

Marek Malczewski

# Wąskim torem w XXI wiek



Z liczącej sobie 340 km sieci kolei jędrzejowskich w eksploatacji (jako Świętokrzyska Kolej Wąskotorowa) pozostało zaledwie 10% torów. I choć ostatnie pociągi towarowe zjechały ze szlaku w 1993 r., to do dzisiaj kolej prowadzi przewozy turystyczne przez piękne krajobrazowo tereny Ponięcia. Ciekawostką techniczną jest zespół trzech estakad o łącznej długości około 600 m, ułożonych przez teren zalewowy rzeki Nidy metodą stosowaną już przez saperów kolejowych w czasach I wojny światowej – czyli na tak zwanych „klatkach”. I choć najczęściej planowe pociągi turystyczne prowadzi lokomotywa spalinowa Lxd2, to Kolej Świętokrzyska ma również czynny parowóz Px48-1724, powojennej budowy, ale wzorowany na serii Wp29 (późniejszej Px29), zatwierdzonej do produkcji w 1929 r. Maszyn serii Px48 i pochodnej Px49 trafiło na PKP 105 egzemplarzy i wyparły one z torów szerokości 750 mm parowozy budowy przedwojennej. Najdłużej w ruchu planowym (do końca lat 90. XX w.) maszyny serii Px48 można było spotkać w Środzie (ruch osobowy) i Gnieźnie (ruch towarowy). Dziś czynne maszyny tego typu mają także koleje: Gryficka, Gnieźnieńska (lokomotywa często oddelegowana do Śmigła), Średzka, Sochaczewska, Piaseczyńska i Etcka

**Wiek XXI dla polskich kolei wąskotorowych zaczął się fatalnie: po kilku dziesięcioleciach teoretycznych zapowiedzi, po wielokrotnym odkładaniu wyroku, 9 czerwca 2001 r. Polskie Koleje Państwowe zakończyły obsługę ruchu pasażerskiego na podległych im wąskotorówkach. Wyjątkiem była Śmigiełska Kolej Dojazdowa, która wozila młodzież do końca roku szkolnego, tj. do 24 czerwca. Niewiele dłużej przetrwał ruch towarowy, wygaszany systematycznie – w miarę odpływu pracowników – do września 2001 r.**

Od tych reguł były tylko cztery wyjątki:

- Pomorska KD (odcinek Gryfice – Pogorzelnica) – pociągi turystyczne kursowały do końca sezonu letniego;
- Żnińska KD (odcinek Żnin – Gąsawa) – pociągi turystyczne kursowały do końca sezonu letniego;
- Natęczowska KD, gdzie jeszcze w listopadzie kończono dostawy miazgi węglowej pociągami transporterowymi do cukrowni Opole Lubelskie;

- Gnieźnieńska KD, gdzie dzięki zaangażowaniu przyszłego operatora udało się doprowadzić do płynnego przejścia obsługi ruchu towarowego (praktycznie bez chwili przerwy, mimo konieczności kilkumiesięcznego funkcjonowania poza wszelkimi strukturami).

Powstała w 2001 r. Dyrekcja Kolei Dojazdowych w Likwidacji uzyskała od Zarządu PKP szerokie prerogatywy, pozwalające na przekazywanie samorządom majątku kolei wąskotorowych na cele komunikacyjne, przy czym nie musiał to być samorząd na terenie którego leżał dany fragment linii kolejowej (stąd np. kolej gryficką przejęła w całości gmina Rewal). Przekazaniu podlegał tabor kolejowy potrzebny do wykonywania działań transportowych oraz grunty (czasowo w formie użyczenia – do chwili formalnego uregulowania stanu prawnego, pozwalającego na przekazanie nieodpłatne) wraz z obiektami. Zapisy umowy użyczenia taboru obligują samorządy do eksploatacji celem świadczenia usług przewozowych, a w przypadku zaniechania ich użytkowania tabor powinien być zwrócony do PKP.

„Bilans zamknięcia” stanowiło 27 odrębnych kolei wąskotorowych, z czego 6 było od wielu lat nieczynne. Wśród czynnych były (liczone odrębnie) koleje wyodrębnione z dawnych rozległych systemów kolei:

- pomorskich (Gryficka, Stargardzka i Koszalińska KD),
- kujawskich (Gnieźnieńska, Sompolińska i Krośniewicka).

Alfabetyczne zestawienie kolei wąskotorowych w 2001 r. (bez przemysłowych i parkowych) podano w tabeli 1.

W zestawieniu ujęto również kolej sochaczewską, gdyż ona także wywodzi się z PKP – choć jej przejście przez Muzeum Kolejnictwa nastąpiło już w 1984 r., a oficjalnie Oddział – Muzeum Kolei Wąskotorowych w Sochaczewie otwarto w 1986 r., a więc długo przed omawianymi przekształceniami z przełomu wieków.

W końcowym okresie swojego istnienia koleje wąskotorowe PKP ekonomiczny sens swojego istnienia brały z przewozów towarowych – przewożono ładunki w wagonach normalnotorowych załadowanych na transportery wąskotorowe. Przewozy pasażerskie miały znaczenie symboliczne, natomiast na kolejach mądrze zarządzanych zwiększały się przewozy turystyczne (za odpłatnością według wyższych stawek niż określone w TOB dla ruchu pasażerskiego).

## Rodowód kolei wąskotorowych

W okresie wąskotorowej prosperity (na przełomie XIX i XX w.) Polska jako samodzielne państwo nie istniała, jej terytorium było podzielone pomiędzy zaborców: Prusy, Rosję i Austro-Węgry. Każdy z zaborców prowadził własną politykę wobec transportu szynowego i tę odrębność na mapie sieci kolejowej Polski można zauważyć do dzisiaj. Najbardziej przyjazne warunki dla rozwoju kolei panowały w zaborze pruskim i tam powstała najgęstsza sieć kolei, zarówno normalno- jak i wąskotorowych. Budowie linii lo-

kalnych sprzyjało ustawodawstwo, w tym słynna ustawa „o kolejkach” z 1892 r. Nic więc dziwnego, że na tym terenie powstało wiele kolei lokalnych będących własnością samorządów.

