

KOLEJE POLOWE NA ZIEMIACH POLSKICH W OKRESIE I WOJNY ŚWIATOWEJ

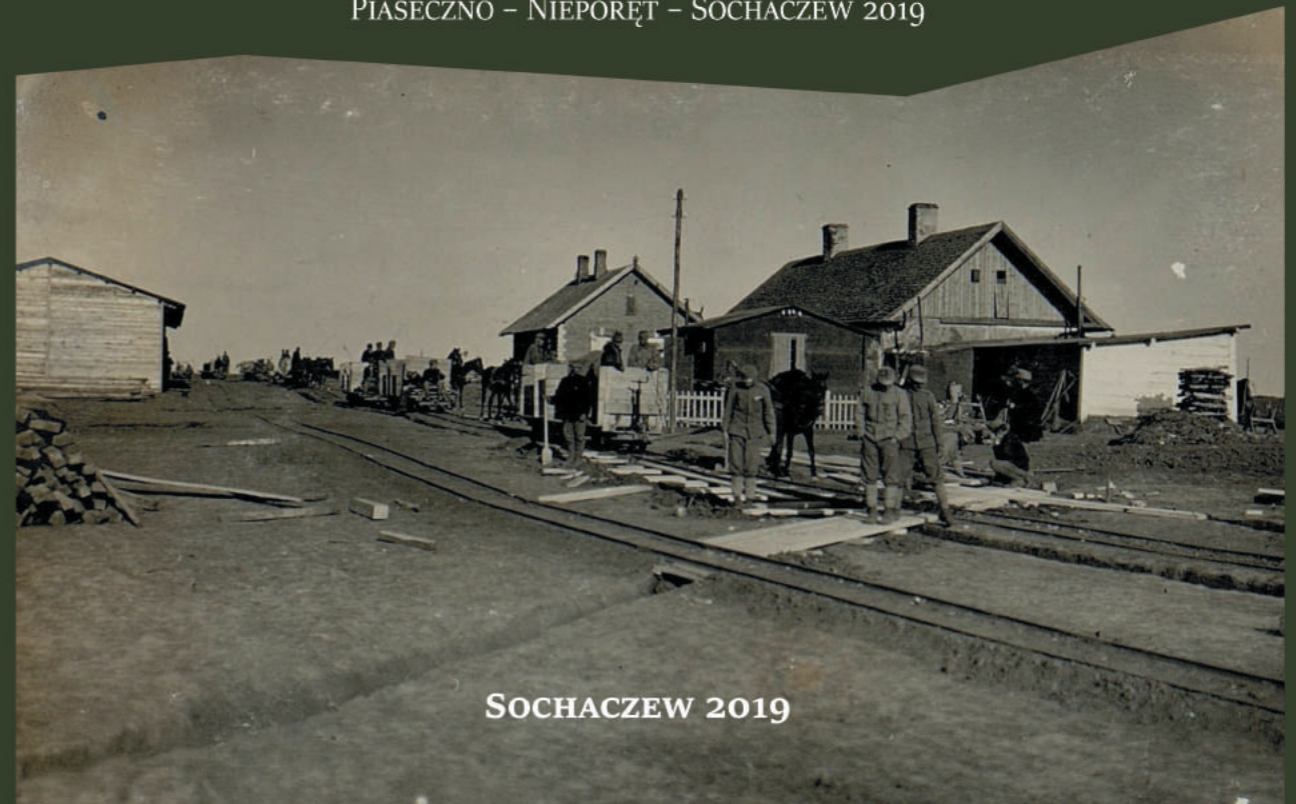


KOLEJE POLOWE NA ZIEMIACH POLSKICH W OKRESIE I WOJNY ŚWIATOWEJ

FUNKCJA, ZNACZENIE I PÓŹNIEJSZE WYKORZYSTANIE

MATERIAŁY Z KONFERENCJI

PIASECZNO – NIEPORĘT – SOCHACZEW 2019



SOCHACZEW 2019

ISBN 978-83-953336-0-6



9 788395 333606



STACJA MUZEUM

PKP POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
Spółka Akcyjna

Mazowsze.
serce Polski

**KOLEJE POŁOWE NA ZIEMIACH POLSKICH
W OKRESIE I WOJNY ŚWIATOWEJ**

**KOLEJE POŁOWE NA ZIEMIACH POLSKICH
W OKRESIE I WOJNY ŚWIATOWEJ**

FUNKCJA, ZNACZENIE I PÓŹNIEJSZE WYKORZYSTANIE

MATERIAŁY Z KONFERENCJI
PIASECZNO–NIEPORĘT–SOCHACZEW 2019

STACJA MUZEUM

Sochaczew 2019

WYDAWCA:
Stacja Muzeum
ul. Towarowa 3, 00-811 Warszawa
www.stacjamuzeum.pl

STACJA MUZEUM

REDAKCJA:
Łukasz Popowski, Tomasz Karolak
Marta Przygoda, Monika Szymańska

KOREKTA:
Tomasz Karolak, Monika Szymańska
Marta Przygoda, Łukasz Popowski

Copyright © Stacja Muzeum, 2019

ISBN: 978-83-953336-0-6

Publikacja wydana w ramach zadania
„Konferencja-szkolenie pn. »Koleje polowe na ziemiach polskich w okresie
I wojny światowej – funkcja, znaczenie i późniejsze wykorzystanie«”
dofinansowanego z budżetu Samorządu Województwa Mazowieckiego
w programie „E.4.1. Kultura promuje partnerstwa”

Mazowsze.
serce Polski

SKŁAD I ŁAMANIE:
Tomasz Karolak

DRUK I OPRAWA:
Matrix Druk Sp. z o.o. Sp. k.
ul. Okulickiego 7/9, 05-500 Piaseczno

SŁOWO WSTĘPNE

Mam przyjemność przekazać w Państwa ręce materiały z konferencji-szkolenia pt. „Koleje polowe na ziemiach polskich w okresie I wojny światowej – funkcja, znaczenie i późniejsze wykorzystanie” wydane w ramach zadania o tej samej nazwie. Środki na realizację tego przedsięwzięcia Stacja Muzeum pozyskała w 2019 r. z programu „E.4.1. Kultura promuje partnerstwa” realizowanego przez Samorząd Województwa Mazowieckiego. Unikalność i niezwykłość naszej publikacji polega na tym, że jest to pierwsza praca, która w tak szerokim zakresie podejmuje problematykę kolei polowych na ziemiach polskich. O dużym spectrum nieodkrytej dotąd wiedzy na ten temat świadczy chociażby fakt, że zrealizowaliśmy nie jedno, lecz aż trzy spotkania: w Piasecznie, Nieporęcie i Sochaczewie. Wszystkie obfitowały w ciekawe, odkrywcze i inspirujące wystąpienia. Projekt był skierowany z jednej strony do pracowników muzeów, z drugiej zaś do nauczycieli, touroperatorów, przewodników, działaczy kulturalnych, historyków oraz młodzieży. Jesteśmy przekonani, że od teraz dla żadnego z uczestników szkoleń nie będzie już obca postać Paula Decauville’a czy terminy takie jak „Feldbahn”, „Brigadelok” czy „tor patentowy”.

Nasza inicjatywa od samego początku zakładała pozyskanie partnerów, którzy zapewnią transfer wiedzy do instytucji kultury. W trakcie realizacji zadania udało nam się zaprosić do współpracy przedstawicieli różnorodnych branż i dziedzin nauki. I tak, wspólnie z nami, trud szerzenia wiedzy o kolejach polowych podjął się Kampinoski Park Narodowy, Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej, Fundacja „Poznańczycy”, Nieporęckie Stowarzyszenie Historyczne czy Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei. Cieszy nas również fakt, że Stacja Muzeum w Warszawie wraz ze swoją filią, Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, zaczęły ponownie stawać się centrum zainteresowania miłośników kolejnictwa, którzy poprzez swoją pasję, a co za tym idzie nieustanne pogłębianie wiedzy o kolejnictwie, stanowią dla nas, pracowników muzeów techniki, nieocenione wsparcie i gwarantują wysoki poziom każdego spotkania branżowego.

Wyjątkowość realizowanego przez nas przedsięwzięcia nie polegała jednak tylko na zgromadzeniu wokół jednego zagadnienia pokaźnego grona specjalistów. Warto podkreślić, że inicjatywa propagowania wiedzy o kolejach polowych wyszła z Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, które kultywuje tradycje zamkniętej 30 listopada 1984 r. sochaczewskiej kolei wąskotorowej, czyniąc starania, by pamięć o dziedzictwie kulturowym i technicznym Mazowsza nigdy nie została zapomniana. A przecież to właśnie sochaczewska wąskotorówka, pozostająca stale w bliskich związkach z Puszcza Kampinoską, przez długie lata kooperowała również z istniejącą w leśnych ostępach od czasów I wojny światowej koleją leśną.

Cieszymy się, że ten interdyscyplinarny i wielowątkowy projekt trafi do zróżnicowanych grup odbiorców, czego pierwszą przesłanką byli licznie zgromadzeni uczestnicy spotkań w Piasecznie, Nieporęcie i Sochaczewie. Z tego powodu jego realizacja, którego podsumowaniem jest niniejsza publikacja, była dla nas bardzo satysfakcjonująca. Żywimy równocześnie nadzieję, że jest to dopiero początek dalszych, szeroko zakrojonych badań, a tym samym częstszych spotkań Państwa z jakże wdzięczną tematyką kolejnictwa.

Na koniec pragnę serdecznie podziękować pracownikom Stacji Muzeum w Warszawie i Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie za zaangażowanie w realizację zadania, prelegentom za przygotowanie ciekawych wystąpień, a wszystkim Państwu za zainteresowanie działaniami naszych obu muzealnych placówek, do których serdecznie zapraszam.

Joanna Kazimierska
Dyrektor
Stacji Muzeum w Warszawie

MICHAŁ BUDNIK

Fundacja „Poznańczycy” (Poznań)

KOLEJE POLOWE Z OKRESU I WOJNY ŚWIATOWEJ NA ZIEMIACH POLSKICH – KONCEPCJA, BUDOWA, UŻYTKOWANIE I PRÓBA USYSTEMATYZOWANIA

Zmiany polityczne, społeczne i gospodarcze, których skutkiem była Wielka Wojna w latach 1914–1918, zauważalne są do dzisiaj. Coraz mniej spotyka się jednak namacalnych w terenie śladów zmagania zbrojnych i infrastruktury z okresu I wojny światowej, a ostatnimi z nich mogą być pozostałości po funkcjonujących wtedy wojskowych kolejach polowych. Z prawdziwym ich rozkwitem mieliśmy do czynienia przed ponad stu laty na ziemiach polskich.

WSTĘP

Groźba poważnego konfliktu zbrojnego zagrażała Europie od pierwszych lat XX w. Zadawnione urazy, a przede wszystkim dążenie do ekspansji gospodarczej i dominacji na kontynencie i w koloniach zamorskich prowadziły do napięć między państwami centralnymi¹ a panującą na morzach Wielką Brytanią i odczuwającą uraz po utracie na rzecz Niemiec Alzacji i Lotaryngii – Francją. Sprzymierzona² z dwoma ostatnimi państwami Rosja, która wydawała się najbardziej zacofana gospodarczo w Europie, ciągle czuła się zagrożona możliwością utraty ziem polskich, które uzyskała po kongresie wiedeńskim. Obszar ten z kolei stanowił poważne zagrożenie strategiczne dla Niemiec, przybliżając granicę niebezpiecznie blisko Berlina, a w przypadku wyprowadzenia stamtąd rosyjskiej ofensywy na zachód, groził odcięciem i utratą Prus Wschodnich czy Śląska. Spowodowana słabnięciem Imperium Osmańskiego ekspansja Austro-Węgier na Bałkany sprokurowała zdecydowany sprzeciw Rosji, która widząc własne interesy w tym regionie, wspierała Serbię. Iskra zapalna globalnego konfliktu pojawiła się właśnie tutaj. Skomplikowany układ sojuszy, z których zaczęły wywiązywać się poszczególne państwa przeciwko swoim sąsiadom, spowodował efekt domina – kolejne rządy ogłaszały mobilizację

¹ Państwa centralne: sojusz Cesarstwa Niemieckiego, monarchii austro-węgierskiej, Carstwa Bułgarii i Imperium Osmańskiego.

² Ententa: sojusz pomiędzy Wielką Brytanią, Francją i Rosją.

i wypowiedały wojnę. Tak rozpętała się I wojna światowa w Europie, której ostatnie ślady, po stu latach od jej zakończenia można jeszcze odszukać na terenach pokolejowych.

Sytuację strategiczną w Europie determinowały w tym okresie nie tylko granice polityczne, ale także uwarunkowania geograficzne (ukształtowanie terenu, rzeki itp.) i gospodarcze (np. lokalizacja okręgów przemysłowych). Wszystkie te czynniki decydowały o jakości infrastruktury transportowej na potencjalnym teatrze działań wojennych. Oparte na powszechnej mobilizacji armie, które stanęły naprzeciwko siebie, osiągały liczebność idącą w setki tysięcy powołanych żołnierzy, co wymagało ciąglego dostarczania walczącym gigantycznych ilości zaopatrzenia. Na froncie zachodnim, gdzie walki toczono na terenach wysoko uprzemysłowionych, istniała gęsta sieć kolei normalnotorowej, możliwej do wykorzystania przez wojsko³. Na Bałkanach i w Tyrolu, ze względu na górski charakter tych ziem, sieć kolejowa była rzadsza, ale nie można powiedzieć, że nie było jej tam wcale. Z zupełnie inną sytuacją miano do czynienia na pograniczu niemiecko-rosyjskim, co zaowocowało powstaniem bardzo ciekawej sieci kolei polowej.

Granicząca z Rzeszą Niemiecką⁴ na przestrzeni setek kilometrów carska Rosja świadoma była swoich zapóźnień w modernizacji kraju i armii. Przegrana wojna z Japonią w 1905 r. uświadomiła petersburskim sztabowcom, że opieranie się na niewyczerpanych zasobach ludzkich w starciu z przemysłowo wytwarzaną ilością uzbrojenia oraz nowoczesną logistyką, sprowadzi raczej klęskę niż wygraną. Już w 1909 r. podjęto decyzję o przesunięciu i skróceniu głównej linii obrony z Wisły na Bug i Niemen, pozostawiając tylko wysunięte silne twierdze w Osowcu, Modlinie i Dęblinie. Przy ogromnych obszarach Rosji odstępianie 200–300 kilometrów w głąb kraju nie powodowało komplikacji strategicznych, a pozwalało oszczędzić znaczne środki, których ciągle brakowało po przegranej kilka lat wcześniej kampanii w Mandżurii. Oczywiście pozostawiono zaplanowany już wcześniej, ciągnący się wzdłuż całej granicy z Niemcami pas słabo zagospodarowanego terenu, który można nazwać buforowym. Unikano w nim inwestowania w infrastrukturę transportową, aby przeciwnikowi utrudnić dostawy zaopatrzenia w przypadku prowadzenia ofensywy na terenie Królestwa Polskiego⁵, a gdyby na nim rozgrywały się bitwy – ograniczyć straty materialne.

WOJSKA KOMUNIKACYJNE PAŃSTW CENTRALNYCH NA FRONCIE WSCHODNIM I WOJNY ŚWIATOWEJ

Niemcy i Austro-Węgry już od początku istnienia kolei żelaznych zwracali uwagę na ich militarną przydatność i strategiczne znaczenie dla przewożenia materiałów wojennych. Nie inaczej stało się, gdy w ofercie środków transportu pojawiła się lekka kolej polowa (niem. *Feldbahn*). Relatywnie niższe koszty budowy, obniżone wymagania techniczno-ruchowe oraz możliwość lokalizowania torowisk i ich obsługi praktycznie w każdym terenie przez słabo wykwalifikowany personel przyciągnęło zainteresowa-

³ Tu: wojska niemieckie.

⁴ Rzesza Niemiecka (niem. *Deutsches Reich*): niemieckie państwo narodowe założone w 1871 r.

⁵ Królestwo Polskie (ros. *Царство Польское*): państwo utworzone decyzją Kongresu Wiedeńskiego obejmujące mniej więcej tereny Mazowsza, Kielecczyny, Lubelszczyzny, Podlasia i Wileńszczyzny; władzę nad nim sprawowała carska Rosja.

nie wojskowych. Po analizach parametrów i zebranych doświadczeniach z ćwiczeń poligonowych uznano, że pomimo mniejszych zdolności przewozowych niż klasyczna kolej normalnotorowa, to wąski tor dawał zdecydowaną przewagę w organizacji transportu w porównaniu do trakcji konnej. Nie absorbował też dużych zasobów ludzkich do prowadzenia ruchu, które mogły być efektywniej użyte na innych odcinkach frontu.

