zmiana szerokości toru powoduje, że nie są zbyt silnie wpisane w sieć kolejową kraju i można je łatwo oddzielić od reszty dróg żelaznych, a to znacznie ułatwia ocenę ich funkcjonowania i rachunek ekonomiczny. Ze wszech miar słuszne wydaje się więc przejęcie ich przez władze lokalne.

Przy bliższym zbadaniu tej kwestii okazuje się jednak, że nikt – ani kolej, ani samorząd – nie jest tak naprawdę przygotowany do nowej roli. Wszelkie pojawiające się dotychczas deklaracje rozwiązania tej kwestii nigdy nie zostały poparte zmianami w systemie prawnym i finansowym. Decentralizacja powinna iść tutaj w parze ze zmianą systemu finansowania kolei i z przekonaniem, że samorządy są jednostkami najlepiej orientującymi się w lokalnych potrzebach transportowych i mogą dostosować je do swoich planów rozwoju, zagospodarowania przestrzennego i realizacji celów społecznych.

Można pokusić się o stwierdzenie, że lokalne przewozy kolejowe należą do zadań własnych samorządu. Ustawy o województwie, powiecie i gminie określają bowiem tym mianem organizowanie i nadzór nad „drogami publicznymi i lokalnym transportem”. Kolej państwowa, będąca wciąż monopolistą, robi jednak wszystko, by utrudnić nieodpłatne przekazanie linii lokalnych samorządom. Nikt nie wie również, w jaki sposób linie samorządowe miałyby być eksploatowane.

Trudno bez niepokoju pisać o dalszym losie kolejek. Linie wąskotorowe czasy swojej świetności mają już dawno za sobą, a kolejki okazały się przegrywać z siłami ekonomii wcześniej niż ich matka – kolej żelazna. Znosi się na to, że w niedługiej przyszłości z mapy Polski znikną ostatnie prawdziwe linie wąskotorowe wraz z zapisaną w nich unikatowością, tożsamością, a przede wszystkim lokalnością. Zamknięty zostanie rozdział w historii kolejnych regionów. Dziś wszystkie wąskotorówki są deficytowe – przynajmniej w ocenie PKP. Być może inny właściciel chciałby i potrafiłby skierować ich sprawy na lepsze tory.

Jeśli losem pocziwych ciuchć nie zajmą się środowiska lokalne, samorządy czy grupy zainteresowane ratowaniem zabytków kolejowych, znikną one z pejzażu Polski lokalnej. Majątek, który po nich pozostanie, będzie niszczał i po kilku latach nikt nie będzie w stanie przywrócić ruchu na zapomnianych liniach.

Zmiany w podziale terytorialnym i stworzenie samorządowych powiatów mogą wpłynąć na odtworzenie więzi między środowiskiem lokalnym a kolejkami. Głównym źródłem nadziei jest dla nich inicjatywa i mobilizacja miejscowych społeczności. Przynajmniej w części przypadków istnieje realna szansa, że oddzielenie się wąskotorówek od PKP wyjdzie im na dobre. Prowadzone w nowoczesny sposób, dostosowane do lokalnych potrzeb i rynków mogą jeszcze przez wiele lat służyć mieszkańcom, przedsiębiorcom i przyjezdnym. Regres transportu lokalnego wskazuje na konieczność poszukiwania nowych możliwości na rynku turystycznym i rozwijania całych systemów usług, w których kolejki zajmować będą istotne miejsce. Same nie przynosząc znacznych dochodów, dzięki powiązaniom i umiejętnej promocji mogą przyczynić się do rozwoju całego układu i w ten sposób zachować swój szczególny charakter.

Nikt nie wie jeszcze, czy w ciągłym wyścigu o zysk prędkości rozwijane przez pocziwe ciuchcie nie okażą się zbyt małe. Podróż nimi jest często wyścigiem z czasem. Wszak z roku na rok mniej jest miejsc, gdzie słyhać jeszcze turkot kół małych pociągów. Oby na mapę Polski wróciły wąskotorowe koleje powiatowe służące turystom, mieszkańcom i doskonale dostosowane do lokalnych potrzeb. Inaczej zupełnie zginie w pędzącej rzeczywistości i tak mały już, czarodziejski świat kolei wąskotorowych.