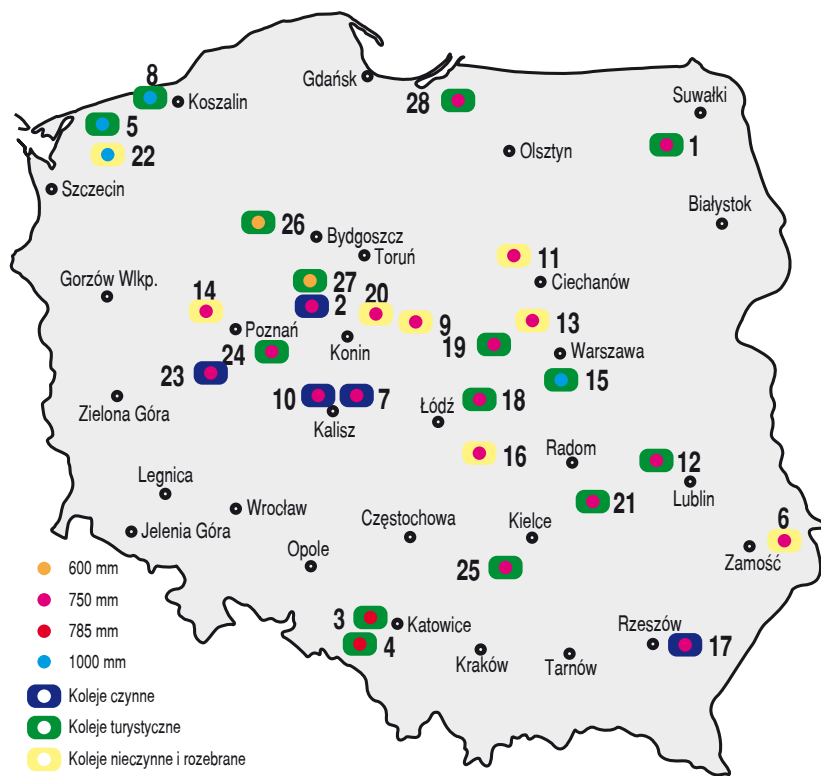
Również w zaborze austriackim nie utrudniano rozwoju kolei, ale ze względu na gorszą sytuację ekonomiczną i mniejszy obszar tego zaboru powstała tylko jedna kolej: przeworska, będąca własnością spółki akcyjnej.

Najtrudniejsze warunki do budowy kolei panowały w zaborze rosyjskim, gdzie XIX-wieczna doktryna obronna zakładała istnienie „terytorium buforowego” oddzielającego centrum Rosji od zachodnich sąsiadów. Dostyc rygorystycznie przestrzegano zakazu budowy jakichkolwiek połączeń potencjalnie ułatwiających ewentualnym agresorom wniknięcie w głąb kraju. Swoistym ewenementem było więc wyrażenie zgody na budowę Kolei Piotrków – Sulejów, która była jedyną koleją wąskotorową użytku publicznego powstałą na ziemiach polskich pod rosyjskim zaborem. Przełom nastąpił w czasie I wojny światowej, gdy walczące armie pobudowały liczne koleje polowe, z których część została zachowana i udostępniona do ogólnego użytku. W okresie międzywojennym koleje te były eksploatowane przez PKP, które w miarę możliwości modernizowało je (choć zachowano szerokość 600 mm i charakterystyczny tabor dawnych Heeresfeldbahnen).

Również w rezultacie I wojny światowej powstała sieć kolei kujawskich, będąca rezultatem połączenia dawnych kolei cukrowniczych zaboru rosyjskiego (Gostawice, Brześć Kujawski, Dobre Aleksandrowskie, Ostrowy i Leśmierz) z kolejami budowanymi przez wojska pruskie (także z wykorzystaniem kolei należących do cukrowni Kruszewica i Mątwy). Po II wojnie światowej do kolei ku-

Tabela 1

Lp.	Nazwa kolei
1	Elcka
2	Gnieźnieńska
3	Górnośląskie Koleje Wąskotorowe
4	GKW / Rudy Raciborskie
5	Gryficka
6	Hrubieszowska
7	Kaliska
8	Koszalińska
9	Krośniewicka
10	[Krotoszyńska] Pleszewska
11	Mławska
12	Nałęczowska
13	Nasielska
14	Opalenicka
15	Piaseczyńska
16	Piotrkowska
17	Przeworska
18	Rogowska
19	[Sochaczewska] Muzeum Kolei Wąskotorowych
20	Sompolińska
21	Starachowicka
22	Stargardzka
23	Śmigielka
24	Średzka
25	Świętokrzyska [fragment d. Jędrzejowskiej]
26	Wyryńska [fragment d. Bydgoskiej]
27	Żnińska
28	Żuławska [fragment d. Gdańskiej]



Sochaczew [19] jest oddziałem warszawskiego Muzeum Kolejnictwa.

Ujęto go w tym wykazie ze względów historycznych – jest to dawna Sochaczewska KD.

Rys. 1. Koleje wąskotorowe w 2008 r., wywodzące się z PKP

jawskich włączono dawne koleje samorządowe: gnieźnieńską i wrzesińską.

W 1945 r. PKP przejęło w użytkowanie koleje wąskotorowe na Pomorzu i Dolnym Śląsku, a także resztę Kolei Górnośląskich. Szczególnie ciekawy był los kolei na Pomorzu Zachodnim, gdzie dawne koleje samorządowe zostały połączone w jeden, spójny system o szerokości toru 1000 mm (przebudowano wtedy na „tysiączkę” fragment kolei koszalińskiej oraz wybudowano trzykilometrowe połączenie tej kolei z dawną kołobrzeską).

W końcu lat 40. XX w., w ramach ogólnej polityki upaństwowienia wszystkiego, również samorządowe koleje wąskotorowe z Polski Zachodniej (dawnego zaboru pruskiego) zostały włączone w struktury PKP, a samorządy – ich dotychczasowi właściciele – zostały pozbawione nie tylko majątku, ale i jakiegokolwiek wpływu na nie.

Jedynymi kolejami, wybudowanymi po II wojnie światowej, były koleje nasielska i starachowicka – co prawda ta ostatnia w znacznej mierze bazowała na torach kolei leśnej obsługującej zakład hutniczy Wielki Piec w Starachowicach.

Koleje Kujawskie i Pomorskie z racji swej wielkości (były to sieci mające ponad 500 km linii wąskotorowych) miały swój osobny zarząd i dopiero w latach 90. XX w. zostały podzielone na mniejsze jednostki organizacyjne, koleje gnieźnieńską, sompolińską i krośniewicką (wyodrębnione z Kujawskich KD) oraz gryficką, koszalińską i stargardzką (wyodrębnione z Pomorskich KD).

Tak więc od początku lat 50. do końca XX w. wszystkie koleje użytku publicznego były uznawane za własność Polskich Kolei Państwowych i funkcjonowały w strukturach PKP.

## Pod zarządem PKP

Polskie Koleje Państwowe swoje gospodarowanie rozpoczęły intensywną standaryzacją. Na początek przekuto część linii z szerokości uznanych za niestandardowe (600 mm – Mławska czy Ostrołęcka oraz 1000 mm – Śmigiełska, Średzka czy Etcka) na szerokość 750 mm, uznaną za docelową. Nie zamawiano już nowego taboru na koleje 600 i 1000 mm, eksploatując tabor przedwojenny niemalże do śmierci technicznej. Znaczące zakupy nowego taboru wzmocniły w latach 50. tylko koleje o szerokości 750 mm. Na zamówienie PKP wyprodukowano 93 parowozy Px48 o mocy 200 KM (wzorowany na przedwojennym typie Wp29) oraz czteroosiowe wagony towarowe (w różnych wykonaniach: kryte, platformy i węglarki zarówno z budką hamulcową, jak i bez hamulca) o nośności rzędu 15 do 17 t. Tabor osobowy stanowiły wagony serii 1Aw (około 200 szt.) oraz 3Aw (75 szt.; te ostatnie stanowiły przedłużenie serii blisko 500 wagonów wyprodukowanych na eksport do Związku Radzieckiego). Jednak już w końcu lat 50. zaczęto uznawać koleje wąskotorowe za przestarzały i nieekonomiczny środek transportu. Wykonywano liczne badania, które miały tę tezę udowodnić i przygotowywano scenariusze stopniowej ich likwidacji z zastąpieniem przez transport samochodowy. Szczęśliwie w końcu lat 60. rozpoczęto wprowadzać do masowego stosowania transportery do przewozu wagonów normalnotorowych wąskim torem bezpośrednio do odbiorców (likwidując pracochłonny, uciążliwy i generujący straty przetadunek ręczny), więc kryzys paliwowy początku lat 70. spowodował odroczenie „wyroku”. Wtedy też zaczęto sprowadzać z Rumunii nowoczesne lokomotywy spalinowe dużej mocy typu L30H (300 KM, 22 egz. dla kolei 600 mm i 3 dla 750 mm) oraz L45H (450 KM,