Kolej polową państwa centralne rozwijały przede wszystkim w twierdzach. Zastosowanie w nich sprawnego systemu transportowego stanowiło równorzędny komponent systemu obrony obok nowoczesnych fortyfikacji i wyszkolonej załogi. Sieć *feldbahnów* w twierdzach nie dawała jednak wyobrażenia, czy sprawdzi się jako element łańcucha logistycznego na dłuższych, sięgających nawet kilkadziesiąt kilometrów, dystansach. Dlatego próbowano testować układanie torowisk i uruchamianie kolei w warunkach poligonowych⁶. Pododdziały komunikacyjne (niem. *Verkehrstruppen*) wyspecjalizowane w budowie kolei zaczęto też tworzyć i przydzielać do korpusów armijnych. Ze względu na ich wysoką kulturę techniczną i wyspecjalizowanie oddziały wojsk kolejowych nie przekraczały rozmiaru batalionu i były do dyspozycji sztabu w ramach korpusu armijnego. Po ogłoszeniu mobilizacji korpusy armijne przekształcały się w armie, które korzystały z ich pomocy, nieprzydzielając ich jednak do poszczególnych dywizji.

Działalność sztabu generalnego odcisnęła wyraźny ślad na rozwoju sieci kolejowej w Niemczech. Kolej miała służyć przede wszystkim uzyskaniu maksymalnej mobilności armii⁷. Po wybudowaniu linii głównych zaczęto uzupełniać sieć, w czym pomogła odpowiednia ustawa⁸, jednak infrastruktura transportowa na niemieckim wschodzie urywała się na granicy⁹. Powodowało to, że w przypadku powodzenia ofensywy w głąb Rosji Cesarstwo Niemieckie stanie przed poważnym problemem dostarczania zaopatrzenia w pobliże linii frontu, która może przebiegać daleko od granic kraju. Ponieważ w warunkach wojennych budowa kolei normalnotorowej jest nieuzasadniona¹⁰, uwagę skierowano na przetestowane wcześniej systemy kolei polowych i gospodarczych. Wybudowana na potrzeby frontu linia kolejowa nie może istnieć sama dla siebie, gdyż z głębi kraju konieczne są dostawy materiału wojennego, które ma przewozić.

W zamyśle operacyjnym zaopatrzenie przychodziłoby do stacji normalnotorowych stycznych z koleją polową, na których następowałby przeładunek i ekspediowanie dalej (tutaj: na wschód). Takie stacje styczne powinny znajdować się możliwie blisko granicy, ale jednocześnie ruch do / z nich nie powinien kolidować ani zmniejszać przepustowości linii głównych, które w warunkach wojennych przeważnie są przeciążone. Budowa linii normalnotorowych na terenach rolniczych Kujaw i Wielkopolski nie miała

⁶ Ze względu na wysokie zaawansowanie techniczne, konieczność zapewnienia personelu i widowisko-wość takich ćwiczeń poligony dla kolei polowych ulokowano w pobliżu stolic, aby jak najlepiej zaprezentować się władcom i sztabom generalnym.

⁷ Ze względu na niższe od państw ententy zasoby mobilizacyjne Niemiec planowano przerzucać duże związki taktyczne pomiędzy zagrożonymi odcinkami frontu; strategia taka sprawdziła się np. podczas bitwy pod Tannenbergiem w 1914 r.

⁸ Zgodnie z ustawą *Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28.07.1892* m.in. zgodę na budowę i eksploatację linii pobocznych wydawał prezydent rejencji, czego efektem było masowe powstanie prywatnych kolejek transportu publicznego, pasażerskiego i towarowego.

⁹ Problem dodatkowo potęgował inny rozstaw szyn niż w Rzeszy Niemieckiej.

¹⁰ Inwestowanie w standardową kolej przy możliwym ciągłym przesuwaniu się/przechodzeniu linii frontu jest nieefektywne i czasochłonne.

sensu ekonomicznego, a podobna sytuacja miała miejsce w jeszcze słabiej rozwiniętych gospodarczo południowych rejonach Prus Wschodnich. Na tej podstawie można wnioskować, że takie lokalne linie kolejowe, które zostały wyprowadzone z linii magistralnych, jak Mogilno – Gębice – (Orchowo) czy Mogilno – Kruszwica – Inowrocław były wręcz uśpionymi bocznkami militarnymi, czekającymi na wybuch konfliktu pomiędzy Niemcami a Rosją. To od ich zakończenia przy samej granicy można było rozpocząć budowę kolei polowych w głąb Królestwa Polskiego (pod panowaniem Rosji). Wyprowadzone krótkie odcinki kolei lokalnych w okolicach Szczytna i Piszawy wręcz „celują” w słabiej bronioną przestrzeń pomiędzy potężnymi rosyjskimi twierdzami w Osowcu i Modlinie, umożliwiając nacierającej armii niemieckiej wymanewrowanie broniących się tam wojsk. I tak też stało się w 1915 r.

KOLEJE POLOWE NA FRONCIE WSCHODNIM W LATACH 1914–1916

Wybuch wojny latem 1914 r. spowodował uruchomienie wielokrotnie ćwiczonych procedur mobilizacyjnych. Dotyczyły one także transportu kolejowego, który odegrać miał kluczową rolę w planie Schlieffena¹¹. Już pierwsze tygodnie wojny pokazały, jak zawodne są rozważania teoretyczne przy stawiającym twardy opór przeciwniku¹². Przegrana przez armię niemiecką bitwa nad Marną¹³ spowodowała konieczność walki na dwa fronty i widmo długotrwałej wojny, do której państwa centralne nie były przygotowane. Patowa sytuacja wojny okopowej na ciągnącym się od Morza Północnego do Alp froncie zachodnim skłoniła sztabowców niemieckich do poszukiwania rozstrzygnięcia na wschodnim teatrze działań wojennych, gdzie armia rosyjska, choć pobita, cały czas zagrażała inwazją na Prusy Wschodnie i marszem na zachód w kierunku Berlina. Równiny polskie dawały możliwość przeprowadzania działań wielkimi związkami taktycznymi, jednak problematyczna pozostawała kwestia ich zaopatrywania w materiał wojenny. Korzystne warunki terenowe dawały wszakże tutaj możliwość wykorzystania w pełni lekkich kolei polowych. Już jesienią 1914 r. rozpoczęto przedłużanie linii kolejek buraczanych i cukrowniczych od granicy w kierunku linii frontu na terenie wschodniej Wielkopolski. Osiągnęły one swym zasięgiem rejon Łodzi, co było niezbędne do zaopatrywania wojsk walczących w dorzeczu Bzury i Rawki. Wojska austro-węgierskie rozwinęły natomiast sieć kolei polowej w dolinie rzeki Nidy, na północ dla kluczowej do obrony przejścia przez Karpaty twierdzy Kraków¹⁴.

W lipcu 1915 r. wojska państw centralnych przeprowadziły skuteczną ofensywę przeciwko armii rosyjskiej na Mazowszu, doprowadzając do wyparcia Rosjan z terenu Królestwa Polskiego. Pozycje wyjściowe do ataku znajdowały się na północ od Przasnysza, który leżał w strefie przygranicznej, w związku z czym dostarczano materiały wojenne korzystając z sieci kolei normalnotorowej w Prusach Wschodnich. Jednak

¹¹ Plan Schlieffena: nazwa opracowanego przez feldmarszałka Alfreda von Schlieffena planu wojny na dwa fronty przeciwko Francji i Rosji przed I wojną światową; zakładał pokonanie Francji w ciągu 6 tygodni od mobilizacji armii niemieckiej, a następnie zwrócenie się przeciwko Rosji, co umożliwić miał sprawny transport kolejowy.

¹² Zajęcie Belgii przez wojska niemieckie zajęło około trzy tygodnie zamiast planowanych kilku dni.

¹³ Chodzi o pierwszą bitwę nad Marną we wrześniu 1914 r.

¹⁴ Twierdze w Przemyślu i Krakowie stanowiły najważniejszy punkt obrony Austro-Węgier na kierunku wiedeńskim.

PRÓBA USYSTEMATYZOWANIA ZASOBU KOLEI POLOWYCH Z OKRESU I WOJNY ŚWIATOWEJ NA ZIEMIACH POLSKICH

Warunki wojenne, w których już od początku prowadzenia działań pojawiają się niedobory, nie sprzyjają rozwojowi gospodarstwu. W przypadku zagrożenia konieczność maksymalnego i natychmiastowego wykorzystania dostępnych zasobów powoduje, że korzysta się z nich często w sposób chaotyczny i doraźny, niezważając na rachunek ekonomiczny. Gdy zgromadzone przez wojsko środki przestają wystarczać, armia kieruje swoją uwagę do zasobów cywilnych. Nie inaczej stało się podczas I wojny światowej, co w przypadku rozważanych w niniejszym artykule militarnych kolei polowych spowodowało, że mamy do czynienia na terenie Polski z bardzo niejednorodnym systemem polowych kolei wąskotorowych, nie pochodzącym jedynie od budowniczych wojskowych.

W idealnej sytuacji mielibyśmy do czynienia z liniami kolei polowej wybudowanymi przez oddziały wojsk komunikacyjnych z materiałów zgromadzonych przed wojną. I z taką sytuacją można spotkać się w przypadku linii na północnym Mazowszu. Jak już wspomniano, teren ten w celach strategicznych został przez administrację carską pozostawiony praktycznie bez sieci dróg i kolei, dlatego armia niemiecka zmuszona została do budowy infrastruktury transportowej od podstaw. Z podobną sytuacją spotkały się wojska austro-węgierskie na Kielecczyźnie.

Na pograniczu Wielkopolski i ziemi łódzkiej polowe koleje militarne powstały z przedłużenia i rozbudowy kolejek cukrowniczych z terenu Kujaw. Sztab generalny uznał, że przejęcie działającego już na potrzeby cywilne systemu transportowego dla przemysłu rolnego pozwoli oszczędzić zasoby związane z jego organizacją, budową rejonów przeładunkowych na stacjach stycznych z koleją normalnotorową oraz umożliwi używanie zarekwirowanego taboru.

Po odsunięciu się linii frontu kilkaset kilometrów od granic Rzeszy Niemieckiej po 1915 r. koleje polowe nadal powstawały, ale ich zadania znacząco się zmieniły. Ogromne potrzeby frontu spowodowały konieczność maksymalnej eksploatacji gospodarczej zajętych terenów. Ze względu na słabe uprzemysłowienie terenów na wschód od Wisły, wykorzystywano przede wszystkim zasoby leśne. To dla ich eksploatacji wybudowano koleje wąskotorowe w Puszczy Białowieskiej i Lasach Janowskich. Nie różnią się one niczym technicznie od klasycznego, znanego z północnego Mazowsza, *Feldbahna*, ale tutaj spełniają rolę kolei gospodarczej (leśnej).

PODSUMOWANIE

Kolej polowa państw centralnych na froncie wschodnim I wojny światowej spełniała podobną rolę zaopatrywania wojska, jak na froncie zachodnim i południowym, ale funkcjonowała na dłuższych dystansach. Wynika to ze znaczącej różnicy w nasyceniu infrastrukturą transportową pomiędzy Europą wschodnią a zachodnią. W strefie przyfrontowej na terenie Francji czy Belgii koleje wąskotorowe były tylko dopełnieniem pełnowartościowej sieci kolejowej na terenach okupowanych. Natomiast na froncie wschodnim, ze względu na brak infrastruktury lub jej niedostosowanie techniczne, a także prowadzoną przez Rosjan podczas działań odwrotowych od lata 1915 r. taktykę spalonej ziemi¹⁵, militarna kolej polowa musiała wziąć na swoje barki główny ciężar zaopatrzenia armii podczas ofensyw aż do czasu, gdy przekuto i udrożniono główne linie kolejowe na zajętych terenach.

Podsumowując, można powiedzieć, że militarne koleje polowe na ziemiach polskich zostały wybudowane praktycznie w całości przez wojska komunikacyjne państw centralnych. Nowe linie powstały w miejscach, dokąd nigdy wcześniej kolej nie docierała (przygraniczna strefa buforowa), oraz wykorzystano zasoby cywilne kolejek cukrowniczych, przedłużając ich linie w kierunku frontu.

Warto na koniec wspomnieć o nielicznych kolejach polowych carskiej Rosji na ziemiach polskich podczas I wojny światowej. Nieudane doświadczenia z rozwinięciem w kierunku frontu kolei wąskotorowych o trakcji parowej skłoniły do powrotu trakcji konnej, która okazała się niewydolna i nieprzystosowana do realiów nowoczesnego konfliktu. Gdyby sytuacja strategiczna na początku I wojny światowej ułożyła się inaczej, armie rosyjskie utknęłyby prawdopodobnie na przedpolach Poznania, mając problemy z dostarczeniem zaopatrzenia znad Wisły przez szeroki na kilkaset kilometrów pas buforowy, który sami własnymi decyzjami pozbawili infrastruktury transportowej. Rosyjski sztab generalny nie zauważał tego, wierząc w niewyczerpane zasoby ludzkie i ich możliwości¹⁶. Historia jednak potoczyła się inaczej...

Bibliografia:

- ANDRIESSEN J. H. J., *I wojna światowa w fotografiach*, Warszawa 2006.
 BIESIADKA J., GAWLAK A., KUCHARSKI S., WOJCIECHOWSKI M., *Twierdza Poznań – o fortyfikacjach miasta Poznania w XIX i XX wieku*, Poznań 2006.
 CHWALBA A., *Samobójstwo Europy. Wielka Wojna 1914–1918*, Kraków 2014.
 CLARK CH., *Prusy. Powstanie i upadek 1600–1947*, Warszawa 2009.
 Daszyńska J., *Operacja Łódzka*, Łódź 2011.
 DOMINAS P., *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej: mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013.
 EVANS M. M., *Niemcy w Wielkiej Wojnie. Anatomia klęski 1918*, Warszawa 2014.

¹⁵ Tzw. bieżnięstwo 1915 r.: masowa ewakuacja ludności (głównie wyznania prawosławnego) z zachodnich guberni Imperium Rosyjskiego w głąb Rosji po przerwaniu linii frontu przez wojska niemieckie latem 1915 r.

¹⁶ Pisze o tym Aleksander Sołżenicyn w książce „Sierpień czternastego”, barwnie przedstawiając sytuację, kiedy latem 1914 r. żołnierze maszerowali setki kilometrów w kierunku linii frontu na granicy, a gdy tam dotarli, nie mieli siły walczyć, ponieważ wyczerpali ją po drodze.

- FIGIEL R., ks., *Bitwa pod Wąsewem*, Wąsewo 2016.
 KNIPPING A., *Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg*, Freiburg 2004.
 KOZŁOWSKI J., *Wielkopolska pod zaborem pruskim z lat 1815–1918*, Poznań 2006.
 KORCZ P., *Atlas wąskotorówek*, Poznań 2006.
 „Kronika Miasta Poznania”, 2005, nr 1, *Za mundurem...*
 „Kronika Miasta Poznania”, 2014, nr 3, *Wielka Wojna*.
 PIEKAŁKIEWICZ J., *Kalendarium wydarzeń I wojny światowej*, tłum. P. Seydak, Warszawa [1999] (tytuł oryginału: *Der erste Weltkrieg*, Düsseldorf 1988).
 SOŁŻENICYN A., *Sierpień czternastego*, Wrocław 2010.
 STANFEL D., *K.u.K. Militärfeldbahnen im Ersten Weltkrieg*, Hövelhof 2009.



Ryc. 1. Parowóz firmy Krauss & Wagners z Kassel w Niemczech jest przykładem taboru kolei polowej używanej w budownictwie oraz przemyśle rolnym i wydobywczym; posiada tylko niewielkie zasobniki na wodę i węgiel, co ograniczało jego zasięg do terenu zakładu (np. cukrowni, gorzeln, kamieniołomu); zastosowanie jego skokowo zwiększyło zdolności przewozowe w porównaniu z używaną wcześniej trakcją konną; lokomotywa wraz z wagonem (kolebą) poruszała się po montowanym z gotowych elementów torowisku, którego fragment znajduje się na zdjęciu; egzemplarz z Deutsches Museum Verkehrszentrum Am Bavariapark w Monachium (fot. Autor, 2019).