## Literatura

- Becker C., 1988, *Schmalspurbahnen in Nordwest-Polen*: Hamburg, C. Becker.  
Brzosko E., 1982, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin.  
Czartoryski Z., 1894, *O drogach żelaznych podrzędniejszych i najodpowiedniejszej szerokości dróg żelaznych wąskotorowych*, Poznań: Biblioteka Kórnicka.  
Engelhardt J., 1998, *Transport kolejowy w warunkach transformacji*, cz. I, II, Warszawa: KOW.  
Godwod J., Kowalski E., Nowosielski L., 1986, *Zarys kolejnictwa*, Warszawa: WKiŁ.

- Hummel B., 1924, *Rola Samorządu w rozwoju kolejek wąskotorowych i innych komunikacyj miejscowych*, Warszawa: Wyd. E. Wende.
- Janik J., 1998, *Restrukturyzacja przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe – stan wdrożeń i działania do 1999 r.*, Warszawa.
- Jelen J., 1987, *Svetové železnice*, cz. I, II, Praha: Nadas.
- Klimkiewicz H., 1999, *Sytuacja prawna regionalnego transportu kolejowego w świetle ustawy kompetencyjnej oraz projektu ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP*, materiał z seminarium „Regionalny transport kolejowy: szanse i zagrożenia”, zorganizowanego przez Senacką Komisję Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej Senatu RP oraz Fundację Wieku Pary.
- Kozłowski M., 1999, *Projekt przeprowadzenia reengineeringu dla dyrekcji kolei dojazdowych w Warszawie* (praca licencjacka napisana w Instytucie Przedsiębiorczości Wyższej Szkoły Zarządzania w Warszawie).
- Krzyża J.R., 1939, *Rozwój kolejnictwa w Województwie Śląskim i jego znaczenie dla Polski*, Katowice: Instytut Śląski.
- Lijewski T., 1995, „Ekspansja i regres przestrzenny kolei w Polsce w okresie 150 lat jej istnienia”, *Problemy Ekonomiki Transportu*, nr 2 (90), Warszawa: Ośrodek badawczy Ekonomiki Transportu.
- Lijewski T., Koziarski S., 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa: KOW.
- Małachowski M., 1999, *Proces przejścia na własność powiatu mienia PKP na przykładzie Wyrzyskich Kolei Dojazdowych w Białosłiwiu*, materiał z seminarium „Regionalny transport...”.
- Mapa Kolejowa Polski 1:650 000*, 1999, Pietrusk & P.
- Mazur E., 1985, Charakterystyka linii kolejowych świata w aspekcie różnych szerokości torów, *Czasopismo Geograficzne*, nr 2.
- Mierosławski P., 1999a, *Możliwości wykorzystania infrastruktury kolejowej dla celów turystycznych i jej wartości zabytkowe*, materiał z seminarium „Regionalny transport...”.
- Mierosławski P., 1999b, *Dzieje własności przedsiębiorstw kolejowych w Polsce. Historia prowadzenia transportu kolejowego przez samorząd lokalny w Polsce*, materiał z seminarium „Regionalny transport...”.
- Orłowski B., 1978, *Jak kolej zdobyła świat*, Warszawa: KAW RSW Prasa–Książka–Ruch.
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S., 1995, *150 lat drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej*, Warszawa: Centralna DOKP.
- Pisarski M., 1974, *Koleje polskie 1842–1972*, Warszawa: WKiŁ.
- Pokropiński B., 1980, *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa: WKiŁ.
- Rammelt H.-D., Fiebig G., Preuss E., 1989, *Klein- und Privatbahnarchiv. Geschichte – Bahn – Betrieb*, Berlin: Transpress.
- Rocznik statystyczny GUS*, 1980–98, Warszawa: GUS.
- Rocznik transportu GUS*, 1980–98, Warszawa: GUS.
- Rydzikowski W., Wojewódzka-Król K., 1998, *Transport*, Warszawa: PWN.



- Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP, 1972–73*, Warszawa: WKiŁ. *Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP, 1991–92; 1995–96; 1996–97; 1997–98; 1998–99; 1999–2000*, Warszawa: KOW.
- Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP, 1973–98*, Warszawa: KOW, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji.
- Służbowe rozkłady jazdy kolei dojazdowych*, z. 1–41, Warszawa: Centralna DOKP.
- Surgiewicz S., 1972, *Warszawskie ciuchcie*, Warszawa: MON.
- Wardecki J., 1990, *Koleje wąskotorowe w Polsce* (praca magisterska napisana na WGiSR UW).
- Wielopolski A., 1975, *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*, Warszawa: WKiŁ.
- Zajfert M., 1998, *Analiza możliwości dalszej eksploatacji linii wąskotorowych leżących w obszarze Centralnej DOKP*, Warszawa: Politechnika Warszawska, Wydział Transportu.
- Zamkowska S., 1984, *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1945–1949*, Warszawa: WKiŁ.

### Elcka Kolej Dojazdowa – prześwit toru 750 mm



Narodziny kolejki to rok 1913. Wtedy otwarto pierwszy odcinek pruskiej linii wąskotorowej z Elku w stronę granicy rosyjskiej. Po dwóch latach przedłużono ją o kilkanaście kilometrów i dobudowano odgałęzienie. W takim stanie dotwała do dziś. Jej najnowsza historia jest bardzo burzliwa. Kolejka przebiega bowiem przez tereny bardzo słabo uprzemysłowione. Do roku 1990 zaopatrywała głów-

nie państwowe gospodarstwa rolne. Wraz z ich upadkiem gwałtownie zmniejszyły się przewozy i pogorszyła sytuacja finansowa. Mimo przeprowadzonego trzy lata wcześniej remontu generalnego torów, nad wąskotorówką zawisło widmo likwidacji.

W 1991 r. była już praktycznie wydana decyzja o zawieszeniu ruchu na całej linii. W tym czasie kursowało szesnaście par pociągów osobowych, a ruch towarowy był tak znikomy, że w praktyce składy uruchamiano tylko raz w miesiącu. Dyrekcja Generalna PKP postanowiła więc możliwie szybko zamknąć zbędną jej zdaniem kolejkę<sup>1</sup>. Ostatnim wymaganym ustawowo posunięciem była konsultacja tej decyzji z samorządem terytorialnym. I tu sprawa niespodziewanie przybrała nowy obrót. Szybka reakcja środowisk lokalnych, m.in. wojewody suwalskiego, wojewódzkiego konserwatora zabytków, wójtów trzech gmin, przez które przebiega linia kolejki, podważyła słuszność decyzji PKP. Wszyscy opowiedzieli się za „bezwzględną potrzebą utrzymania ruchu, gdyż wąskotorówka stanowi jedyne połączenie dla wielu wsi”<sup>2</sup>. Linia wraz z taborem i otoczeniem

<sup>1</sup> Koleje wąskotorowe, czyli dojazdowe, nigdy nie budziły sympatii kierownictwa PKP. Dyrekcja Generalna i kolejni Ministrowie Transportu już od początku lat 80. co kilka lat stawiali sobie za punkt honoru całkowitą likwidację kolejek. Podobny los niedługo potem spotkał większość linii lokalnych – również traktowanych jako zbędny majątek, którego jedynym przeznaczeniem jest likwidacja.

<sup>2</sup> Fragmenty listu wojewody suwalskiego:

„Nawiązując do zamierzeń dotyczących zawieszenia przewozu osób i przesyłek na liniach Elk–Turowo, Laski Małe–Zawady oraz Olecko–Gołdap uprzejmie proszę o kontynuowanie tam eksploatacji. Dążąc do poprawienia efektów ekonomicznych, kierownictwo Elckiej Kolei Dojazdowej podjęło następujące przedsięwzięcia:

- 1 września ograniczono ruch pociągów pasażerskich z szesnastu do ośmiu,
- 1 października stan zatrudnienia zostanie zmniejszony z 68 do 35 osób,
- czynione są przygotowania do jak najszybszego wprowadzenia transporterów, wagonów normalnotorowych.