Tak wyglądał typowy pociąg w ostatnich latach funkcjonowania wielu kolei wąskotorowych – rumuńska lokomotywa Lxd2 z lat 70. z jednym wagonem osobowym z końca lat 50. XX w. oraz wagonem służbowym. Na zdjęciu uwieczniono pożegnalny pociąg na linii z Krośniewic do Ozorkowa, który uruchomiono 1 marca 2008 r.



Zarządzający kolejami dojazdowymi PKP jeszcze w czasach „realnego socjalizmu” wykazali się zdolnością przewidywania i zakupili autobusy szynowe (wraz z doczepami biernymi), które miały zastąpić nieefektywne ekonomicznie składy wagonowe prowadzone lokomotywami dużej mocy (450 KM) serii Lxd2. Widoczny na zdjęciu wagon motorowy serii MBxd2 jest jednym z 20 wagonów na tor 750 mm, wyprodukowanych w 1986 r. w rumuńskich zakładach 23. August/Faur. Ten egzemplarz (MBxd2-226 spotkany na przystanku w Robacznynie) do dzisiaj pracuje na Kolei Śmigiełskiej. Pomysł był znakomity, ale spóźniony; do tego rumuński projekt i wykonanie okazały się (jak już bywało przedtem) tradycyjnie bardzo podrzędnej jakości. Na przykład do napędu wykorzystano typowy silnik autobusowy węgierskiej firmy Ikarus, który (ze względu na niewłaściwe chłodzenie) przegrzewał się i szynobus nie był w stanie poprowadzić zakładanych dwóch wagonów doczepnych

164 egz. dla kolei 750, 785 i 1000 mm), które powoli wyparty parowozy, z których wiele wybudowano przed 1945 r.! Również kolejny zakładany termin likwidacji – czyli lata 80. – nie został dotrzymany ze względu na zapaść gospodarczą kraju. A w 1986 r. zawiątała nowoczesność do ruchu osobowego – dzięki mądrej decyzji zakupiono 32 wagony motorowe (autobusy szynowe) serii MBxd2 oraz 100 wagonów osobowych serii Bxhpi. Dzięki tym zakupom taborowym koleje wąskotorowe PKP mogły funkcjonować do końca XX w.

## Nowi gospodarze

Tylko dwie koleje: Żnińska i Gryficka zostały przejęte przez samorządy z otwartymi rękoma. Były to koleje o ugruntowanej, mocnej



Skansen w Rudach Raciborskich gromadzi zbiory na tor 785 mm. Widoczna w głębi hali lokomotywa elektryczna została wyprodukowana przez firmę Siemens w 1896 r.



Gdy w 1984 r. zamknięto ruch pociągów na Sochaczewskiej KD, od razu całą infrastrukturę wraz z taborem przekazano warszawskiemu Muzeum Kolejnictwa. W ten sposób powstał oddział muzeum, poświęcony kolejom na tor szerokości 750 mm. Zgromadzone tu eksponaty (zarówno z PKP, jak i przemysłu) tworzą bardzo bogaty i reprezentatywny zespół, liczący ponad 200 eksponatów! Tego nie da się opisać, to trzeba zobaczyć na własne oczy!



SKPL Kaliska KD jest wzorcowym przykładem, jak dobre zarządzanie i partnerska współpraca z klientem potrafi zwiększyć pracę przewozową kolei wąskotorowej, skazanej przez PKP na likwidację. W 2008 r. na kolei kaliskiej osiągnięto przewozy rzędu 20 tys. t towarów miesięcznie, podczas gdy w 2000 r. kolej ta (wtedy jeszcze w strukturach PKP) przewiozła 47 tys. t towarów rocznie (i to z tendencją malejącą!). Skład trzech węglarek normalnotorowych na transporterach (załadowanych drewnem) prowadzi Lxd2-328

pozycji jako lokalna atrakcja turystyczna, o dużych przewozach. Szczególnie władze Żnina już od lat 90. XX w. intensywnie zabiegały o wyłączenie „swojej” kolei ze struktur PKP i powrót do tradycji Kolei Powiatowej.

Inne koleje miały mniej szczęścia. Na ogół samorządy podchodziły do kolei wąskotorowych bardzo nieufnie, obawiając się iż będą one tylko dodatkowym obciążeniem ich napiętych budżetów. Bardzo dużą, pozytywną rolę w procesie „usamorządowienia” kolei odegrało (powołane formalnie do życia w lutym 2001 r.) Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych z Kalisza. Jego działacze, wraz z naczelnikami Kaliskiej i Śmigielskiej KD przygotowali ramowe zasady działania kolei samorządowych na zasadzie samofinansowania. Według tego projektu majątek przejmuje od PKP lokalny samorząd, a operatorem kolei zostaje SKPL. Koszty funkcjonowania kolei pokrywane są z dochodów pozyskanych z przewozów oraz dzierżawy obiektów lub gruntów, natomiast planowy ruch pasażerski (zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem) powinien być dofinansowywany przez właściwy Urząd Marszałkowski. W chwili obecnej w ramach SKPL działają koleje kaliska, śmigielska, pleszewska, przeworska i natęczowska. Przez 7 lat (do marca 2008 r.) SKPL było też operatorem na kolei krosniewickiej, natomiast próba uruchomienia kolei mławskiej zakończyła się niepowodzeniem. Stacje wąskotorowe kolei zarządzanych przez SKPL wpisane są do WOT (Wykazu Odległości Taryfowych), dzięki czemu możliwe jest nadawanie przesyłek towarowych za jednym listem przewozowym z dowolnego miejsca w Europie.

Wspomnieć też należy o ponadregionalnej Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych, która jest operatorem kolei rogowskiej, systematycznie przekształcając ją w wysokiej klasy kolej muzealną. FPKW uruchomiła (po 10. latach przerwy w funkcjonowaniu) ruch pociągów turystycznych na kolei starachowickiej i dąży do odbudowy kolei leśnej (600 mm) w Pionkach w Puszczy Kozienickiej.

Pozostałe koleje prowadzą organizacje lokalne, desygnowane przez władze samorządowe.