Ryc. 2. Zdjęcie dobrze ukazujące niewydolność kolei polowej o trakcji konnej. Do transportu niewielkiej ilości amunicji i prowiantu musiano zadysponować ponad dziesięciu żołnierzami i tyle samo koni. Wielokrotnie większą ilość zaopatrzenia można by przewieźć trakcją parową przy zaangażowaniu kilku wojskowych do jej obsługi (źródło: P. Stanfel, *K.u.k. Militärfeldbahnen im Ersten Weltkrieg*, Hövelhof 2009, s. 107).



Ryc. 3. Przysłowiowym koniem roboczym niemieckich kolei polowych okresu I wojny światowej był parowóz HF (skrót od *Heeresfeldbahn*), zwany też *Brigadelok* (niem: lokomotywa brygadowa). Wyprodukowano go w liczbie ponad dwóch tysięcy sztuk, dlatego stał się wręcz ikoną kolei wąskotorowych w wielu krajach jeszcze kilkadziesiąt lat (!) po zakończeniu I wojny światowej. Na zdjęciu HF-ka w miejscowości Czernice Borowe w towarzystwie rekonstruktorów w umundurowaniu z okresu budowy kolei polowej w kierunku Przasnysza. Przy lokomotywie w charakterystycznej czapce prezentowana jest sylwetka Landsturmana, czyli żołnierza niemieckich formacji pomocniczych, których używano często do ochrony ważnych obiektów kolejowych.



Ryc. 4. Monument w Monachium (Niemcy) upamiętniający udział bawarskiego komponentu kolejowego w I wojnie światowej. Napis głosi: „Umarli za niemiecką chwałę i honor. Poległym z bawarskich wojsk kolejowych 1914–1918” (fot. Autor, 2019).

MICHAŁ FLUDZIŃSKI

Stacja Muzeum (Warszawa)

RODZAJE TRAKCJI NA KOLEJACH POLOWYCH

Gdy Paul Decauville zaprezentował na wystawie w Paryżu swój pomysł na kolejki gospodarcze budowane z gotowych elementów, pomysłem tym od razu zainteresowali się wojskowi i już niedługo na uzbrojenie wielu armii weszły kolejki wąskotorowe jako polowy i forteczny system transportowy. Ze zrozumiałych względów zajmiemy się głównie armiami zaborczymi i ich podejściem do kolejek polowych.

Austria zaczęła wyposażać armię w forteczne i polowe kolejki od 1895 r. (ryc. 1–2). Niemając dużych zapasów węgla, na początku skupiono się na trakcji konnej, później, w czasie wojny, zastępując ją trakcją spalinową. Trakcja parowa używana była na kolejach fortecznych, a na froncie sporadycznie jako pomocnicza. Tory szlakowe były systemu Dolberga-Jełowieckiego, składając się z dwóch szyn na jednym podkładzie stalowym lub drewnianym oraz z haków i poprzeczki mocującej. Dla trakcji parowej przewidziano taki sam moduł posadowiony na dwóch podkładach. Moduły łączyły łubkami. Takie przęsło miało 1,5 m długości. Zastosowano szyny o wadze 7 kg/m.b. Zaletą tego systemu była duża możliwość przystosowania się do nierówności terenu i szybszego układania szlaku. Minusem była duża liczba styków. Normą układania toru dla trakcji konnej było do 10 km dziennie, dla trakcji parowej – do 6 km. Pokazowo udawało się osiągać szybkość do 2 km/h. Pokazuje to pracochłonność przygotowania podtorza dla trakcji parowej.

Wagoniki były początkowo na ramie drewnianej, później stalowej, o dwóch pojedynczych wózkach. Masa wagonika wynosiła około 600 kg, ładowność 6 t. Przy trakcji konnej zaprzęmano jednego silnego konia lub dwa słabsze. Obsada była dwuosobowa – woźnica i hamulcowy (ryc. 3–4). Pociągi obsługiwał szwadron taborowy składający się z 21 plutonów o sile 150 koni na pluton. Skład takiego pociągu wynosił od 65 do 70 wagonów. Rozkład przewidywał trzy pary pociągów dziennie. Dawało to możliwość przewiezienia 140 t ładunku w jednym składzie. Przebieg dobowy zaprzęgu wynosił 25 km. W praktyce w warunkach wojennych zasięg ten spadał nawet do 15 km.

Wyczerpanie zasobów końskich zmusiło Austriaków do zastosowania trakcji spalinowej. Sprzyjały temu rozwiązaniu posiadane ogromne zasoby paliw naftowych, szkolenie mechaników i maszynistów było szybsze niż w przypadku szkolenia parowozowego, a ponadto siła pociągowa była większa od siły końskiej. Wykorzystano przy tym fakt, że firma Austro-Daimler miała w magazynach wagoniki silnikowe o mocy 3,5 KM. Zbyt pospiesznie zrobione zakupy sprzętu dopiero w warunkach frontowych ujawniły swoje

słabe strony, takie jak zbyt mała moc silnika, „delikatność” konstrukcji uniemożliwiająca eksploatację w warunkach polowych oraz brak odporności na warunki zimowe. W efekcie szybko porzucono zepsute wagony motorowe, przeznaczając je na złom.

Znacznie lepszym pomysłem było zastosowanie tzw. elektrogeneratorów, czyli wagonu silnikowego z generatorem prądu i wagonami z zabudowanymi na nich silnikami elektrycznymi (ryc. 5). Skład taki był zestawiany z jednego elektrogenera i do 25 wagonów z jedną osią napędną. Spory zapas mocy pozwalał na działanie w terenie o zróżnicowanym profilu przy ładowności do 50 t. Było to na tyle dobre rozwiązanie, że stosowano je do 1939 r. w tzw. Batalionie Silnikowym w Twierdzy Modlin.

Materiały do budowy kolejek polowych były składowane w tzw. sekcjach. Sekcja składała się z 30 km torów i 500 wagoników każda i rozlokowane były w Korneburgu, Krakowie, Przemyślu, Jarosławiu, Rzeszowie, Stryju i Ołomuńcu.

Niemcy przed wprowadzeniem na uzbrojenie kolejek polowych zrobili szereg doświadczeń, w wyniku czego przyjęto jako podstawowy rozstaw 600 mm oraz trakcję parową (ryc. 6). Moduły torowe składały się z odcinków 2,5- oraz 5-metrowych na stalowych podkładach łączonych przy pomocy łubków. Niemcy mieli kilka rodzajów parowozów używanych na kolejkach, poczynając od tzw. bliźniaka (*Zwillingmaschinen*) (ryc. 7), a kończąc na najpopularniejszym i używanym jeszcze w latach 90. XX w. na kolejach leśnych HF Brigadelok (ryc. 8–9). W końcowej fazie wojny wprowadzono spalinowe lokomotywki Deutz o mocy 40 KM, które doskonale sprawdzały się w strefie przyfrontowej, ułatwiając maskowanie (brak dymu z komina) (ryc. 10). Niemcy przekalkulowali, że w czasie działań wojennych może być problem z wyżywieniem żywej siły napędowej, a trakcja mechaniczna łatwiejsza będzie w obsłudze i naprawie (ryc. 11). W trakcie wyżej wspomnianych doświadczeń opracowano instrukcję układania torów bez częstego budowania mijanek. W trakcie budowy linii puste wagoniki zestawiano z torów na bok i odprowadzono dopiero próżny skład (ryc. 12). Pozwalało to na osiągnięcia tempa budowy linii do 14 km na dobę (ryc. 13). Ciekawostką jest to, że żołnierze służby zasadniczej szkoleni byli we wszystkich specjalnościach kolejowych, bez podziału na służbę ruchu i inżynierską, co pozwalało na łatwe uzupełnianie braków kadrowych w trakcie działań wojennych. Kolejnym ciekawym faktem jest to, że nie wydawano po ukończeniu służby żadnych zaświadczeń o odbytym szkoleniu i kwalifikacjach. Zabezpieczano się w ten sposób przed odpływem rezerwistów do pracy na kolei, co w razie mobilizacji nie pozwalałoby na ich powołanie.

Wyznaczono też szereg kolejek państwowych i prywatnych, które w razie wojny miały działać na rzecz kolejek polowych. Brygada kolejek polowych posiadała na stanie 1000 km torów oraz lokomotywy, wagony, przewoźne warsztaty etc. Taka organizacja pozwalała poruszać się kolejkom polowym praktycznie równo z frontem (pod Dźwińskiem tuż za szturmującymi oddziałami oczom Rosjan ukazał się skład kolejki polowej, wprawiając ich w osłupienie).

Rosja pierwsze próby z polowymi kolejami wąskotorowymi podjęła w latach 1894–1895 w Kownie i Modlinie. Jako podstawę przyjęto wtedy trakcję parową, rozstaw 750 mm oraz możliwie jak największą unifikację sprzętu, nie tylko na kolejach wojskowych, ale i cywilnych (ryc. 14). W praktyce nie miało to zastosowania, gdyż cywilne kolejki, będące w rękach prywatnych, dokonywały zakupu taboru wedle własnego uznania i możliwości finansowych. W 1896 r. wszystkie dalsze próby przeniesiono na poligon pod Lublinem.

Wojna z Japonią w 1904 r. ujawniła brak zaplecza materiałowego dla kolejek i rozpoczęto gwałtowne zakupy sprzętu, którego nieznaczną część przerzucono na wschód, a główny ciężar dostaw spadł na wozy konne, co przy fatalnych drogach powodowało spore opóźnienia (ryc. 15). Dowództwo, na podstawie obserwacji działań poligonowych pod Lublinem, ustaliło, że armia musi prowadzić ofensywę z prędkością 16 km na dobę, a kolejki polowe muszą podążać w ślad za frontem, przewożąc równocześnie ładunki o masie 600 t na dobę. Było to wyliczenie czysto teoretyczne niekonsultowane z żadnym z inżynierów kolejowych. W praktyce osiągnięto prędkość układania szlaku pod trakcję parową rzędu 2–3 km na dobę. Praktyka wojenna pokazała też, że kolejki polowe najlepiej sprawdzają się przy wojnie pozycyjnej, natomiast przy ofensywie ich użycie ma sens w wyjątkowych przypadkach.

Początkowo do budowy linii użyto torów patentowych o długości 5 m i masie 133 kg. Wagoniki były oparte na dwóch dwuosioowych wózkach o masie 3,5–4 t i ładowności do 10 t. Do prowadzenia składów wykorzystywano parowozy tendraki o masie 10 t i tendrowe o masie 12 t (ryc. 16).

Próby ułożenia toru z Lublina do Janowa zakończyły się totalnym fiaskiem. Prace przeprowadzono późną jesienią, układając tor bez większego przygotowania terenu, starając się utrzymać założone w instrukcjach tempo budowy. Gliniasty, rozmokły teren próbowano wzmocnić faszyną, drewnianymi pomostami, ostatecznie walcując kamiennym walcem drogowym, co poprawiało stabilność gruntu, lecz wydłużało czas prac. Ciężki tabor i duża ładowność wagoników (co przesunęło środek ciężkości w górę) powodowały zniekształcanie torów i częste wykolejenie składów. Wzmocniono konstrukcję modułów, zwiększając ich masę do 200 kg, jednocześnie „odchudzono” masę wagonów do 2,5 t, a ich ładowność obniżono do 6 t. W efekcie zamiast zakładanych 16 kilometrów szlaku na dobę układano zaledwie do 2 km, przy okazji niszcząc ogromne ilości torów i sprzętu. W rezultacie w ciągu dwóch miesięcy zbudowano zaledwie 30 km torów.

Wnioski, jakie wyciągnięto z tych działań, były zupełnie nieoczekiwane. Zamiast podniesienia kwalifikacji żołnierzy i kadry zrezygnowano z trakcji parowej na rzecz konnej (trakcja parowa miała pełnić jedynie funkcję pomocniczą) (ryc. 17). Wprowadzono tory patentowe podobne do systemu przyjętego w Austrii. Moduły miały 1,5 m długości i ważyły około 30 kg (w założeniu jeden moduł miał przenosić jeden żołnierz). Wagoniki początkowo miały masę 1100 kg i ładowność 2,5 t, jednak okazały się za ciężkie i ostatecznie masa wagonika spadła do 600 kg. Zaprzęg był dwukonny, a obsługa jednoosobowa. Normę określono na 26,5 km dziennie, co w praktyce okazało się wartością mocno przesadzoną. Dzielne przewozy ustalono, podobnie jak w Austrii, na 420 t. Zastanawiający jest fakt zupełnego pominięcia trakcji spalinowej, mimo posiadanych zasobów materiałowych.

W 1904 r. Rosja miała zaledwie 600 km torów kolejek polowych, wliczając w to zamówione w fabrykach na początku wojny. Potencjał kolejek osłabiła monstualna korupcja i złodziejstwo. W trakcie transportu rozkradzono z niezabudowanych w skrzyni parowozów wszelkie dające się odkręcić elementy, a części taboru celowo uszkodzono, by jako niezdatne do służby wyładować z eszelonu i porzucić (faktycznie były sprzedawane miejscowym kupcom do budowy kolejek dowożących towar do stacji kolejowej).

W trakcie Wielkiej Wojny Rosjanie wybudowali łącznie 9 tys. km wąskotorowych linii polowych, gdzie trakcja konna była używana jako liniowa, a parowa jako

pomocnicza w oddaleniu od linii frontu (ryc. 18). Było to dobre rozwiązanie, gdyż trudniej było namierzyć przebieg linii jeśli nie zdradzał jej przebiegu dym z komina parowozu. Jednak minusów to rozwiązanie miało znacznie więcej. Zdolność przewozowa była niska, norma dziennego przebiegu była dużo niższa od zakładanych 26 km. By konie nie chodziły po podkładach, były zaprzęgane z boku wagonu, co poszerzało teren potrzebny do wytyczenia szlaku oraz wymagało utwardzenia ścieżek, gdyż przebiegało po nich około 500 koni dziennie (ryc. 19–20). Deszczowa pogoda wymagała dodatkowych wzmocnień szlaku faszyną, drewnem lub żwirowania ścieżek, co ograniczało ilość zaopatrzenia przesyłanego na linię frontu. Kolejka Jarmoliniecka musiała być położona na drewnianych pomostach na długości 60 km. By utrzymać ruch na szlaku o łącznej długości 50 km, potrzeba było 3000 koni (ryc. 21). Przy większej długości szlaku kolej zaczynała „zjadać sama siebie”, czyli ilość koniecznego do przetransportowania prowiantu dla koni i ludzi dochodziła do granic zdolności przewozowej. Fakt ten w końcu zauważono w sztabie i podjęto decyzję o przejściu na trakcję motorową. W tym celu zakupiono w Stanach Zjednoczonych 450 lekkich dwuosioowych lokomotyw, które zaczęto wprowadzać na uzbrojenie dopiero jesienią 1916 r. Szkolenie zajęło kolejne pół roku i dopiero w 1917 r. zaczęto ich wysyłanie na front. Mimo dobrych wyników przewozowych nie odegrały one już znaczącej roli (ryc. 22).

Podsumowując, najlepsze wyniki transportowe w czasie Wielkiej Wojny miała trakcja parowa, wymagała ona jednak dobrej organizacji pracy kolejki, zaopatrzenia w materiały pędne oraz dobrze wyszkolonej obsługi. Trakcja spalinowa mimo mniejszej zdolności przewozowej pozwalała na wykorzystanie mniej wykwalifikowanego personelu, mniejszej prędkości w przygotowaniu podtorza i nie demaskowała się kłębam dymu. Najgorzej zaś prezentowała się trakcja konna, która mimo możliwości ułożenia szlaku na słabo przygotowanym gruncie miała najniższe zdolności przewozowe.



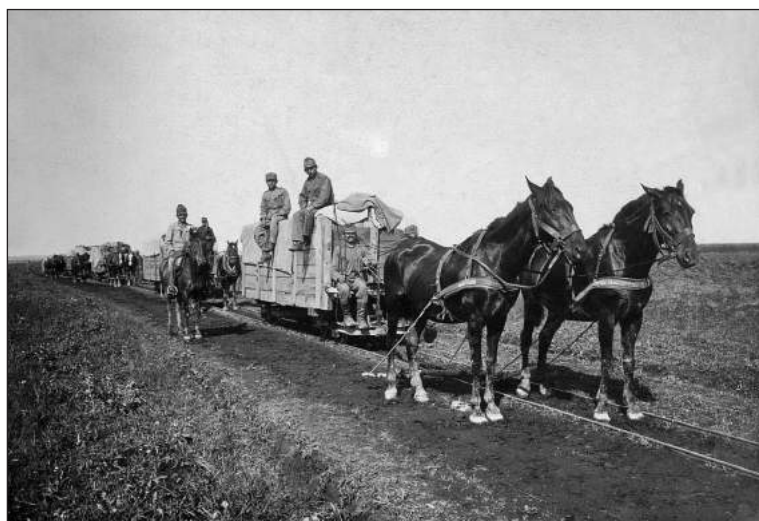
Ryc. 1.