W ostatnim czasie Elcką KD poddano gruntownej modernizacji: wymieniono nawierzchnię, wprowadzono do ruchu 10 nowych wagonów osobowych produkcji rumuńskiej, zakupiono pług odśnieżny nowego typu, wyremontowano wiele budynków, zmodernizowano zaplecze techniczne napraw wagonów i pojazdów trakcyjnych.

Z usług Elckiej KD korzystają uczniowie dojeżdżający do szkół podstawowych i średnich w Elku, Kalinowie i Pisanicy, a także – ze względu na brak dogodnej komunikacji autobusowej – mieszkańcy miejscowości Laski Małe, Giże, Turowo, Kiele, Zanie, Koziki oraz Mrozy Wielkie. Elcka KD przewozi nawozy i węgiel dla gminnej spółdzielni w Kalinowie oraz państwowych gospodarstw rolnych w Borzymach, Pisanicy, Wiśniewie, Katarzynowie, Kalinowie i Zawadach. Przy planowanym wprowadzeniu wagonów-transporterów nastąpi wzrost przewożonej masy towarowej, co deklarują użytkownicy bocznic. Będzie możliwość przewozu materiałów pylistych”.

w postaci budynków, warsztatów, stacji została wpisana do rejestru zabytków. Kolejarze z własnej inicjatywy zmniejszyli o połowę zatrudnienie. Przyspieszono wprowadzanie do ruchu towarowego wagonów-transporterów. Z perspektywy kilku lat można ocenić, że były to posunięcia bardzo trafne. Dziś kolejka pokrywa straty finansowe wynikające z przewozów pasażerskich, świadcząc usługi turystyczne.

Atrakcyjne położenie wśród czystych jezior i lasów, w pagórkowatym terenie Mazur Garbanych, spowodowało gwałtowny wzrost ruchu turystycznego. Co roku uruchamia się około 100 pociągów specjalnych. Są dni, że ich liczba znacznie przewyższa ruch rozkładowy. W 1997 roku kolejka została uhonorowana nagrodą „Przebiśnieg” – za szczególnie ciekawą działalność turystyczną. W budynku stacyjnym w Ełku powstało muzeum pamiątek kolejowych, wydano foldery reklamowe, plakaty, naklejki. Opracowano logo kolejki. Z czasem pojawił się specjalny zabytkowy tabor, aż w końcu na tory wrócił parowóz, atrakcja, której nie było tu przez kilkanaście lat. Nad brzegami jeziora Nieciecz zbudowano dodatkowy przystanek, do którego dowozi się turystów na piknik i ognisko. Latem mogą oni również wyruszyć na spływ, podwożąc kajaki pociągiem i wracając jeziorami, a zimą pojechać na kulig z pochodniami.

Kolejka Ełcka jest chyba najlepszym przykładem na udane połączenie tradycyjnej roli wąskotorówki i jednocześnie szukanie dla niej nowych szans i źródeł dochodu. Dużą w tym zasługą Dyrekcji Kolei Dojazdowych. W rytmie rozkładu jazdy dalej funkcjonują niewielkie szkoły – zaczynające lekcje zaraz po przyjeździe pociągu i kończące je tak, by dzieci zdążyły na powrotne połączenie. W regionie raczej biednym i słabo rozwiniętym zdarzają się uczniowie, którzy nie mają nawet na bilet, i nie dość, że konduktorzy przysmykają oko na młodych gapowiczów, to jeszcze pociąg zatrzymuje się między stacjami, by zabrać ich z niewielkich osad, do których nie prowadzą żadne główne drogi.

Po reformie administracyjnej kolejka znalazła się w całości w powiecie ełckim. Stanowi atrakcję dla mieszkańców miasta, a przede wszystkim dla turystów, z którymi wiąże swoją przyszłość cały region. Łączy stolicę powiatu z kilkunastoma miejscowościami regionu i w wielu przypadkach stanowi z nimi najkrótsze połączenie. To rokuje nadzieje na dalszy rozwój oferty turystycznej skansenu wąskotorowego (sąsiadującego z normalnotorową parowozownią zabytkową), zwłaszcza na utrzymanie normalnego funkcjonowania ruchu osobowego i towarowego, które sprawiają, że linia żyje prawdziwą pracą i jest wciąż czynnym pomnikiem techniki.