Istotnym utrudnieniem w początkach działalności wyodrębnionych z PKP kolei wąskotorowych były przepisy prawne, które zrównały lokalne wąskotorówki oraz ich operatorów z potentatami (często ponadnarodowymi) operującymi na normalnym torze. Operatorzy musieli występować o licencje na prowadzenie przewozów (osobno osobowych i osobno towarowych), spełniając kryteria formalne i ponosząc opłaty takie same jak „wielcy” działający na obszarze zjednoczonej Europy. Również wymagania co do taboru (homologacja, uzyskanie świadectwa typu) i nawierzchni kolejowej (z paszportyzacją włącznie) są bardzo wygórowane.

Rozmieszczenie kolei wąskotorowych (podkreślam: wywodzących się z PKP) przedstawiono na rysunku 1.

## Stan obecny kolei Ełcka Kolej Wąskotorowa

Operatorem jest Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji (MOSiR) w Ełku. Kolej ma czynny parowóz Px48, lokomotywę Lyd1 oraz wagony motorowe MBxd2. Ogólnodostępne pociągi turystyczne uruchamiane są w weekendy w sezonie letnim, na fragmencie trasy (do Sypitek). Na zamówienie możliwe jest uruchomienie pociągu specjalnego w dowolnej relacji (zachowana jest cała trasa kolei) taborem według wyboru zamawiającego.

## Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa

Operatorem jest Sekcja Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej przy Towarzystwie Miłośników Gniezna. W sezonie letnim uruchamiane są pociągi turystyczne prowadzone lokomotywą Lxd2 na całym zachowanym „historycznym” szlaku z Gniezna do Anaszewa. Kolej przejęła też fragment kolei sompolińskiej – z Anaszewa przez Sompolno do Przystronia, ale poza kilkoma pociągami gospodarczymi nie był on używany. Obecnie jest nieprzejezdny, między innymi ze względu na nową odkrywkę Kopalni Węgla Brunatnego, która przecięła tor między Złotkowem i Sławoszewkiem. Kolej ma czynny parowóz Px48, obecnie oddelegowany do Śmigła.

Obecny operator intensywnie stara się o zdobycie dofinansowania na remont torowiska i uruchomienie aglomeracyjnych przewozów pasażerskich na odcinku Gniezno – Witkowo.

## Górnośląskie Koleje Wąskotorowe

Operatorem jest Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (prowadzące także kolej parkową w Chorzowie). Z całej wielkiej sieci Kolei Górnośląskich zachował się zaledwie krótki odcinek z Bytmia do Miasteczka Śląskiego, na którym regularny ruch pasażerski (dowóz turystów do ośrodka rekreacyjnego nad jeziorem Chechło) prowadzony jest w sezonie letnim. Od ubiegłego roku uruchamiane są też pociągi ogólnodostępne w innych porach roku – głównie zimą. Pociągi zestawione z wagonów „letniaków” (przebudowane wagony towarowe) prowadzą lokomotywę Lxd2, a poza sezonem używane są rumuńskie wagony serii Bxhpi (ale tylko na skróconej trasie, ze względu na brak skrajni pod wiaduktem w Tarnowskich Górach).

## GKW/Rudy Raciborskie

Kolej została przejęta przez gminę Kuźnia Raciborska, a na terenie lokomotywni w Rudach (dawnej kolei Gliwice – Racibórz, po 1945 r. włączonym do sieci kolei górnośląskich) gospodaruje Towarzystwo Służby Ochrony Zabytków Kolei. Dla ruchu turystycznego udrożniony jest odcinek Rudy – Paproć, a pociągi prowadzi unikalna lokomotywa 2WIs50.

## Gryficka Kolej Wąskotorowa

Kolej została przejęta przez gminę Rewal, a zarządzana jest przez gminny Referat Transportu Kolejowego z siedzibą w Gryficach. Czynny jest odcinek Gryfice – Pogorzelica, choć początkowy fragment pełni rolę łącznika z lokomotywnią, a główne przewozy odbywają się w pasie nadmorskim od Trzęsacza. W sezonie letnim pociągi turystyczne kursują codziennie, w piątki i soboty trakcją spalinową (Lxd2) zastępuje parowóz Px48. Dodatkową atrakcją jest wystawa zabytkowego taboru w Gryficach, organizacyjnie podlegająca pod Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Kolej złożyła dobrze opracowany wniosek o wsparcie remontu i rozbudowy infrastruktury, który ma być rozpatrzony pozytywnie i wpisany na listę projektów kluczowych województwa zachodniopomorskiego. Może ta kolej zbliżyć się do standardów zachodnioeuropejskich?

## Hrubieszowska KD

Kolej nieczynna, bez taboru. Z potężnej sieci pozostał tylko (wpisany do rejestru zabytków) odcinek Werbkowice – Hrubieszów. Choć jest on prawie kompletny (z niewielkimi ubytkami), to obecnie jest nieprzejezdny. W lutym 2008 r. została rozebrana loko-



*Na kolei gnieźnieńskiej niemalże do końca jej eksploatacji pod zarządem PKP królowała trakcja parowa. Dopiero w 1999 r. wprowadzono do eksploatacji pierwszą lokomotywę Lxd2! Dziś kolej prowadzi niewielkie przewozy towarowe (ze względu na nieuregulowany stan prawny gruntu krótkiego odcinka pod torem kolejowym, ograniczone do obszaru miasta Gniezna) oraz rozwijające się przewozy turystyczne. Nieraz na szlaku można spotkać skład zestawiony nawet z trzech wagonów osobowych – jakiego „za czasów PKP” nie można było spotkać od 30 lat*



*Już pod koniec lat 50. Dyrekcja Kolei Dojazdowych u krajowego producenta (Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych KONSTAL, która przedtem awansowała do roli głównego producenta tramwajów i wąskotorowych wagonów towarowych) złożyła zamówienie na wagony silnikowe o napędzie spalinowym. Opracowana konstrukcja spełniała ówczesne założenia ruchowe, niestety układ napędowy był obciążony licznymi błędami – co skutkowało dużą awaryjnością. Od chwili dostawy prototypu (w 1960 r.) do zakończenia dostaw całej „serii”, składającej się z czterech sztuk, minęło aż 7 lat! Akceptowalną niezawodność osiągnięto dopiero na przełomie lat 70. i 80. XX w., po wymianie podzespołów na typowe samochodowe (z rosyjskich samochodów ciężarowych Kamaz). Na zdjęciu MBxd1-204 był ostatnim czynnym wagonem tej serii i był eksploatowany w ruchu liniowym aż do zawieszenia ruchu na Kolei Krośniewickiej w marcu 2008 r.*

motywnia w Werbkowicach. Ponieważ PKP czyni starania o wykreślenie tej kolei z rejestru zabytków, dalsza jej przyszłość jest niepewna.

## SKPL Kaliska KD

Sztandarowa kolej zarządzana obecnie przez (wspomniane we wstępie) SKPL. Dzięki intensywnej akcji marketingowej i bardzo elastycznemu podejściu do potrzeb klienta kolej przewozi o wiele

więcej towarów, niż w czasach PKP. Ruch pociągów (jak na polskie warunki) jest bardzo intensywny, w miarę potrzeby uruchamianych jest nawet kilka par pociągów transporterowych dziennie. Mimo planów nie uruchomiono przewozów pasażerskich, koncentrując się na ruchu towarowym.