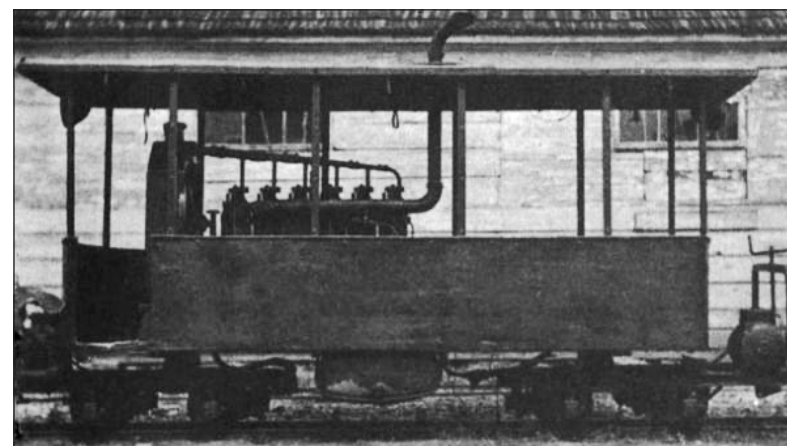
Ryc. 2.



Ryc. 3.



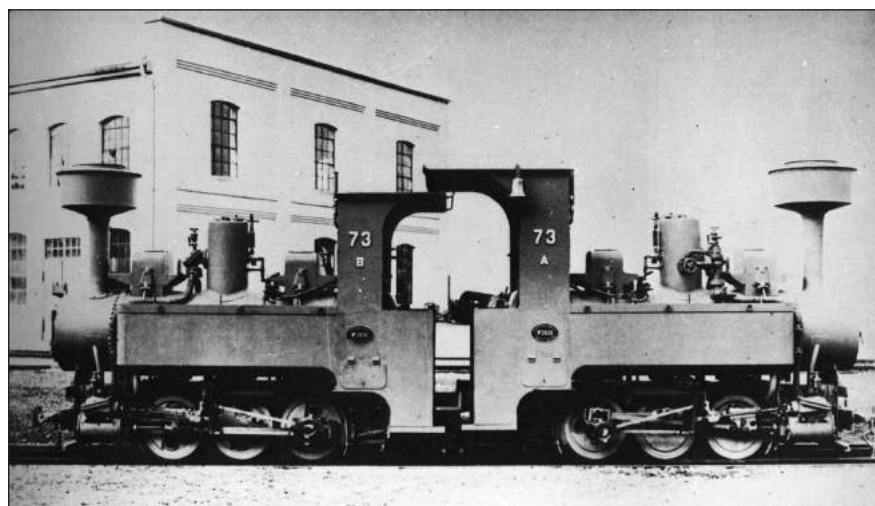
Ryc. 4.



Ryc. 5.



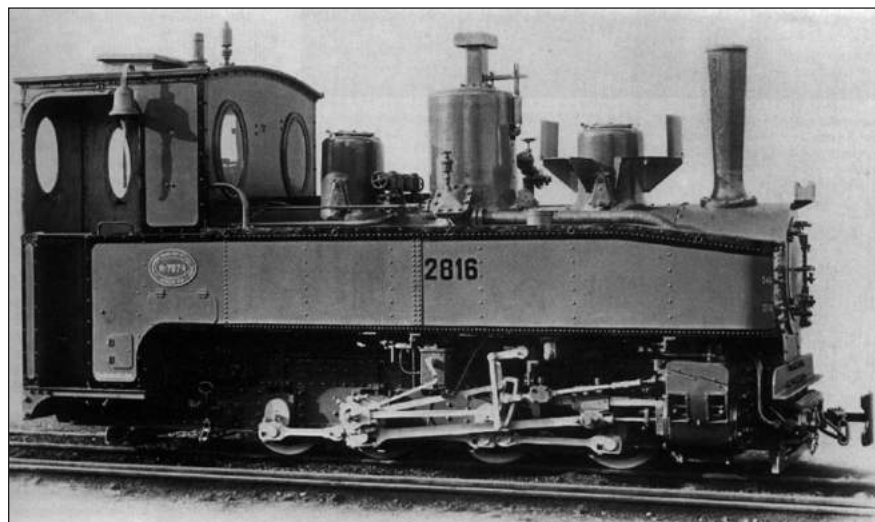
Ryc. 6.



Ryc. 7.



Ryc. 9.



Ryc. 8.



Ryc. 10.



Ryc. 11.



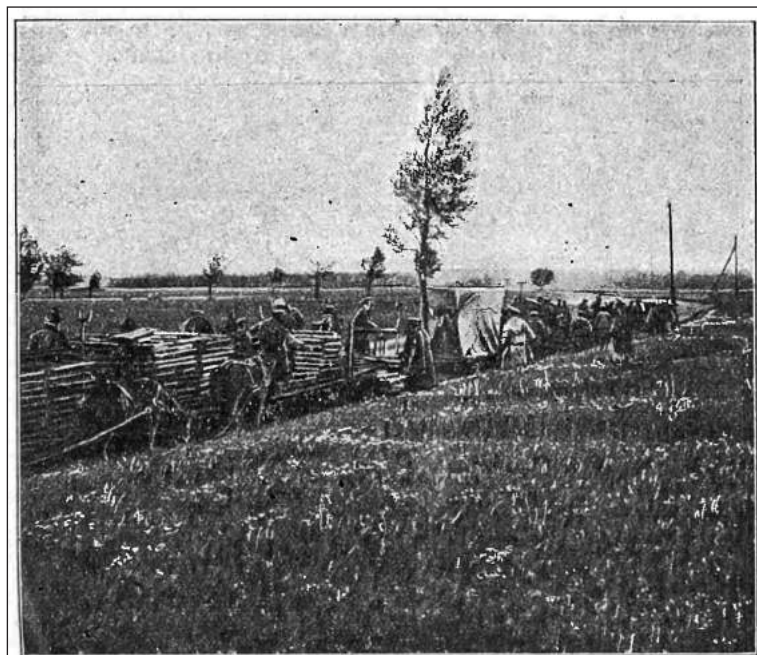
Ryc. 12.



Ryc. 13.



Ryc. 14.



Ryc. 15.



Ryc. 17.



Ryc. 16.



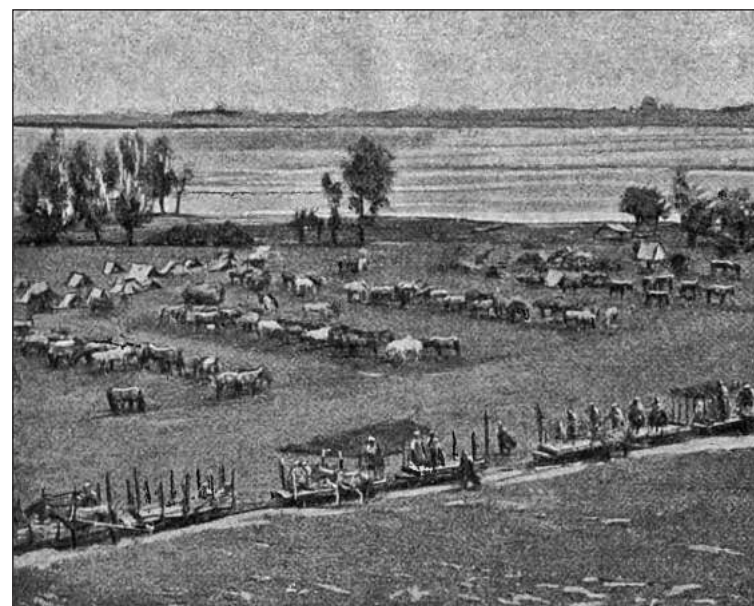
Ryc. 18.



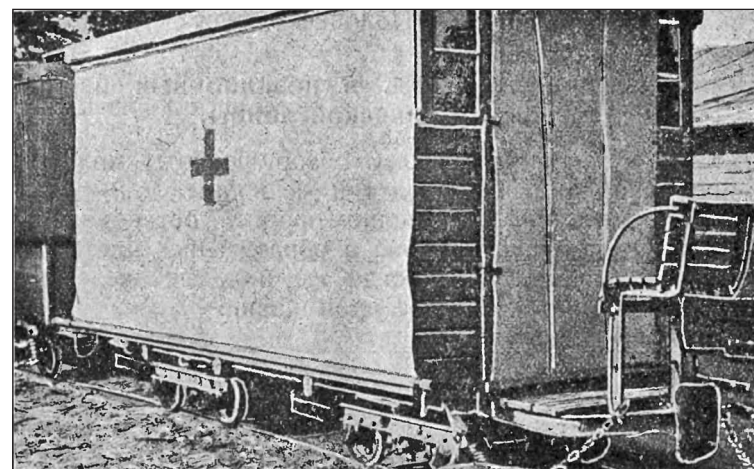
Ryc. 19.



Ryc. 20.



Ryc. 21.



Ryc. 22.

TOMASZ JANKOWSKI

współpracownik miesięcznika „Świat Kolei”

WOJSKOWE KOLEJE WĄSKOTOROWE W II RP

PRZYCZYNEK DO BADAŃ

WSTĘP

W czasie Wielkiej Wojny wszystkie strony konfliktu wśród wielu typów uzbrojenia i wyposażenia posiadały również polowe koleje wąskotorowe. Odgrywały one istotną rolę w działaniach zbrojnych, zapewniając sprawny dowóz zaopatrzenia czy też wojska w rejon prowadzonych walk oraz ewakuację rannych. W siłach zbrojnych państw uczestniczących w wojnie istniały specjalne formacje wojskowe zajmujące się budową i eksploatacją wojskowych kolei polowych, zarówno o trakcji mechanicznej, jak i konnej. Wojskowe koleje wąskotorowe były integralną częścią wyposażenia twierdz i fortyfikacji. Zapewniały również możliwość eksploatowania zasobów gospodarczych na zajętych terenach.

W okresie 1918–1939 r. wojsko odrodzonego po 123 latach niewoli państwa polskiego także wykorzystywało do swoich potrzeb koleje wąskotorowe. Niniejszy tekst stanowi próbę podsumowania istniejącej wiedzy na ten temat. Dużym problemem przy badaniu tego zagadnienia jest fakt, iż do naszych czasów nie zachowało się zbyt wiele materiałów dotyczących wykorzystania kolei wąskotorowych przez Wojsko Polskie i Marynarkę Wojenną. Nieliczne archiwalia znajdują się m.in. w Archiwum Akt Nowych oraz w Centralnym Archiwum Wojskowym. Niezbyt pomocne są w tym przypadku materiały kartograficzne. Systemy kolei wąskotorowych wykorzystywane przez armię najczęściej nie były zaznaczane na mapach. Było to spowodowane względami zachowania tajemnicy wojskowej. Kolejnym problemem jest również fakt, iż świadkowie czy też wojskowi pełniący służbę na tego typu kolejach już nie żyją. Badacze fortyfikacji temat kolei fortecznych traktowali, niestety, raczej marginalnie, koncentrując się bardziej na typach obiektów fortecznych i ich garnizonach niż na występujących w nich kolejach wąskotorowych. Ostatnimi laty dzięki Internetowi pojawiło się trochę materiałów fotograficznych związanych z tą tematyką, jednak nie jest ich zbyt wiele. Powodem niewielkiej liczby zdjęć była zarówno cenzura wojskowa, jak i niezbyt powszechny dostęp do sprzętu fotograficznego. Trochę zdjęć, obecnie dostępnych w sieci internetowej, wykonali żołnierze niemieccy w czasie walk w 1939 r. i bezpośrednio po nich. Pomimo to zachowane fotografie z epoki oraz nieliczne dokumenty pozwalają współczesnemu badaczowi

tej problematyki podjąć próbę opisanego tego fragmentu historii polskich wojsk kolejowych i ich kolei wąskotorowych.

TRUDNE POCZĄTKI

Między końcem 1918 r. a rokiem 1921 pod zarządem wojska pozostawało ponad 7000 km linii wąskotorowych. Wśród wielu systemów wąskotorowych ówczesnej Polski były zarówno koleje o stałym charakterze wzniesione przed wojną, jak i masowo budowane w czasie działań zbrojnych koleje polowe. Posiadały one różne prześwity, a ruch na nich prowadzony był przy użyciu różnych rodzajów trakcji. Po 1921 r. większość linii została przekazana pod nadzór Ministerstwa Komunikacji. Część z nich została rozebrana, część zaś pozostała własnością samorządów lub przeszła na własność powołanych wkrótce potem Polskich Kolei Państwowych (PKP). Materiał torowy i tabor z rozebranych linii wojskowych powstałych w czasie działań wojennych przekazano do wykorzystania wielu zainteresowanym podmiotom. Na początku lat 20. z materiału tego masowo budowano koleje leśne, cukrownicze czy też linie służące komunikacji lokalnej. Wojsko zachowało niewiele z tego typu kolei na swoje potrzeby.

Materiał staroużyteczny wojsko wykorzystało też do budowy nowych systemów wąskotorowych na swoje potrzeby, a także jako zapas mobilizacyjny. Jeszcze w 1918 r. powstały pierwsze formacje wojsk kolejowych, których zadaniem była budowa i eksploatacja kolei wąskotorowych na potrzeby armii. Tabor używany w tych formacjach pochodził przede wszystkim z przejętych magazynów i kolei wojskowych państw centralnych. Używano na nich typowe parowozy kolei polowych: popularne HF-ki¹ oraz parowozy typu III Rc (ryc. 1–3)². W 1927 r. polskie Ministerstwo Spraw Wojskowych zamówiło w krajowych wytwórniach parowóz na potrzeby wojska, który miał zastąpić starsze konstrukcje. Prototyp opracowano w chrzanowskim „Fabloku” przy współpracy Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów pod fabrycznym oznaczeniem W2A (ryc. 4). Maszyna miała mieć możliwość łatwego przystosowania do pracy zarówno na torze o prześwicie 600 mm, jak i 750 mm. Gotowy pojazd po przejściu prób trafił ostatecznie na PKP, gdyż armia zrezygnowała z jego zakupu oraz zamówienia większej partii tych maszyn³. Z arsenałów zaborców przejęto również sporo lokomotyw benzolowych różnych typów⁴ i producentów oraz tzw. wózki motorowe⁵, które były w powszechnym

¹ Parowozy Brigedelokomotive HF produkowano w latach 1905–1919 na potrzeby niemieckich kolei polowych. Powstało ich blisko 3000 egzemplarzy, a ponad 200 z nich pracowało w Polsce po I wojnie światowej. Posiadały układ osi D i osiągały moc 80 KM. Mogły współpracować z tendrem oraz osiągały prędkość maksymalną 20 km/h. Dzięki małej masie naciskowi na oś i nisko położonemu środkowi ciężkości dobrze sprawdzały się na torach zbudowanych z lekkiej nawierzchni.

² Parowozy III Rc pochodziły z austriackich kolei polowych. Posiadały układ osi C, osiągały moc 50 KM i prędkość maksymalną 20 km/h.

³ Parowóz ten posiadał moc 100 KM, osiągał prędkość 30 km/h i miał układ osi D. Po rezygnacji z jego zakupu przez wojsko pracował na kolejach wąskotorowych PKP, nosząc oznaczenie Tx26-427. Obecnie można obejrzeć go w skansenie kolejowym w Chabówce.

⁴ Były to lokomotywy różnych producentów (m.in. Deutz, O&K, Montania, Oberursel AG) i o różnej mocy budowane w dużej liczbie przez wiele fabryk na potrzeby wojskowych kolei polowych państw centralnych. Po wojnie dużo tego rodzaju pojazdów pracowało na rzecz gospodarki cywilnej oraz wojska.