## Koszalińska KD

Kolej ta w początkach przekształceń została „spisana na straty”, ze względu na brak samorządu zainteresowanego prowadzeniem ruchu. Dopiero gdy Zakład Nieruchomości PKP dokonał złomowa-



Niewątpliwą ciekawostką na polskiej mapie wąskotorowej jest Pleszewska Kolej Lokalna (dawna Krotoszyńska KD). Choć z linii o długości 50 km pozostało tylko 5 km, to pierwsze trzy kilometry (odcinek Pleszew Wąsk. – Pleszew Miasto) są trójszynowym splotem toru wąskiego z normalnym, a dalsze dwa kilometry (po rozbiórcie w latach 70. toru wąskiego) pozostały jako odcinek normalnotorowy. Obecnie na całej zachowanej linii obsługują zarówno pociągów normalnotorowych (unikalną lokomotywą rosyjskiego pochodzenia TGM40), jak i wąskotorowych (wagonem MBxd2-216 w nowym malowaniu zakładowym) zapewnią SKPL



Rogowską Kolej Dojazdową w 2001 r. (po likwidacji kolei wąskotorowych w strukturach PKP) przejęła gmina Rogów, a jej eksploatację prowadzi Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych. Jej celem jest odtworzenie atmosfery „wąskotorówek” z okresu ich świetności, czyli sprzed 1974 r. Bazując na pracy wolontariuszy, bez instytucjonalnego wsparcia ze strony instytucji powołanych do zachowania polskiego dziedzictwa narodowego, FPKW systematycznie powiększa zbiory o tabor pozyskany z kolei ex-PKP oraz przemysłowych. Jest to obecnie najciekawszy (po Sochaczewie) zbiór taboru na tor szerokości 750 mm. Pociąg prowadzony lokomotywą Lxd2-309 w pierwotnym (niebieskim) malowaniu fabrycznym spotkany pod Głuchowem

wania szczątków taboru (pozostawiono tylko kilka egzemplarzy formalnie wpisanych do rejestru zabytków, ale zdewastowanych przez złodziei złomu), pod naciskiem lokalnego Stowarzyszenia Miłośników Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej na przejście linii Koszalin – Bobolice zdecydowała się gmina Manowo. Dziś już wiemy, że do Bobolic pociąg zapewne nigdy nie dotrze; na razie w zasięgu jest Rosnowo, ale wymagana jest odbudowa około 5 km torów, skradzionych przez złomiarzy. W maju do Koszalina dotarł pierwszy pojazd trakcyjny: wagon motorowy MBxd2, pochodzący z zasobów zmagazynowanych w Dobrej Nowogardzkiej.

## Krośniewicka KD

Po przejściu kolei przez gminę Krośniewice operatorem zostało SKPL, które uruchomiło pociągi pasażerskie do Ostrów, Krzewia i Dąbrowic. Dzięki wybudowaniu dodatkowych przystanków pociągi te pełniły rolę „autobusu szkolnego”, dowożącego młodzież do krośniewickich szkół. Po uzyskaniu wpisu do WOT (inicjatywa ta długi czas była przeciągana przez PKP CARGO) rozpoczęto przewozy towarowe. Oprócz ładowni ogólnej w Krośniewicach, dużym klientem była cukrownia Brześć Kujawski, do której pociągami transporterowymi dostarczano miążwę węglową i koks, a wywożono cukier. W 2007 r. właściciel zerwał umowę operatorską z SKPL i od 1 kwietnia zawieszono wszelki ruch pociągów. Dalszy los tej kolei jest wysoce niepewny, zwłaszcza że w tym sezonie nie będzie czynna cukrownia w Brześciu.

## [Krotoszyńska] SKPL Pleszewska Kolej Lokalna

Oficjalna nazwa tej kolei, wywodząca się z okresu międzywojennego, odwoływała się do Krotoszyńska, i mimo że w 1991 r. linia między Pleszewem Wąsk. a Krotoszyna została zlikwidowana, to nazwa używana przez PKP pozostawała niezmienną.

Kolej ta jest bardzo ciekawa, gdyż odcinek Pleszew Wąsk. – Pleszew Miasto jest zbudowany jako trójszynowy (1435/750 mm), a dalej, do dawnej stacji Pleszew Wschód, dochodzi tor normalny. Jeszcze na początku lat 90. XX w. obsługę toru normalnego zapewniali pracownicy kolei wąskotorowej (w Pleszewie Miasto stacjonowały 2 lokomotywy SM30), później towarowe pociągi normalnotorowe prowadziły lokomotywy od pociągów zdawczych z Ostrowa Wlkp.

Po przejściu kolei przez pleszewski samorząd, SKPL podjął próbę reaktywacji przewozów pasażerskich, jednak ze względu na zły stan jedyne wagonu motorowego przewozy te ponownie zawieszono. W 2007 r. SKPL przejął od PKP CARGO obsługę normalnotorowego ciągu bocznikowego (interesującą lokomotywą małej mocy TGM40, wyprodukowaną w d. ZSRR), a w kwietniu 2008 r. ponownie rozpoczęto przewozy pasażerskie po torze wąskim, w relacji Pleszew Wąsk. – Pleszew Miasto.

## Mławska KD

Jest to jedna z kolei o rodowodzie wojennym (z czasów I wojny światowej), jakie były budowane przez wojska niemieckie na froncie wschodnim. Kolej została przekuta na szerokość 750 mm w latach 50. XX w.

Kolej została przejęta przez Urząd Gminy Krasne i według planów ma się stać kręgosłupem szlaku turystycznego północnego Mazowsza. Mimo ciekawych planów, kolei nie udało się uruchomić ani pierwszemu operatorowi (Fundacji na rzecz Leśnych Kolei Wąskotorowych), ani później SKPL-owi. Uruchamiano tylko

okazyjne pociągi turystyczne i próbnie pociągi towarowe (transporterowe) do Przasnysza. Na teren zaplecza kolei w Mławie patrzą łakomym wzrokiem tamtejsze władze, licząc że może on posłużyć rozbudowie pobliskiej montowni elektroniki użytkowej. Choć torowisko jest kompletne a w Mławie jest też zgromadzony tabor, to dalsza przyszłość kolei jest niepewna.

## SKPL Nałęczowska KD

Właścicielem kolei jest Starostwo Powiatowe w Opolu Lubelskim, a operatorem SKPL Kalisz. Kolej jest nastawiona na obsługę ruchu turystycznego, głównie pociągów uruchamianych na zamówienie. Próba reaktywacji przewozów towarowych nie powiodła się ze względu na brak zainteresowania ze strony potencjalnych odbiorców i likwidację cukrowni w Opolu Lubelskim (ostatniego odbiorcy ładunków masowych za czasów PKP). W tym roku nie ma możliwości obsługi odcinka Nałęczów – Wąwolnica, gdyż kierowca samochodu ciężarowego zignorował oznakowanie drogowe (ograniczenie wysokości) i uszkodził wiadukt kolejowy nad drogą lokalną.

## Nasielska KD

Jest to jedyna polska kolej wąskotorowa wybudowana od podstaw po II wojnie światowej. Z tego tytułu podlega ochronie prawnej, choć ruch pociągów został wstrzymany w drugiej połowie lat 90. XX w. Na przełomie lat 2006/2007 PKP podjęły próbę fizycznej likwidacji linii kolejowej (tabor już wcześniej został przesłany na inne koleje, bądź złomowany), próba ta została zablokowana przez służby konserwatorskie. Ekipa rozbiórkowa zdążyła jednak zdjąć około 1,5 km toru w Nasielsku, na szlaku są też liczne ubytki spowodowane kradzieżami. Sytuacji kolei nie ułatwia fakt, że była budowana w czasach, gdy nie szanowano własności prywatnej. Wiele jej odcinków przebiega po terenie formalnie nie wywłaszczonym, a tytułarni właściciele gruntu dążą do jego odzyskania. Jej ponowne uruchomienie wiązałoby się z dużymi nakładami finansowymi, niezbędnymi zarówno na odtworzenie torowiska, zakup taboru, jak i uregulowanie spraw własnościowych – co dzisiaj wydaje się mało realne.

## Opalenicka KD

Najstarsza kolej wąskotorowa użytku publicznego w dawnej prowincji Poznańskiej w XXI w. weszła jako kolej nieczynna. Ruch towarowy został zlikwidowany, gdy w trakcie modernizacji ciągu E-20 (Warszawa – Berlin) na stacji normalnotorowej Opalenica zlikwidowano rozjazdy prowadzące na przeładownię transporterową. Podjęta przez prywatnego operatora próba wznowienia jej eksploatacji w ruchu pasażerskim zakończyła się po dwóch tygodniach, a jej los dopełniła budowa autostrady A2 i udzielona przez Zarząd Kolei Dojazdowych zgoda na zlikwidowanie toru w miejscu krzyżowania z autostradą (bez budowy uprzednio planowanego wiaduktu kolejowego). W ten sposób cała północna część została odcięta od Opalenicy – głównego zaplecza kolei i jedynej stacji stykowej z normalnym torem. Kolej całkowicie zlikwidowano na przełomie lat 2006/2007.

## Piaseczyńska KW

Jedyna „tysiączka” zachowana poza Pomorzem została przejęta przez władze Piaseczna, a operatorem jest miejscowe stowarzyszenie – Piaseczyńskie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej. Pociągi prowadzone parowozem Px48 (ewentualnie lokomotywą Lxd2)

wyruszają na szlak w sezonie letnim w każdą niedzielę. W tym roku przywrócono do ruchu wagon motorowy MBxd2-302 – był to drugi prototyp wyprodukowany w Rumunii. Czynny jest odcinek Piaseczno – Tarczyn, dalszy fragment ostatniej zachowanej linii (do Nowego Miasta nad Pilicą) istnieje, ale nie jest przejezdny.

## Piotrkowska KD

Kolej Piotrkowska była jedną z pierwszych wyłączonych z normalnej eksploatacji – nastąpiło to już w 1986 r. (ruch osobowy) i ostatecznie w 1989 r. (ruch towarowy). W Piotrkowie powstało Towarzystwo Miłośników tej kolei, ale nie udało mu się doprowadzić do jej uratowania – w 2006 r. PKP zlikwidowało cały szlak, pozostawiając tory tylko na terenie stacji wąskotorowej w Piotrkowie.

## SKPL Przeworska KD

Właścicielem kolei jest Starostwo Powiatowe w Przeworsku, a operatorem SKPL. Pięknie wytrasowana linia kolejowa po Podgórzu Dynowskim, z jedynym tunelem długości 602 m na trasie (pod górą w sąsiedztwie przystanku Szklary Wąsk.). Kolej funkcjonuje na całej swojej trasie, od Przeworska do Dynowa, obsługując w sezonie letnim ruch turystyczny, a przez cały rok ruch towarowy (śladowy, do Kańczugi). Czynny tabor to lokomotywy Lxd2, wagony osobowe rumuńskie serii Bxhpi, wagony „letniaki” (przebudowane z towarowych) oraz polskie z lat 50. typu 1Aw.

## Rogowska KD

Jest to następna kolej o rodowodzie wojennym, przekuta na szerokość 750 mm w latach 50. XX w. Kolej została przejęta przez gminę Rogów z inspiracji Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych. Jej wolontariusze nie tylko zgromadzili imponującą kolekcję taboru wąskotorowego, ale i systematyczną pracą przywracając zapomniany blask poszczególnym eksponatom. W sezonie letnim fundacja uruchamia weekendowe kursy turystyczne na krótkim, 17-kilometrowym odcinku (do Głuchowa), utrzymując jednak



*Goliat i Dawid, czyli dwa oldtimery w planowej służbie – normalnotorowa lokomotywa ST43-68 jest jedną z 422 maszyn kupowanych od 1965 r. w Rumunii (produkowane na licencji szwajcarskiej były pierwszymi maszynami dużej mocy, używanymi przez PKP) i wąskotorowa Lxd1-252 (produkowana w latach 1960–1969; z serii 181 lokomotyw w dwóch wykonaniach, o mocy 150 lub 180 KM, na PKP trafiły 33 lokomotywy), która zapoczątkowała erę liniowych lokomotyw spalinowych średniej mocy na kolejach dojazdowych i w przemyśle. Spotkanie sfotografowane na stacji Starachowice Wsch. w sierpniu 2008 r.*



Po 10 latach przerwy, w 2004 r. na Kolej Starachowicką, staraniem Polskiej Fundacji Kolei Wąskotorowych, powróciły pociągi. Początkowo była to lokomotywa małej mocy Wls75 oraz dwa wagony letniaki; w 2008 r. (po zmianie operatora) na szlak wróciły pociągi zestawieniem przypominające te z końca lat 80. XX w. Lokomotywa Lyd1-252 prowadzi rumuński wagon doczepny, oznaczony serią Bxhpi (typ A208P), obydwie jednostki są własnością Powiatu Starachowice



Na Kolei Starachowickiej 10 lat przerwy w kursowaniu pociągów spowodowało spore straty w infrastrukturze – z linii długości 20 km skradziono około 8 km toru! Odbudowa torowiska powoli postępuje, tegorocznym sukcesem okazało się uruchomienie pociągów turystycznych na wyspowym odcinku z Itży do Leśnictwa Marcule. Pociąg zestawiony z dwóch wagonów letniaków (przebudowane ze znormalizowanych wagonów krytych) prowadzi lokomotywa Lyd1-251 (b. Cukrownia Zbiersk Wls180-18)



Z niewielkim opóźnieniem, w stosunku do torów normalnych (bo w 1967 r.), na koleje wąskotorowe PKP zawiąły rumuńskie lokomotywy spalinowe dużej mocy (450 KM). Przez 18 lat na PKP trafiły 164 lokomotywy tej serii, przeznaczone do pracy na torze szerokości 750, 785 i 1000 mm. Kolejne ponad 50 fabrycznie nowych lokomotyw trafiło do przemysłu. Zdominowały one obsługę pociągów towarowych i towarowo-osobowych, wypierając parowozy Px48. Lokomotywa Lxd2-328 sfotografowana w Zbiersku z pociągiem transporterowym do Opatówka

w przejeździe całą trasę, aż do Białej Rawskiej (tam docierają tylko pociągi uruchamiane na zamówienie i raz w roku pociągi uruchamiane z okazji Dni Rawy). Kolej ma czynne lokomotywy serii Wls40, Lyd1 oraz Lxd2 (te ostatnie w dwóch wariantach malowania: ciemnoczerwonym i niebieskim). Warto zwrócić uwagę na wręcz wzorcowo odbudowane wagony typu 1Aw, pomalowane według zasad obowiązujących przed 1974 r.