⁵ Wprowadzono je w latach I wojny światowej w austro-węgierskich wojskach kolejowych jako element masowej motoryzacji tej formacji. Produkowane były przez zakłady Puch i Austro-Daimler. Różniły się

użyciu na wojskowych kolejach polowych w armii austro-węgierskiej. Podobnie było z taborami wagonowymi, wśród których większość stanowiły wagony typu HF. Oczywiście wraz z przejściem tego sprzętu rozpoczął się proces formowania oddziałów, których zadaniem było jego wykorzystanie. Wraz z formowaniem tego typu jednostek zaczęto organizować dla nich zaplecze szkoleniowe i koszarowe. Ze względu na trudną sytuację polityczną i walki jednostki wojsk kolejowych działały w rozproszeniu. Na front trafiały najczęściej pojedyncze plutony czy też kompanie. W pierwszym okresie powstały również dwie wyspecjalizowane jednostki saperów, które wykorzystywały kolej wąskotorową. Były to tzw. Bataliony Mostów Kolejowych. Ich garnizony mieściły się w Krakowie i Jabłonnie (ryc. 5–8)⁶. W kolejnych latach jednostki te przechodziły liczne zmiany organizacyjne. Oprócz tych jednostek zaczęły być tworzone specjalne, wydzielone kompanie silnikowe przy oddziałach technicznych, które klasyfikowane były jako broń saperska. Organizacyjnie podlegały one Szefostwu Saperów Ministerstwa Spraw Wojskowych. Duży nacisk położono na utworzenie zaplecza szkoleniowego, które zapewniałoby stały dopływ kadr dla rozbudowywanych wojsk kolejowych. W latach 1919–1926 na warszawskich Powązkach mieściło się Centrum Wyszczolenia Saperów. W ramach ćwiczeń jednostka ta wybudowała linię wąskotorową łączącą Fort Bema z Fortem Wawrzyszew. Była to typowa kolej gospodarcza o prześwicie 600 mm służąca na potrzeby mieszczących się tam Warsztatów Amunicyjnych Nr 1⁷. Podobna kolej, ale o prześwicie 750 mm istniała na terenie Cytadeli Warszawskiej, gdzie w obiektach fortecznych mieściła się m.in. Główna Składnica Uzbrojenia (ryc. 9). Na tej krótkiej linii dochodzącej do rampy przy Dworcu Gdańskim w latach 20. pracowało 8 lokomotyw benzolowych⁸. Żołnierze wojsk kolejowych doświadczenie zdobywali najczęściej w ogniu walk o granicę odradzającego się państwa oraz pracując na rzecz gospodarki narodowej⁹. Mało wiemy o kolejach wąskotorowych użytkowanych wówczas przez wojsko w działaniach zbrojnych. Kompanie silnikowe działały w wielu miejscach, m.in. na Podolu i Wołyniu. Jednym z przykładów tego typu działań była całkowita ewakuacja (linia i tabor) kolei polowej Parafianowo–Berezyna na północnym odcinku frontu w maju 1920 r.¹⁰ Kompania kolejowa z Wielkopolski budowała mającą ogromne znaczenie strategiczne linię wąskotorową Sompolno–Jabłonka Słupecka¹¹. Kolejna kompania kolejowa przydzielona w początku 1920 r. do Frontu Pomorskiego przejmowała m.in. infrastrukturę poligonowej

między sobą pewnymi szczegółami konstrukcyjnymi. Ich wózki napędowe z silnikiem były często wykorzystywane do budowy drezyn.

⁶ Garnizon Jabłonna od 25 stycznia 1934 r. nosi nazwę Legionowo. W pobliżu jednostki wojskowej powstało miasto noszące od tego czasu nazwę Legionowo.

⁷ Według dokumentów zachowanych w Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN) na linii tej znajdowała się jedna parowozownia z 6 stanowiskami o złym stanie technicznym oraz obrotnica. Między 1934 a 1935 r. szlak kolejki zmienił przebieg w rejonie kościoła pw. św. Józefa na Powązkach. Służyła do celów fabrycznych i była uruchamiana w miarę potrzeb. Zob. AAN, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie (dalej: MK), sygn. 1696, *Wykazy zmian urządzeń technicznych na liniach wąskotorowych DOKP Radom, Wilno, Kraków, Warszawa, Łódź, Katowice*.

⁸ W 1936 r. kolej liczyła 5,3 km. Rok wcześniej rozebrano odcinek linii do fortu Mierosławskiego koło Cytadeli. Zob. AAN, MK, sygn. 1696).

⁹ Wojska kolejowe wykonywały wiele prac na rzecz gospodarki narodowej, pracując m.in. przy budowie nowych linii kolejowych dla PKP oraz usuwając skutki klęsk żywiołowych, np. wielkiej powodzi w 1934 r.

¹⁰ Opis tej operacji znajduje się w czasopiśmie „Wiarus”, R. IX, 1938, nr 30.

¹¹ Linia ta miała duże znaczenie ze względu na to, że łączyła Wielkopolskę z dawną Kongresówką i kursowały nią transporty wojskowe. Kolej normalnotorowa z Kutna do Strzałkowa w tym czasie nie była jeszcze ukończona.

kolei wąskotorowej w Twierdzy Toruń. Inna jednostka tego typu zajmowała się prowadzeniem ruchu na linii wąskotorowej Nasielsk–Sierpc. Często w wyniku niekorzystnej sytuacji militarnej żołnierze tych formacji uczestniczyli również w bezpośredniej walce, ponosząc nierzadko duże straty osobowe. Po zakończeniu działań zbrojnych w 1921 r. Wojsko Polskie i jednostki wojsk kolejowych przeszły na stany pokojowe. Jednostki tego typu zostały poddane wielu reorganizacjom, których opis nie jest przedmiotem tego opracowania. Cały czas pracowano nad wyszkoleniem kadr, szkoląc kolejne roczniki rezerwistów. Nawiązano również współpracę z PKP. Byli żołnierze wojsk kolejowych nie mieli problemów ze znalezieniem pracy na kolei, co miało istotne znaczenie wobec dużych problemów z panującym w kraju bezrobociem. Ceniono ich za dużą wiedzę praktyczną i dyscyplinę.

JEDNOSTKI WOJSKA POLSKIEGO WYKORZYSTUJĄCE KOLEJ WĄSKOTOROWĄ

1. Jeszcze w 1918 r. w Krakowie i we Lwowie w oparciu o przejęty sprzęt CK Armii rozpoczęto tworzenie dwóch batalionów kolejowych. Obie te jednostki weszły w skład 1 Pułku Wojsk Kolejowych, który po kilku miesiącach przekształcono w 1 Batalion Mostów Kolejowych. Miejscem jego stacjonowania był Kraków Grzegórzki, gdzie w obiektach dawnej Twierdzy Kraków posiadał swoje zaplecze logistyczne (ryc. 5). Na tym terenie istniała krótka ćwiczebna linia wąskotorowa obsługiwana m.in. za pomocą przejętych parowozów typu III Rc. Żołnierze batalionu zajmowali się również w ramach ćwiczeń prowadzeniem obsługi linii normalnotorowej Kraków – Kocmyrzów. Kolej wąskotorowa używana była w pracach batalionu jako narzędzie pomocnicze przy realizacji zadań związanych m.in. z budową mostów czy też odbudową linii kolejowych. Przy tego typu pracach standardem było stosowanie kolei polowych w celach transportowych: do dowozu materiałów i ludzi na plac budowy mostów czy też linii normalnotorowych.

2. Do kwietnia 1919 r. z nowo tworzonych ośmiu kompani kolejowych utworzono III i IV Batalion Wojsk Kolejowych, które tworzyły z kolei 2 Pułk Wojsk Kolejowych. Podobnie jak w Krakowie, po kolejnej reorganizacji jednostkę tę przekształcono w 2 Batalion Mostów Kolejowych, którego siedziba mieściła się w podwarszawskiej Jabłonnii. Tam, w części obiektów wykorzystywanych dawniej przez rosyjski IV Batalion Kolejowy, znajdowało się główne zaplecze tej jednostki. Na przyległym terenie urządzono poligon saperski, którego integralną częścią była ćwiczebna linia wąskotorowa o prześwicie 600 mm. Oprócz niej do dyspozycji wojska była również pobliska linia normalnotorowa Legionowo–Zegrze. Po kolejnej reorganizacji batalion przeniesiony został do Twierdzy Modlin. Jego siedziba znajdowała się w Kazuniu, gdzie jednostka zarządzała fragmentem kolei wąskotorowej w twierdzy.

Twierdza Modlin była w okresie dwudziestolecia międzywojennego miejscem organizowania wielu ćwiczeń. Do dziś zachowała się dokumentacja fotograficzna ćwiczeń z 1928 r., kiedy żołnierze obu batalionów – 1. i 2. – wspólnymi siłami zbudowali ćwiczebną most kolejowy na Narwi koło cytadeli modlińskiej¹².

3. Batalion silnikowy – jednostkę tę utworzono, co prawda, dopiero w 1930 r. w Modlinie, jednak samodzielne kompanie silnikowe istniały w siłach zbrojnych Polski

¹² Zdjęcia z tych ćwiczeń pojawiły się ostatnio na kilku forach internetowych. Przy pracach tych używano również taboru wąskotorowego obu batalionów.

od samego początku, czyli od jesieni 1918 r. Siedziba oddziału mieściła się w tzw. Działobitni Dehna na terenie Cytadeli. Obiekt ten zachował się do naszych czasów. Głównym zadaniem tej jednostki była budowa oraz eksploatacja linii wąskotorowych na rzecz wojska. Żołnierze batalionu budowali m.in. koleje wąskotorowe w Zielonce, Rembertowie, Palmirach, a także rozbudowywali sieć wąskotorową w Twierdzy Modlin. Oprócz wózków silnikowych na wyposażeniu tej jednostki znajdowały się elektrogeneratory wąskotorowe. Za pomocą tzw. pociągów elektrogeneratorowych¹³ planowano dostarczać zaopatrzenie dla wojsk w czasie działań zbrojnych po wybudowanych specjalnie w tym celu liniach. Jednostka ta podlegała Szefostwu Saperów Ministerstwa Spraw Wojskowych¹⁴.

Pozostałe koleje wąskotorowe wykorzystywane przez Wojsko Polskie i Marynarkę Wojenną obsługiwane były przez specjalnie przeszkolonych w tym celu żołnierzy lub korzystały z posiadających odpowiednie uprawnienia pracowników cywilnych. Zdarzało się, że wobec braku odpowiednio przeszkolonego personelu delegowano pojedynczych żołnierzy z batalionów mostowych lub Batalionu Silnikowego do realizacji konkretnego zadania na innych kolejach wojskowych.

WOJSKOWE KOLEJE WĄSKOTOROWE ISTNIEJĄCE W LATACH 1921–1939

W okresie tym Wojsko Polskie używało kolei wąskotorowych, których klasyfikacja może nastęrczać pewnych problemów. Część linii istniejących lub wybudowanych na terenie dawnych twierdz pełniła funkcje kolei poligonowych lub gospodarczych. Wobec zmiany koncepcji wykorzystania fortyfikacji stałych i odejścia od budowy twierdz fortowych na rzecz fortyfikacji rozproszonych część linii kolei fortecznych przestała być kolejami tego typu, pełniąc inne role. Duży potencjał powierzchni koszarowych i magazynowych, jaki stanowiły dawne twierdze, sprawił, iż na ich terenie ulokowano liczne garnizony wojskowe oraz składy. Ze względu na rozległość tematu ograniczę się do przedstawienia kilku z wielu istniejących w tym okresie systemów wąskotorowych w dawnych twierdzach.

1. Dawna Twierdza Poznań była dużym garnizonem Wojska Polskiego. Na jej terenie funkcjonowały 3 systemy wąskotorowe:

- licząca 2,5 km linia o prześwicie 600 mm łącząca ul. Solną z Tamą Garbarską, obsługująca składnicę materiałów intendenckich. W 1937 r. na linii tej pracował jeden parowóz. Zaplecze techniczne składało się z jednostanowiskowej parowozowni, żurawia wodnego oraz trójkąta torowego do obracania parowozu;
- linia łącząca zespół koszarowy z lotniskiem Ławica (zapewne też o prześwicie 600 mm);
- linia łącząca Cytadelę (Fort Winiary) z Obozem Ćwiczeń Biedrusko, o której zachowało się najwięcej informacji. Linię o długości 17 km i prześwicie 600 mm wybudowali żołnierze stacjonującego na Cytadeli 3 Pułku Wojsk Kolejowych. Ruch

¹³ W pojazdach tego typu silnik spalinowy napędzał prądnicę, a cały zespół składał się z elektrogeneratora oraz do 25 wagonów doczepnych z zamontowanymi silnikami elektrycznymi. Skład taki mógł przewieźć z prędkością około 10 km/h do 60 t ładunku. Obsługę takiego pociągu stanowiło 15 żołnierzy.

¹⁴ Jednostka ta doczekała się nawet swojej monografii napisanej przez P. Zarzyckiego. W ostatnich latach pojawiło się kilka nowych zdjęć w sieci internetowej obrazujących życie codzienne jednostki i tabor przez nią użytkowany.

prowadzono za pomocą trakcji parowej¹⁵ i typowych wagonów typu HF. Jej kres nastąpił w końcu lat 20. z powodu licznych skarg na uciążliwość, w tym pożary budynków wywołane iskrami z parowozów, zgłaszanych przez mieszkańców położonych przy niej wsi. Kolej ta służyła przede wszystkim do przewozów wojska i zaopatrzenia na poligon w Biedrusku (ryc. 10). Jej zaplecze techniczne znajdowało się na Forcie Winiary, czyli Cytadeli twierdzy (ryc. 11). Tam była parowozownia oraz wszystkie urządzenia potrzebne do eksploatacji trakcji parowej.

2. Dawna Twierdza Toruń została przejęta przez Wojsko Polskie w styczniu 1920 r. Na części jej terenu funkcjonował duży poligon artyleryjski działający od lat 80. XIX w., który został wykorzystany w tym samym celu przez Polaków. Na jego terenie istniała rozległa sieć wąskotorowa o prześwicie 600 mm. Zachowało się do naszych czasów kilka zdjęć, dzięki czemu wiemy, że pracowały na niej poniemieckie lokomotywy spalinowe oraz wózki motorowe (ryc. 12–13). Kolej ta wykorzystywana była do obsługi poligonu jeszcze po II wojnie światowej. Została zlikwidowana dopiero na początku lat 70. XX w.

3. Dawna Twierdza Modlin – kolej wąskotorową wybudowali na jej terenie Rosjanie. Posiadała ona typowy dla Rosji prześwit 750 mm. Po zdobyciu twierdzy przez wojska niemieckie w lipcu 1915 r. przystąpiły one do rozbiorzenia umocnień oraz budowy własnego systemu wąskotorowego o typowym dla siebie prześwicie 600 mm. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości Wojsko Polskie znacznie rozbudowało sieć kolei wąskotorowych (ryc. 14–15). W twierdzy siedzibę znalazło wiele specjalistycznych jednostek. Tamtejszą sieć wąskotorową wykorzystywało łącznie pięć jednostek wojskowych mających siedzibę w obiektach koszarowych i fortecznych¹⁶. W Modlinie były to:

- Batalion Silnikowy,
- Centrum Wyszkożenia Saperów,
- Magazyny Amunicji Działowej.

W Kazuniu (będącym integralną częścią twierdzy) były to:

- 2 Batalion Mostów Kolejowych,
- Magazyn Materiałów Wybuchowych.

Stacjonujący w Modlinie Batalion Silnikowy uruchomił nawet w 1938 r. ruch osobowy dla mieszkańców i żołnierzy garnizonu na jednej z linii w twierdzy. Pociągi osobowe kursowały według stałego rozkładu jazdy między stacją PKP Modlin a siedzibą batalionu. Na trasie było łącznie 8 przystanków, a na linii kursował wózek silnikowy przystosowany sposobem gospodarczym do przewozu ludzi (ryc. 16–18). Była to jedna z trzech wojskowych linii wąskotorowych, na których realizowano przewozy pasażerskie (w tym osób cywilnych).

Kolej wąskotorową w Twierdzy Modlin doprowadzono również do stoczni w Nowym Dworze Mazowieckim¹⁷. Tor ułożono na oddanym do użytku w 1933 r. nowym żelaznym moście na Wiśle noszącym nazwę Mostu Marszałka Piłsudskiego (ryc. 19). Dwie niezależne sieci wąskotorowe w Modlinie (w Modlinie i Kazuniu) były łączone w całość poprzez budowę na czas ćwiczeń ciężkich mostów pontonowych na Narwi, na których

¹⁵ Z zachowanych zdjęć i notatek prasowych z epoki wynika, że na linii tej pracowały parowozy IIIIRc.

¹⁶ Opis odcinków eksploatowanych w Twierdzy Modlin przez te jednostki znajduje się w dokumentach Ministerstwa Komunikacji. Dzięki podanym stanom na koniec 1935 i 1936 r. można zobaczyć jak rozbudowana była ta sieć i jak wyglądała kwestia taboru. Zob. AAN, MK, sygn. 1696.