## Sompolińska KD

Ta część dawnych Kolei Kujawskich nie doczekała się niestety nowego gospodarza. I choć jej tory przejęły koleje: gnieźnieńska (Anastazewo – Sompolno – Przystronie) i krośniewicka (Koto – Przystronie – Boniewo), to leżą one nieużywane, a nawet na sporej części zdemontowane przez właścicieli lub rozkradzione. Potężne budynki lokomotywowni i warsztatów zamieniają się w ruinę. Osobom wrażliwym zaleca się omijanie Sompolna.

## Starachowicka KW

Kolej ta powstała po II wojnie światowej, wykorzystując częściowo (na odcinku Lipie – Marcule) torowisko kolei leśnej. Dobudowano tylko początkowy fragment ze Starachowic do Lipia i końcowy z Marcul do Itży. Już na początku lat 90. przewozy towarowe były śladowe (osobowe zawieszono kilka lat wcześniej) i dlatego kolejarze podjęli próbę prowadzenia ruchu turystycznego. Próba ta okazała się klęską i po wywiezieniu całego taboru, wydzierżawieniu terenu dawnej lokomotywowni oraz licznych kradzieżach szyn z osprzętem z odcinków leśnych chyba nikt nie wierzył, że kolej może wrócić do życia. Stało się to możliwe dzięki pasji prezesa Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych, którego wsparło może nieliczne (ale bardzo aktywne) grono wolontariuszy. Dzięki wsparciu Powiatu Starachowickiego dokonali oni rzeczy niemalże niewyobrażalnej: przywrócili w 2004 r. ruch pociągów turystycznych. I co jeszcze bardziej niewyobrażalne, dzięki bardzo dobrej akcji marketingowej, pociągi te cieszą się dużym zainteresowaniem pasażerów. Początkowo uruchomiono pociągi na odcinku Starachowice – Lipie (dwa wagony letniaki prowadzone lokomotywą Wls75) oraz przygotowano do uruchomienia odcinek wyspowy Itża – Marcule. W 2008 r. zmienił się operator na kolejce – jest nim Stowarzyszenie Żuławskiej Kolei Dojazdowej. Na odcinku starachowickim kursuje skład zestawiony z lokomotywą Lyd1 oraz ładnie wyremontowanego wagonu Bxpi, natomiast na odcinku itżeckim bliźniacza „Lidka” prowadzi dwa wagony letniaki.

## Stargardzka KD

Obejmuje linie od Stargardu Szczecińskiego do Reska (na północy), a także odgałęzienie do Ińska. Kolej nieczynna, choć jej tabor jest zachowany, zgromadzony i nadzorowany na stacji macierzystej w Dobrej. W gorszym stanie są torowiska – rozkradzione przez złodziei i bez gruntownej odbudowy wielokilometrowych odcinków niemożliwe do eksploatacji. Samorząd Stargardu nie jest zainteresowany „swoją” koleją, natomiast w lipcu 2008 r. wniosek do PKP o przejęcie kolei złożyła gmina Dobre. Przywrócenie ruchu nie będzie ani łatwe, ani tanie – może jednak jeszcze nie wszystko stracone?

## SKPL Śmigiełska KD

Właścicielem kolei jest gmina Śmigiel, a operatorem SKPL z Kalisza. Jest to jedna z nielicznych kolei prowadząca regularny ruch



osobowy, niestety w tym roku ograniczony do odcinka Śmigiel – Stare Bojanowo. Również przewozy towarowe są ograniczone do tego odcinka, pozostały fragment do Wielichowa jest w złym stanie technicznym i wymaga pilnego remontu.

## [Średzka] Powiatowa Kolej Wąskotorowa

Powiat Środa dysponował niewiarygodną peretką: czynną koleją, gdzie ruch niemalże do ostatka był prowadzony trakcją parową (dopiero w ostatnim roku wprowadzono do eksploatacji wagon MBxd2 oraz awaryjnie lokomotywę Lyd1). I choć powiat przejął kolej (włączył ją w struktury Zarządu Dróg Powiatowych), to nieraz pojawiają się pomysły jej rozbiórki i pobudowania po starotorzu ścieżki rowerowej. Dopiero od ubiegłego roku uruchamiane są regularne, coveekendowe kursy do Zaniemyśla (1 para pociągów). Obsługę parowozu zapewnia Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa, tam też w roku ubiegłym przeprowadzono naprawę główną średzkiego parowozu Px48.

## Świętokrzyska Kolejka Wąskotorowa

Z liczącej 340 km sieci kolei jędrzejowskiej (powstałej w czasach I wojny światowej) został zachowany niewielki fragment Jędrzejów – Umianowice – Pińczów (plus czynne na zamówienie odgałęzienie Umianowice – Stawiany), którym zarządza spółka powołana przez gminy, przez tereny których kolej przebiega. Jej ponadgminny charakter ma podkreślać zmiana nazwy: z historycznej jędrzejowskiej na świętokrzyską. Kolej prowadzi całoroczny ruch pociągów na zamówienie, dodatkowo uruchamiając w sezonie letnim weekendowe pociągi ogólnodostępne. Bardzo ciekawym obiektem jest zestaw trzech mostów, opartych na kłatkach, przerzuconych na tarasem zalewowym rzeki Nidy. Tabor trakcyjny stanowi lokomotywa serii Lxd2 oraz parowóz Px48.

## Wyrzyska KD

Jedna z dwóch zachowanych kolei o szerokości toru 600 mm jest niewielkim fragmentem rozległej sieci Bydgoskich KD. Główna siedziba kolei znajduje się w Białośliwiu, obecnie czynny jest odcinek do skrzyżowania z drogą krajową nr 10 w Niezychowie. Kolej uruchamiana jest okazjonalnie na zamówienie i podczas lokalnych imprez. Obsługę trakcyjną stanowią dwie lokomotywy typu Wls40/50 pozyskane z cegielni w Złocieńcu. Kolej ma też lokomotywy Lyd2, jednak ich duża masa (24 t w stanie służbowym) wyklucza je obecnie z eksploatacji.

## Żnińska KP

Druga z zachowanych „sześćsetek” już od lat 70. rozwijała przewozy turystyczne. Jej niewątpliwym atutem jest położenie na Szlaku Piastowskim, jeden z przystanków – Biskupin Muzeum usytuowano tuż przy głównym wejściu do skansenu (osady sprzed ok. 2500 lat), inny to Wenecja – przy istniejącym od 1972 r. Muzeum Kolei Wąskotorowej, u podnóża ruin zamku. Dzięki tej lokalizacji przejazd kolejką stanowił do wielu lat żelazny punkt programu każdej wycieczki odwiedzającej Szlak Piastowski. Gdy na początku lat 90. Cukrownia Żnin zrezygnowała z przewozów buraków cukrowych i wysołków, jedynym sensem istnienia kolejki pozostał ruch turystyczny. Jej znaczenie docenili samorządowcy ze Żnina, którzy przejąwszy już wcześniej Muzeum w Wenecji (uprzednio zarządzane przez Muzeum Regionalne w Bydgoszczy) uznali, że są w stanie kolejką zarządzać efektywniej i z większym pożytkiem dla powiatu. Od kilku lat planowane jest przedłużenie



Zakładowa lokomotywa Wls180-18 (wariant o mocy 180 KM) podstawiła cysternę normalnotorową na transporterach pod melaśniki w Cukrowni Zbiorsk. Warto zwrócić uwagę właśnie na transporterzy do wagonów normalnotorowych, powszechnie używane od początku lat 70. XX w. Wyeliminowały one pracę przeładunkową na punktach stycznych i po zaniku ruchu pasażerskiego przyczyniły się do utrzymania w eksploatacji większości kolei wąskotorowych w Polsce



Lokomotywa Lxd2-241 podstawiła wagony towarowe na punkt styczny w Starym Bojanowie (Śmigielska KD) i luzem podążyła do lokomotywni macierzystej



Kolej Średzka była jedną z ostatnich, które prowadziły regularny (do końca lat 90. XX w.) ruch pociągów obsługiwanych trakcją parową – lokomotywami Px48. To zdjęcie wykonano 26 lipca 2008 r. na stacji Środa Miasto, gdy na szlak wyruszał pociąg planowy, wiozący widzów na plenerowe widowisko „Zaniemyskie Bitwy Morskie”



Jedną z najbardziej znanych polskich kolei na tor szerokości 600 mm jest Kolej Żnińska. Dużą w tym zastugą działającą od 1972 r. w Wenecji koło Żnina Muzeum Kolei Wąskotorowych, dedykowanego kolejom o szerokości toru 600 mm. Linia kolejowa przebiega tuż obok bardzo znanego rezerwatu archeologicznego Biskupin, przy Szlaku Piastowskim łączącym miejsca związane z początkami polskiej państwowości. I choć już nie dojedziemy kolejką z Wenecji do Rzymu (koło Rogowa), to na brak turystów kolej żnińska nie może narzekać. A jej niewątpliwą atrakcją jest parowóz Px38-805 (zbudowany w Chrzanowie w 1938 r.), noszący imię Leon na cześć wieloletniego pracownika, późniejszego przewodnika w muzeum w Wenecji, niezapomnianego gawędziarza p. Leona Lichocińskiego

relacji pociągów w okolicy żnińskiego rynku (przy dawnej linii do Obiecanowa), dzięki czemu władze miejskie chcą zatrzymać turystów w swoim mieście na dłużej. W sezonie letnim kursują nawet dwie pary pociągów, prowadzone lokomotywami Lyd2. Żnińska KP ma również czynny parowóz Px38-805, uruchamiany na zamówienie.

## Żuławska KD

Staraniem wolontariuszy z Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych odrodziła się kolej łącząca Nowy Dwór z wybrzeżem Zalewu Gdańskiego. Po zawieszeniu ruchu w 1996 r. kolej została pozbawiona wszelkiego taboru, więc jej przywrócenie do życia nie było łatwe. Oprócz zgromadzenia taboru niezbędne było wyremontowanie torowiska. Jednak dzięki pracy wolontariuszy przeszkody te zostały pokonane i kolej kursowała w sezonie letnim, systematycznie zwiększając przewozy. Jej właścicielem jest powiat Nowy Dwór Gdański, który wykorzystał rozłam wśród wolontariuszy i wprowadził na kolejkę nowego operatora – Stowarzyszenie Żuławskiej Kolei Wąskotorowej, które prowadzi bardziej ugodową politykę i nie podważa celowości decyzji podejmowanych przez powiat (jak na przykład sprzedaż gruntów pod linią w kierunku Malborka pod rozbudowywaną drogę, co praktycznie zminimalizowało szanse na uruchomienie kolei spod zamku, odwiedzanego rocznie przez 600 tys. turystów). Kolej ma czynną lokomotywę Lxd2 oraz wagony motorowe MBxd2. Jej atrakcją jest most zwodzony (obrotowy) na Rybinie – jedyny taki most kolejowy w Polsce (nie tylko na wąskich torach). Dzięki korzystnej lokalizacji wzdłuż wybrzeża Zatoki Gdańskiej kolej nie musi martwić się o pasażerów.

## Co dalej?

Polskie koleje wąskotorowe znajdują się przed kolejnym zakretem w swej historii. Wyjaśniły się już sprawy własnościowe, być może niektóre starsze organizacyjnie koleje upadną. Jednak wspól-

nym i największym problemem jest obecnie stan techniczny torowisk, zbudowanych na ogół z normalnotorowych szyn staroużytecznych, przez kilkanaście ostatnich lat właściwie nie remontowanych i bardzo wyeksploatowanych. Ten problem odczuwa największy operator SKPL, zwłaszcza na tych kolejach, na których prowadzony jest intensywny ruch pociągów transporterowych. Dlatego powołał wyodrębnioną jednostkę SKPL Infrastruktura, która zajmuje się naprawami torowisk. Jednakże zwykłe naprawy punktowe nie rozwiążą problemu, konieczny byłby remont kapitalny, powiązany z wymianą ciągłą całych linii – a na taki wydatek nikogo z obecnych właścicieli ani operatorów nie stać. Bez takiego remontu koleje wąskotorowe będą coraz bardziej odstawać od otoczenia – o ile z prędkościami rzędu 10 czy 15 km/h da się przewieźć towar na niedługim odcinku, to na utrzymanie ruchu pasażerskiego nie ma co liczyć. Również tabor będzie niedługo wymagać znaczących nakładów finansowych. Niestety, produkty rumuńskie nigdy nie były dobrej jakości czy wysokiej niezawodności. I choć operatorzy prowadzą naprawy rewizyjne zgodnie z dokumentacją, to niedługo może się okazać, że np. zestawy kołowe wymagają obręczowania – a tego nie da się wykonać środkami własnymi. Czyli pytanie *quo vadis* wąski torze, jest ciągle otwarte.



*Prezentowane zdjęcia stanowią subiektywny wybór Autora oraz Wydawcy i nie odzwierciedlają w pełni piękna polskich kolei wąskotorowych. Zostały wykonane po 2001 r., gdy koleje wąskotorowe zostały wyłączone ze struktur PKP. I choć część z nich umarła (jak rozebrana kolej opalenicka), to kilka pracownic funkcjonuje do dnia dzisiejszego, wożąc coraz więcej turystów lub coraz więcej towarów.*

*Zapraszamy do odwiedzin!*