¹⁷ Do stoczni doprowadzono również bocznice normalnotorową. W zakładzie tym budowano zarówno statki i okręty rzeczne, jak i pełnomorskie, m.in. trałowce ORP „Czajka” i ORP „Rybitwa” czy też kuter pocigowy SG „Batory”.

układano torowisko wąskotorowe. Istniała również możliwość promowej przeprawy taboru kolejowego. W czasie przygotowania obszaru Modlina do działań wojennych w 1939 r. wybudowano stałe polowe mosty na Wiśle i Narwi, na których ułożono także torowisko wąskotorowe, łącząc obie niezależne sieci w jedną całość. Na tej kolei wąskotorowej pracowała zarówno trakcja parowa, jak i spalinowa. Ruch prowadzono na nich, w miarę potrzeb, bez istniejącego rozkładu jazdy. W dwudziestoleciu międzywojennym trwała ciągła rozbudowa tych systemów wąskotorowych (ryc. 20–23). W 1935 r. łączna długość linii w Twierdzy Modlin wynosiła 49,5 km. Kolej wąskotorowa docierała wtedy do Grupy Fortecznej Gosławice położonej na północy zewnętrznego pierścienia fortów. W obiektach fortecznych mieściły się magazyny wojskowe. W czasie walk we wrześniu 1939 r. żołnierze Batalionu Silnikowego zajmowali się karczowaniem lasu i zwózką drewna do twierdzy na potrzeby budowy fortyfikacji polowych. Prace te wykonywano w rejonie wsi Szczypiorno położonej między zewnętrznym a wewnętrznym pierścieniem fortów. Polska linia obrony w czasie wojny obronnej oparta była ze względu na ograniczone siły własne o pierścień wewnętrzny fortów. Kolejną pracą wykonaną przez jednostkę była budowa linii wychodzącej z Kazunia do Składnicy Amunicyjnej w Palmirach (ryc. 24). Przy jej wykorzystaniu starano się wywieźć zapas amunicji z tego miejsca na potrzeby obrony Modlina.

4. Dawna Twierdza Brześć Litewski – jej fortyfikacje wraz z obsługującymi je kolejami wąskotorowymi wybudowali Rosjanie. Po zdobyciu twierdzy w 1915 r. doszło zapewne do przebudowy torowisk na typowy dla zdobywców prześwit 600 mm. W okresie dwudziestolecia międzywojennego miasto Brześć połączono z Cytadelą linią z trakcją parową o prześwicie 750 mm. Kursowała ona według stałego rozkładu jazdy od rana do godziny 22:00. Czas jazdy wynosił 20 minut, zaś bilet kosztował 0,30 zł. Na linii tej realizowano przewozy osób cywilnych, zarówno pracowników cywilnych wojska, jak i turystów, bowiem istniała w tym czasie możliwość zwiedzania umocnień Cytadeli. Opis jej znalazł się nawet w jednym z przewodników turystycznych wydanych przed wojną¹⁸. W Archiwum Akt Nowych zachował się jeden dokument związany z planami mobilizacyjnej rozbudowy nowej bocznicy wąskotorowej na potrzeby miejscowych magazynów. Zakładano, że aby wybudować linię o długości 2,05 km, potrzeba będzie mieć przygotowane 1600 m.b. szyn wąskotorowych oraz 1300 sztuk drewnianych podkładów. Budowa miała trwać 4 dni przy założeniu, że potrzebne materiały będą dostępne na miejscu. Do naszych czasów zachowało się niewiele śladów po tym systemie transportowym. Na terenie dawnej Prochowni Terespol, gdzie funkcjonuje placówka muzealna, wyeksponowano ostatnio odkryte na terenie twierdzy przęsła patentowe pochodzące z tamtejszej kolei¹⁹. Co ciekawe, są one dwóch szerokości: 600 mm i 750 mm (ryc. 25).

* * *

Wojskowe koleje wąskotorowe występowały również na terenie dawnych twierdz Grudziądz i Dęblin, jednak brak materiałów archiwalnych i pozostałości w terenie sprawia, że trudno w chwili obecnej coś więcej o nich napisać.

¹⁸ Aby móc zwiedzić Cytadelę w Brześciu, należało uzyskać przepustkę w miejscowym oddziale żandarmerii, gdyż na tym terenie stacjonowało wiele jednostek Wojska Polskiego.

¹⁹ Oprócz przęsła patentowych na terenie tej placówki znajduje się jeszcze kilka artefaktów kolejowych, m.in. os wagonu wyłowiona z Bugu oraz fragment bocznicy (dawniej szerokotorowej) zapewniającej dowóz amunicji na teren prochowni.

WOJSKOWE KOLEJE GOSPODARCZE

Do dowozu zaopatrzenia na swoje potrzeby Wojsko Polskie używało również kolei wąskotorowych. Do typowych kolei tego typu zaliczają się m.in.:

- kolej wąskotorowa w Ostrowi Mazowieckiej – linia długości ok. 5 km i prześwicie 600 mm łączyła stację kolejową z zespołem koszarowym, w którym stacjonował 18 Pułk Artylerii Lekkiej. Na linii istniała bocznicą obsługująca funkcjonującą w latach 1926–1939 Szkołę Podchorążych Piechoty (ryc. 26). Ruch na niej prowadzony był zarówno trakcją parową, jak i spalinową²⁰;
- kolej Obszaru Warownego „Wilno” – zapewniała obsługę wzniesionego na północ od miasta dużego kompleksu magazynów amunicyjnych. Sam Obszar Warowny Wilno był w sumie obszarem warownym tylko z nazwy. Wybudowano niewielką liczbę umocnień stałych, ale samo miasto było dużym garnizonem wojskowym. Linię tę wybudowała kompania motorowa z Modlina. W 1932 r. kolej ta jako kolej gospodarcza została przekazana PKP;
- kolej obsługująca Składnicę Amunicji w Palmirach – budował ją Batalion Silnikowy z Modlina. Sieć zapewniała obsługę rozległego obszaru składnicy, która była połączona z Warszawą i krajową siecią kolejową poprzez linię normalnotorową wyprowadzoną ze stacji Warszawa Gdańska. We wrześniu 1939 r. rezerwowe kompanie Batalionu Silnikowego wybudowały linię łączącą tę kolej z koleją w Twierdzy Modlin w celu zaopatrzenia garnizonu modlińskiego w amunicję ze składu w Palmirach. Łącznik ten rozebrali Niemcy w 1940 r., kiedy zniszczyli obiekty składnicy, a Palmiry stały się miejscem kaźni polskiej ludności cywilnej²¹;
- kolej Obozu Ćwiczeń Leśna – podlegała Komendzie Obozu Ćwiczeń, liczyła ponad 6 km i służyła do dowozu wojska i zaopatrzenia na potrzeby poligonu wojskowego działającego na tym terenie od czasów carskich (ryc. 27). Kolej ta nie miała połączenia z istniejącą w Leśnej koleją wąskotorową użytku publicznego z Baranowicz, położoną po drugiej stronie linii normalnotorowej przechodzącej przez tę miejscowość. W Archiwum Akt Nowych zachowało się pismo, w którym stwierdza się konieczność przydzielenia na nią pracownika torowego, który sprawowałby nadzór nad poprawnym stanem nawierzchni kolejowej na tej kolei²².

Charakter linii gospodarczych posiadały również fragmenty rozległej sieci wąskotorowej w Twierdzy Modlin.

KOLEJE WĄSKOTOROWE W ZIELONCE I REMBERTOWIE

W Zielonce i Rembertowie istniała rozległa sieć wojskowych kolei wąskotorowych o prześwicie 750 mm (ryc. 28)²³. W końcu lat 20. rozpoczęto budowę wojskowego instytutu badawczego, który ostatecznie przyjął nazwę Centrum Badań Balistycznych.

²⁰ AAN, MK, sygn. 1696.

²¹ Do naszych czasów zachowały się pozostałości po liniach wąskotorowej i normalnotorowej obsługujących ten obiekt.

²² AAN, MK, sygn. 1696.

²³ Wojskową kolej wąskotorową na tym terenie wybudowali Rosjanie przed I wojną światową. Obsługiwała ona carski poligon artyleryjski.

Przy jego budowie wykorzystano tymczasową linię budowlaną o prześwicie 600 mm. Po wybudowaniu instytutu przebudowano ją na linię stałą o prześwicie 750 mm. Łączyła ona stację PKP Zielonka z instytutem, gdzie zlokalizowano jej zaplecze techniczne. Do instytutu doprowadzono również bocznicę normalnotorową. Dalej kolej poprowadzono w głąb poligonu. Służyła ona do przewozu pracowników i materiałów na potrzeby badań uzbrojenia, którymi zajmowała się ta wojskowa placówka badawcza. Na kolei używano lokomotyw spalinowych i wózków motorowych. Na szlaku zbudowanym z lekkich szyn mogły kursować składy liczące maksymalnie 16 osi.

W pobliskim Rembertowie również wybudowano kolej wąskotorową obsługującą tamtejszy garnizon i Centrum Wyszkozenia Piechoty. Wąskotorowy szlak wchodził w głąb Poligonu Rembertów. Między bramą CWP (ryc. 29) a stacją PKP Rembertów ułożono także tor wąskotorowy (ryc. 30). Na tym krótkim odcinku koleją wąskotorową realizowano przewóz osób cywilnych. Mieszkańcy ten środek transportu nazywali potocznie „rembertowskim tramwajem”. Zaplecze techniczne umiejscowiono na zamkniętym terenie wojskowym. Istniała tam wąskotorowa lokomotywnia wyposażona m.in. w talerzową obrotnicę. Na tej linii również używano trakcji spalinowej. Oprócz wózków spalinowych pracowały na niej lokomotywy spalinowe małej mocy. Na szlaku istniało kilka bocznic do schronów ćwiczebnych. Na zbudowanej z lekkich szyn linii mogły kursować składy liczące maksymalnie 10 osi.

Obie linie – w Zielonce i Rembertowie – budował Batalion Silnikowy z Modlina. Były one ze sobą połączone. Początkowo połączenie istniało zapewne w miejscu, w którym poprowadzono później linię normalnotorową z Zielonki do Rembertowa. Po jej powstaniu w 1933 r. konieczne stało się wybudowanie nowego połączenia obu kolei, które wykonał również Batalion Silnikowy, w ramach obozu letniego w głębi poligonu, w rejonie Kalińskich Mostów. W 1936 r. obie sieci liczyły łącznie 38 km długości²⁴.

WOJSKOWE KOLEJE WĄSKOTOROWE NA WYBRZEŻU

Trzy linie wąskotorowe użytkowała na swoje potrzeby również polska Marynarka Wojenna. Służyły one celom zaopatrzeniowym. Zapewniały przewóz amunicji i innych materiałów wojskowych między magazynami a portem oraz zapewniały obsługę fortyfikacji nadbrzeżnych.

1. Kolej Wąskotorowa Portu Wojennego Gdynia Oksywie – krótką linię długości ok. 1,7 km i prześwicie 600 mm wybudowano w latach 20. XX w., w tym samym czasie, kiedy budowano na Oksywiu główną bazę polskiej Marynarki Wojennej. Łączyła ona port wojenny z pobliskim Wąwozem Ostrowickim, w którym zbudowano składnicę amunicyjną oraz stanowiska ogniowe 1 Baterii Morskiego Dywizjonu Artylerii Przeciwlotniczej. Fragment linii poprowadzono na estakadzie wybudowanej nad wodami Zatoki Gdańskiej, u podnóża Klifu Oksywińskiego. Zaplecze techniczne z jednostanowiskową lokomotywnią umiejscowiono na terenie portu. Na tej linii pracowała zapewne lokomotywa spalinowa trudnego do ustalenia typu oraz wózki silnikowe²⁵. Tabor wagonowy stanowiły dwuosiowe wagony do przewozu min morskich (ryc. 31) oraz czterosiowe wagony z burtami zamówione przez Kierownictwo

²⁴ AAN, MK, sygn. 1696.

²⁵ Wspomina o nich w swojej relacji kpt. Władysław Trzcński, dowódca składnicy w 1939 r.

Marynarki Wojennej w warszawskiej fabryce Gostyńskiego (ryc. 32). Kolej tą wykorzystywano w walkach we wrześniu 1939 r. w czasie obrony Kępy Oksywskiej.

Nietypowy system transportowy wykorzystujący wąskie tory zastosowano w Baterii Nadbrzeżnej Canet broniącej Gdyni²⁶. Była to winda amunicyjna działająca jak kolej linowo-terenowa. Po szynach o prześwicie 600 mm za pomocą wyciągarki wciągano na poziom stanowisk armat wózek amunicyjny z magazynu położonego poniżej stanowisk ogniowych. Ślady tej ciekawej konstrukcji znajdują się do dziś na terenie portu wojennego.

2. Kolej amunicyjna Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku – łączyła ona bazę tej jedynej w Marynarce Wojennej jednostki lotniczej z magazynem amunicyjnym położonym w odległości około 1,5 km, w rejonie Kępy Swarzewskiej. Śladem po tej kolei są jedynie zdjęcia wykonane przez Niemców po zajęciu tych terenów w 1939 r. oraz resztki wysadzonych magazynów amunicyjnych.

3. Kolej Rejonu Umocnionego Hel – początki jej budowy miały miejsce w latach 30. XX w., kiedy na Helu przystąpiono do budowy portu wojennego. W tym samym czasie na terenie półwyspu rozpoczęto budowę trzech zespołów magazynów amunicyjnych: min morskich, amunicji artyleryjskiej oraz torped. Oprócz tego wybudowano również magazyny paliw oraz elektrownię. Wszystkie te obiekty połączono z portem linią wąskotorową o prześwicie 600 mm²⁷. W dalszym etapie prac przystąpiono do budowy umocnień fortyfikacyjnych: baterii przeciwlotniczych oraz baterii artylerii nadbrzeżnej. Ich obiekty połączono również koleją wąskotorową z resztą sieci (ryc. 33–36). Kolej tę budowało przedsiębiorstwo cywilne – gdyńska firma Jaskulski, Brygiewicz i S-ka. Dzięki staraniom Ministerstwa Spraw Wojskowych udało się nieodpłatnie pozyskać na potrzeby tej inwestycji pierwszą partię materiałów nawierzchniowych (szyn i rozjazdów). Główna stacja przeładunkowa mieściła się na stacji PKP Hel. W tym rejonie kolej wąskotorowa przecinała w poziomie linię normalnotorową. W Archiwum Akt Nowych zachowało się pismo Kierownictwa Marynarki Wojennej z 20 lipca 1937 r. dotyczące przyspieszenia wykonania prac przy skrzyżowaniu linii wąskotorowej z linią normalnotorową. W piśmie tym zwrócono uwagę na fakt, iż załatwienie tej sprawy poprzez organa centralne może spowodować znaczne opóźnienie w realizacji inwestycji. Zaznaczono, że istnieje w tej sprawie kontakt bezpośredni Dowództwa Floty z Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych w Toruniu. Na linii wojskowej kolei wąskotorowej przeładownie z toru normalnego na wąski urządzono również w kilku innych lokalizacjach. Starano się w ten sposób zabezpieczyć na wypadek zniszczenia tego typu infrastruktury na stacji Hel. Zaplecze techniczne wzniesiono na terenie zamkniętym w pobliżu stacji PKP Hel. Główna linia kolejki prowadząca do instalacji militarnych położonych na Cyplu Helskim przechodziła bezkolizyjnie pod linią normalnotorową. Część torowisk w rejonie fortyfikacji zamulowano za pomocą sieci maskujących, aby utrudnić lotnictwu wykrycie stanowisk obronnych²⁸. Na linii w kilku miejscach wybudowano stacje paliwowe oraz wybudowano sieć telefoniczną. Jako tabor wykorzystywano początkowo 5 lokomotyw spalinowych

²⁶ Bateria ta składała się z 2 francuskich armat kalibru 100 mm produkcji firmy Canet, stąd jej nazwa.

²⁷ W części publikacji poświęconych Rejonowi Umocnionemu Hel znajdują się błędne informacje o prześwicie tej linii – 1000 mm. Kolej ta od samego początku posiadała prześwit 600 mm. Była rozbudowywana również w czasie II wojny światowej przez Niemców. Do chwili obecnej jest wciąż w użyciu przez Polską Marynarkę Wojenną.

²⁸ Zdjęcia zamaskowanego siatkami maskującymi torowiska znajdują się m.in. w niemieckiej publikacji z czasów wojny poświęconej polskim fortyfikacjom: *Denkschrift uber die Polnische Landesbefestigung*.

produkcji niemieckiej pochodzących z „wojennych remanentów”, a w 1938 r. dostarczono 2 nowe lokomotywy spalinowe wykonane na potrzeby Rejonu Umocnionego Hel w Zakładach Ostrowieckich (ryc. 37). Wagony, które używano na Helu, były typowymi wagonami HF przebudowanymi na potrzeby specyfiki helskiej przez Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni. Posiadały one zwężoną ramę, aby zmieścić się w wąskich wjazdach do schronów amunicyjnych. Przy obiektach fortyfikacyjnych wybudowano specjalne rampy/perony ułatwiające rozładunek. Od 1937 r. wojskową kolej wąskotorową na Helu podporządkowano dowódcy Rejonu Umocnionego Hel. Bezpośrednim jej zarządcą miał być Kapitan Portu Wojennego Hel. Rozbudowa linii trwała aż do wybuchu wojny. W 1939 r. łączna długość linii wynosiła 26 km. Kolej aż do kapitulacji wspierała w walce obrońców półwyspu (ryc. 38). Przewożono nią zarówno amunicję, jak i żywność na wysunięte placówki. Służyła również do ewakuacji z pozycji rannych żołnierzy i marynarzy.

WOJSKOWE KOLEJE WĄSKOTOROWE NA KRESACH WSCHODNICH

Na terenach, które po II wojnie światowej znalazły się poza granicami kraju, funkcjonowało kilka kolei, zarówno pod zarządem PKP, jak i prywatnych, o charakterze gospodarczym, z których korzystało Wojsko Polskie. Obronę wschodniej granicy Polski zapewniała specjalnie utworzona w tym celu formacja – Korpus Ochrony Pogranicza (KOP). Korzystał on z tych linii do przewozu wojska i zaopatrzenia dla licznych posterunków i strażnic. Do tego celu używano najczęściej własnego taboru: wózków motorowych oraz drezyn, które były najpewniej pojazdami zbudowanymi sposobem gospodarczym. W latach 30. XX w. przystąpiono do umacniania wschodniej granicy, wznosząc pas fortyfikacji. Najbardziej rozbudowany pod względem liczby umocnień był odcinek „Sarny”. Istniejące na tym terenie linie wąskotorowe wojsko i saperzy kolejowi wykorzystywali przy budowie umocnień, a po ich wykonaniu – do dostarczania zapasów i załóg²⁹. W Archiwum Akt Nowych zachowało się kilka dokumentów związanych z wykorzystaniem tych linii przez KOP na potrzeby miejscowych garnizonów³⁰. W pismach tych zwracano uwagę na nieprzychylny stosunek ludności miejscowej do państwa polskiego oraz potrzebę sprowadzenia z głębi kraju wyszkolonego personelu do obsługi pociągów wojskowych. KOP korzystał między innymi z następujących linii wąskotorowych:

- kolej gospodarcza Hancewicze–Ludwikowo,
- kolej leśna Ostki–Tupik–Smoleń,
- kolej użytku publicznego Dukszy–Druja.

Na Kresach Wschodnich na kolei wąskotorowej Orańczyce–Prużana o prześwicie 600 mm, podlegającej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, wojsko posiadało krótką boczną wykorzystywaną do obsługi miejscowych koszar. W 1937 r. jej długość wynosiła 0,5 km.

²⁹ Opis kolei wąskotorowych używanych na odcinku „Sarny” oraz epizod z przejściem wąskotorowego pociągu wojskowego z zaopatrzeniem przez nacierające we wrześniu 1939 r. oddziały Armii Czerwonej zamieścił Z. Pruski w swojej monografii tych umocnień pt. „Bastion Polesie”.

³⁰ AAN, MK, sygn. 1062, *Uruchomienie posterunków blokowych i obsada personalna tych posterunków, zakonspirowanie posterunków zamkniętych, które mogą być uruchomione w wypadku mobilizacji*.

ZAKOŃCZENIE

Niniejszy tekst nie wyczerpuje zagadnienia, jednak na chwilę obecną stanowi próbę uporządkowania wiedzy o wojskowych kolejach wąskotorowych wykorzystywanych przez Wojsko Polskie i Marynarkę Wojenną w latach II RP. Być może w przyszłości pojawią się kolejne materiały i będziemy mogli poszerzyć naszą wiedzę o tej tematyce. Widać jednak, iż w II RP koleje wąskotorowe wykorzystywane na potrzeby wojska występowały dość powszechnie. Początkowo opierały się głównie na taborze przejętym po państwach zaborczych. Wojsko stopniowo planowało zastąpić używaną na nich trakcję parową trakcją spalinową, jednak procesu tego do wybuchu wojny nie udało się zakończyć. W ramach skromnych środków finansowych podjęto jednak próbę modernizacji posiadanego taboru. Dokonano m.in. wymiany silników w wózkach motorowych na silniki produkcji krajowej. Podobnie postąpiono z jednostkami napędowymi w elektrogeneratorach wąskotorowych. W pewnej liczbie pojazdów oryginalne silniki Austro-Daimler zastąpione zostały polskimi silnikami typu 122B, których używano również do napędu tankietek. Nowego taboru zamówiono śladowe ilości. Wynikało to zapewne z ograniczonych możliwości budżetowych. Jeśli chodzi o wagony, to krajowe wytwórnie budowały szereg wagonów wąskotorowych, z których niewielka liczba została zakupiona przez wojsko. Wzorowane one były na wagonach typu HF. Sporo tego typu konstrukcji trafiło jednak na wąskotorowe koleje PKP i zachowało się do naszych czasów w skansenach kolejowych. Wojsko było też wykonawcą licznych drezyn budowanych sposobem gospodarczym, a służących głównie celom inspekcyjnym. W ich konstrukcji wykorzystywano wózki napędne z kasowanymi wózkami spalinowymi, bazując zapewne na doświadczeniach armii austro-węgierskiej z okresu I wojny światowej.

Wojskowe koleje wąskotorowe miały też swój wkład w walkę w czasie wojny obronnej 1939 r. Walki w obronie Helu, Kępy Oksywskiej czy też obrona Modlina pokazały, że nawet w realiach wojennych okazały się one przydatnym narzędziem zapewniającym sprawny dowóz amunicji i zaopatrzenia dla walczących wojsk. Podobnie było po 17 września, kiedy Polska została zaatakowana przez wojska radzieckie i na wschodzie broniły się nieliczne formacje KOP. Warto pamiętać również, iż większość kadry oficerskiej Batalionu Silnikowego po jego częściowej ewakuacji na wschód i dostaniu się do radzieckiej niewoli została zamordowana przez NKWD w Katyniu i Charkowie. Niestety, wysiłek obronny w 1939 r. oraz poświęcenie żołnierzy i marynarzy obsługujących wojskowe koleje wąskotorowe są mało znane szerszemu ogółowi historyków wojskowości. Mam nadzieję, że niniejsze opracowanie choć w niewielkim stopniu usystematyzuje wiedzę o wykorzystaniu kolei wąskotorowych przez wojsko w latach II RP.

Podsumowując, należy jednak pamiętać, że wojska kolejowe to nie tylko koleje wąskotorowe. To również żołnierze i ich sprzęt pracujący na kolei normalnotorowej czy też historia polskich pociągów pancernych, które w latach 1918–1936 były podporządkowane tej formacji.

Bibliografia:

Archiwum Akt Nowych

Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, seria 1, Biuro Wojskowe

– sygn. 1062, *Uruchomienie posterunków blokowych i obsada personalna tych poste-*

runków, zakonspirowanie posterunków zamkniętych, które mogą być uruchomione w wypadku mobilizacji,

- sygn. 1470, *Zielonka. Budowa ul. Kolejowej w Zielonce – od stacji do Centrum Badań Balistycznych. Korespondencja, plany,*
- sygn. 1696, *Wykazy zmian urządzeń technicznych na liniach wąskotorowych DOKP Radom, Wilno, Kraków, Warszawa, Lwów, Katowice,*
- sygn. 1699, *Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie. Album bocznicy w obrębie Dyrekcji.*

BOCHENEK R., *Zarys historii Twierdzy Modlin, Fortyfikacja*, t. XIII, Warszawa 2001.

CUTTER Z., *Polskie wojska saperzy w 1939 roku*, Częstochowa 2003.

JOŃCA A., *Saperzy kolejowi*, cz. II, *Tabor*, Wielki leksykon uzbrojenia. Wrzesień 1939, t. 75, Warszawa 2015.

KORCZ P., Pyssa R., *Atlas kolei wąskotorowych*, Poznań 2019.

KOSIARZ E., *Obrona Helu w 1939 r.*, Warszawa 1971.

KOSIARZ E., *Obrona Kępy Oksywskiej*, Warszawa 1984.

KŁUSEK J., *Bataliony mostów kolejowych w czasie wojny*, „Wiarus”, R. IX, 1938, nr 30.

LABBUDA K., *Kolej wojskowa na Helu*, „Rocznik Helski”, t. III, 2005.

ŁAGOWSKI S., *Historia Cytadeli Warszawskiej*, Pruszków 2001.

Mapy WIG – wybrane arkusze w skali 1:25 000 i 1:100 000:

- *Mapa topograficzna okolic Warszawy*, 1:100 000, z 1924 r.
- *Obóz Ćwiczebny Biedrusko*, 1:25 000, z 1925 r.
- *Poligon Rembertów*, 1:25 000, z 1928 r.

MATUSZEWSKI M., *Koleje żelazne Cukrowni Gosławice 1912–1992*, Poznań 1993.

POKROPIŃSKI B., *Jędrzejowskie koleje wąskotorowe*, Zamość 2012.

POKROPIŃSKI B., *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa 1980.

POKROPIŃSKI B., *Parowozy wąskotorowe produkcji polskiej*, Warszawa 2016.

PRUSKI Z., *Bastion Polesie. Polskie fortyfikacje na Polesiu w latach 1920–1939*, Przasnysz 2000.

Przewodnik po Polsce w 4 tomach, t. I, *Polska północno-wschodnia*, red. S. Lenartowicz, Warszawa 1935.

TUCHOLSKI Z., *Wojskowa kolej wąskotorowa na poligonie w Zielonce i Rembertowie*, cz. 1, *Okres przedwojenny*, „Świat Kolei”, 2013, nr 9.

ZARZYCKI P., *Batalion Silnikowy*, Pruszków 1998.

ZINTEL K., *Pierwsze lokomotywy spalinowe w Polsce*, „Stalowe Szlaki”, 2017, nr 2.



Ryc. 1. Typowe parowozy wojskowych kolei wąskotorowych II RP:
III Rc (z lewej) i (z prawej) HF
(fot. Autor, Białosławie, 30 czerwca 2018 r.).



Ryc. 2. Replika parowozu typu III Rc wykonana w 2014 r. w Czechach
(fot. Autor, Białosławie, 30 czerwca 2018 r.).



Ryc. 3. Replika parowozu typu III Rc wykonana w 2014 r. w Czechach
(fot. Autor, Białosłiwie, 30 czerwca 2018 r.).



Ryc. 4. Parowóz typu W2A wykonany w 1927 r.
na zamówienie Ministerstwa Spraw Wojskowych
(fot. Autor, Chabówka, lato 2007 r.).



Ryc. 5. Fragment Mapy WIG z widokiem na kolej wąskotorową
należącą do 1 Pułku Saperów Kolejowych w Krakowie.



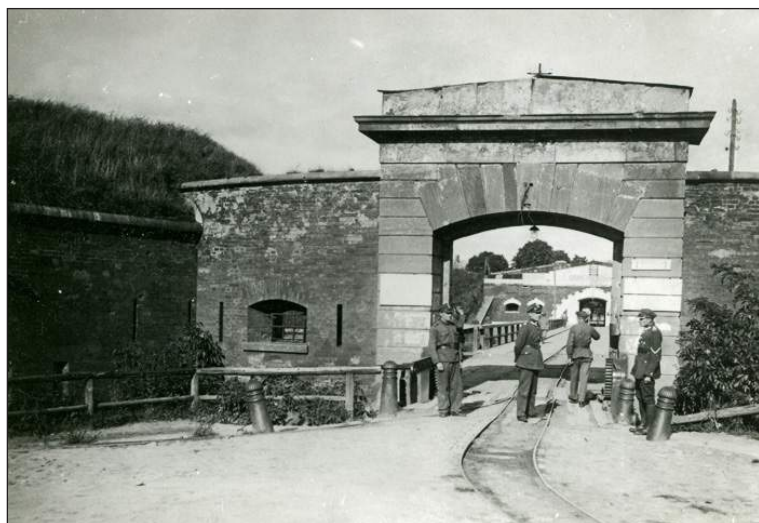
Ryc. 6. Fragment Mapy WIG z zaznaczoną linią wąskotorową na placu ćwiczeń 2 Batalionu Mostów Kolejowych w Legionowie.



Ryc. 7. Poczta z epoki z widokiem na poligonową kolej wąskotorową w Legionowie (źródło: 750mm.pl).



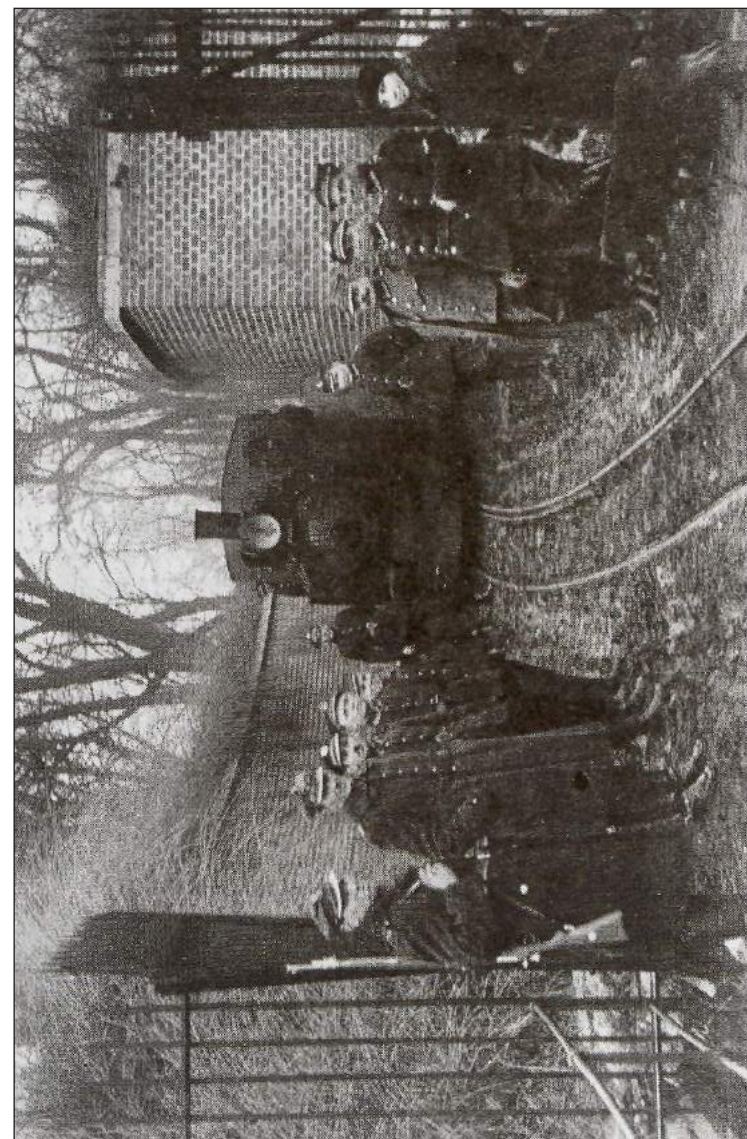
Ryc. 8. Wojskowy parowóz typu IIIRe w Legionowie (źródło: forum.modelarstwo.info).



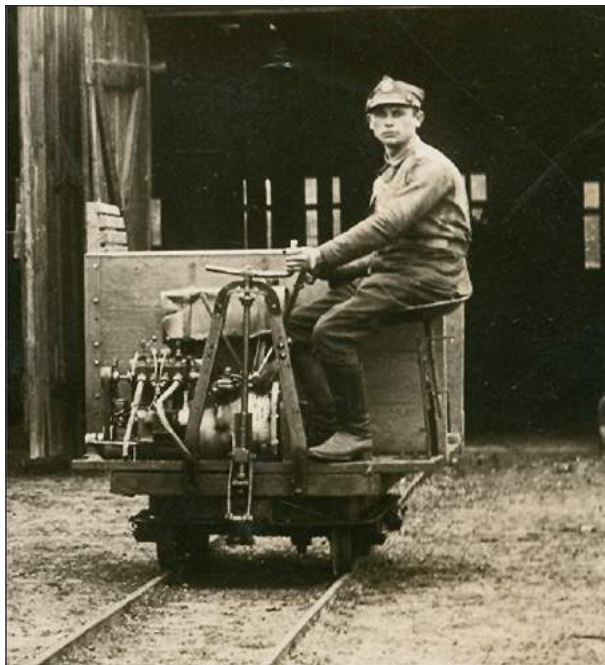
Ryc. 9. Wjazd do Cytadeli Warszawskiej z widocznym torem wojskowej kolei wąskotorowej o prześwicie 750 mm (źródło: 750mm.pl).



Ryc. 10. Informacja z epoki o wojskowej linii wąskotorowej z Cytadeli Poznańskiej do Biedruska (źródło: www.epoznan.pl).



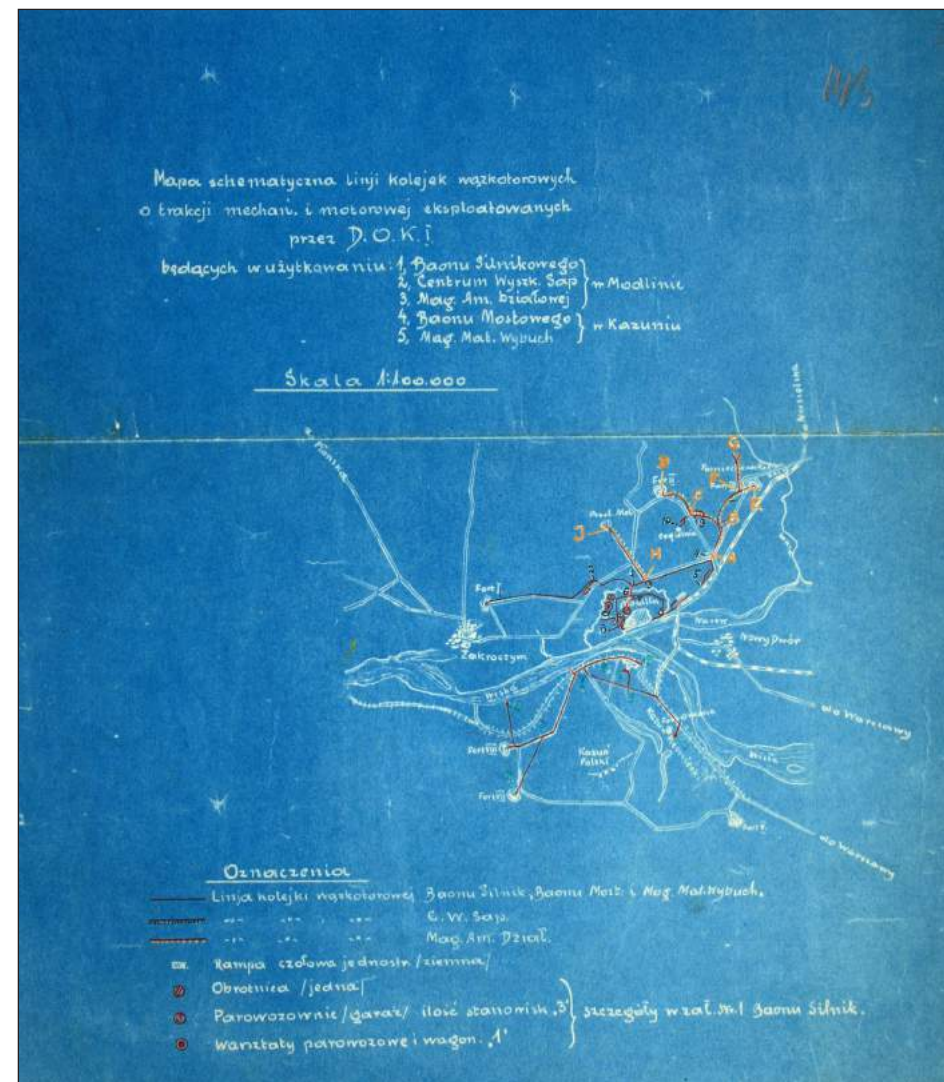
Ryc. 11. Parowóz IIIRe wyjeżdżający z Cytadeli w Poznaniu (źródło: www.epoznan.pl).



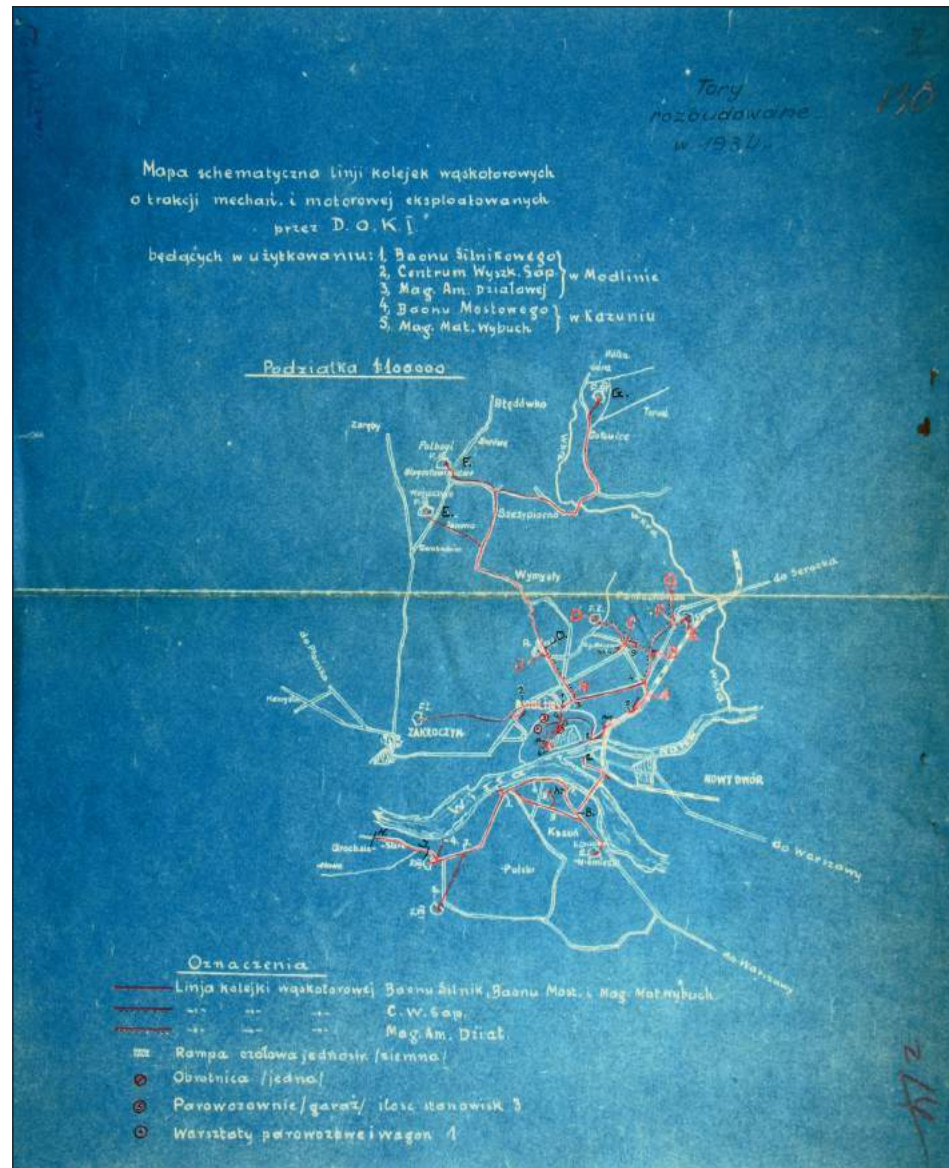
Ryc. 12. Wojskowa drezyna na kolei Poligonu Toruń
(źródło: forum.modelarstwo.info).



Ryc. 13. Wózek motorowy na kolei Poligonu Toruń
(źródło: forum.modelarstwo.info).



Ryc. 14. Mapa ze schematem wojskowych linii wąskotorowych w Twierdzy Modlin, 1934 r.
(źródło: zbiory Autora).



Ryc. 15. Mapa ze schematem wojskowych linii wąskotorowych w Twierdzy Modlin, 1935 r. (źródło: zbiory Autora).



Ryc. 16. Drezyna w rejonie Cytadeli Twierdzy Modlin, lata 20. XX w. (źródło: 750mm.pl).



Ryc. 17. Wózek motorowy przed siedzibą Batalionu Silnikowego w Twierdzy Modlin (źródło: forum.modelarstwo.info).



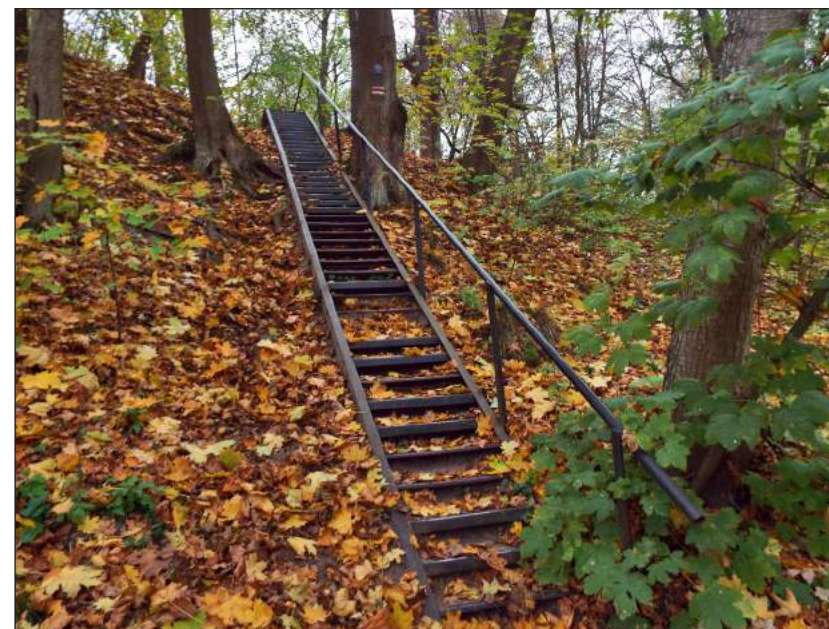
Ryc. 18. Wózek motorowy na tle zabudowań Cytadeli Modlińskiej
(źródło: forum.modelarstwo.info).



Ryc. 19. Most na Wiśle w Modlinie z widocznym
torem wojskowej wąskotorówki, 1934 r.
(źródło: zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego).



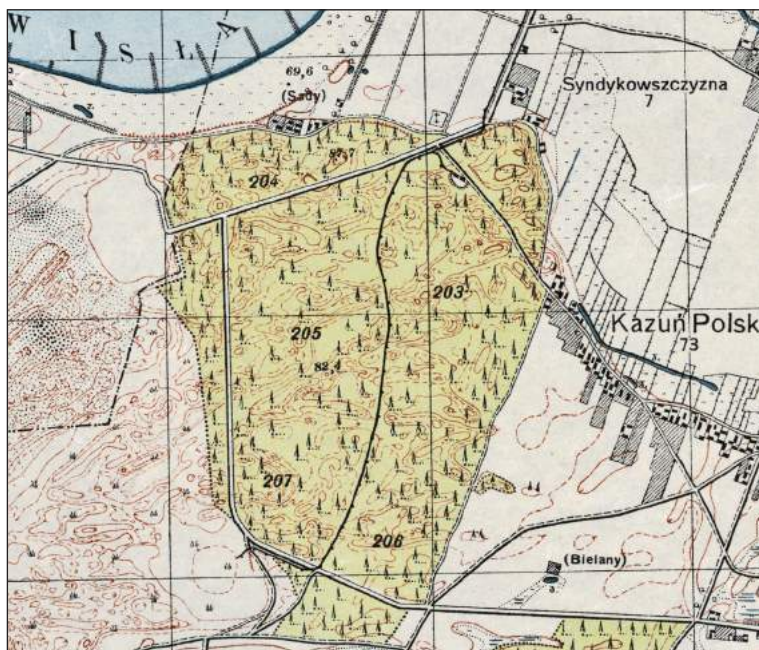
Ryc. 20. Twierdza Modlin, Brama Ostrołęcka – kolej pokonywała ją
przebiegiem widocznym z lewej strony (fot. Autor, jesień 2019 r.).



Ryc. 21. Schody w Twierdzy Modlin zbudowane z elementów pręseł patentowych
i szyn przez żołnierzy Batalionu Silnikowego (fot. Autor, jesień 2019 r.).



Ryc. 22. Widok na rampę kolejki przy Fortcie VII Twierdzy Modlin (fot. Autor, jesień 2019 r.).



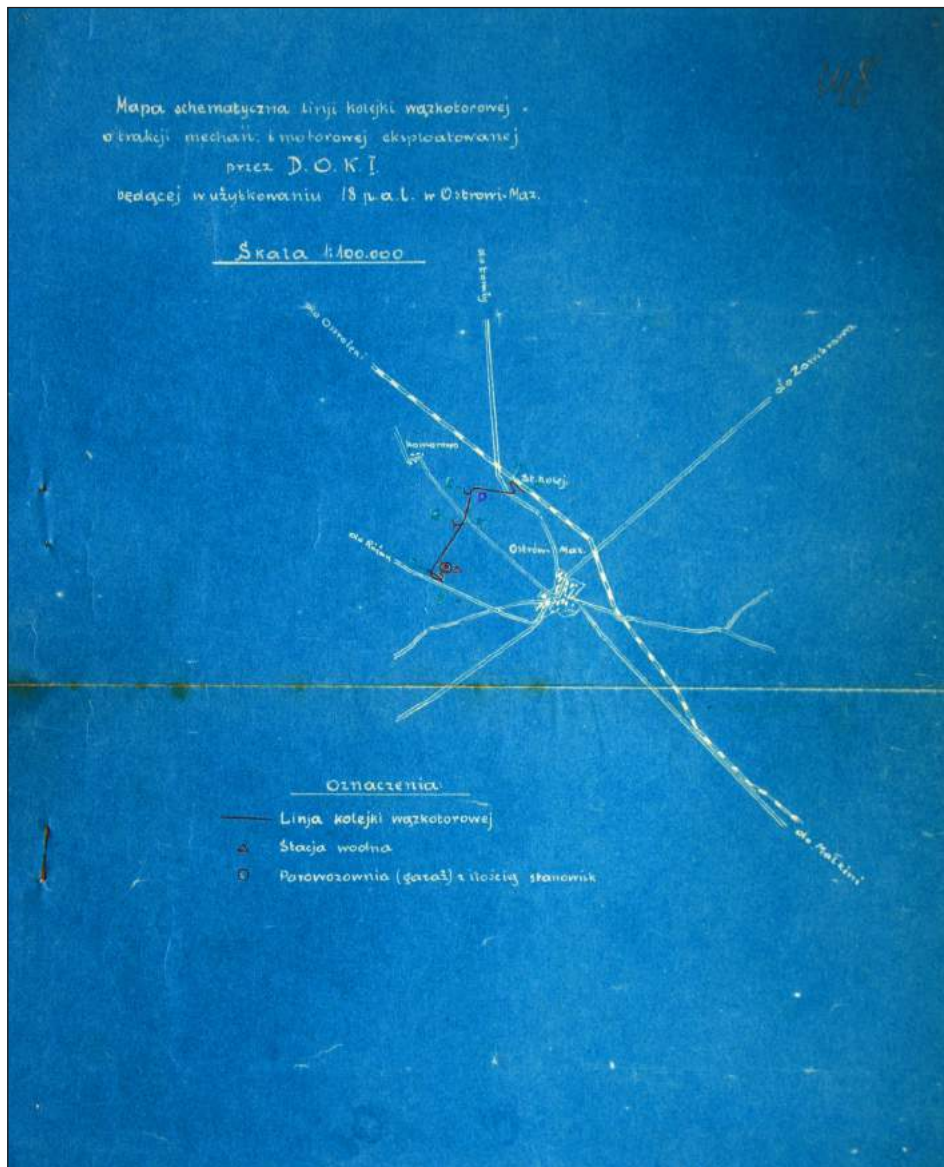
Ryc. 23. Fragment Mapy WIG z widoczną linią z Fortu VII Twierdzy Modlin do Kazunia.



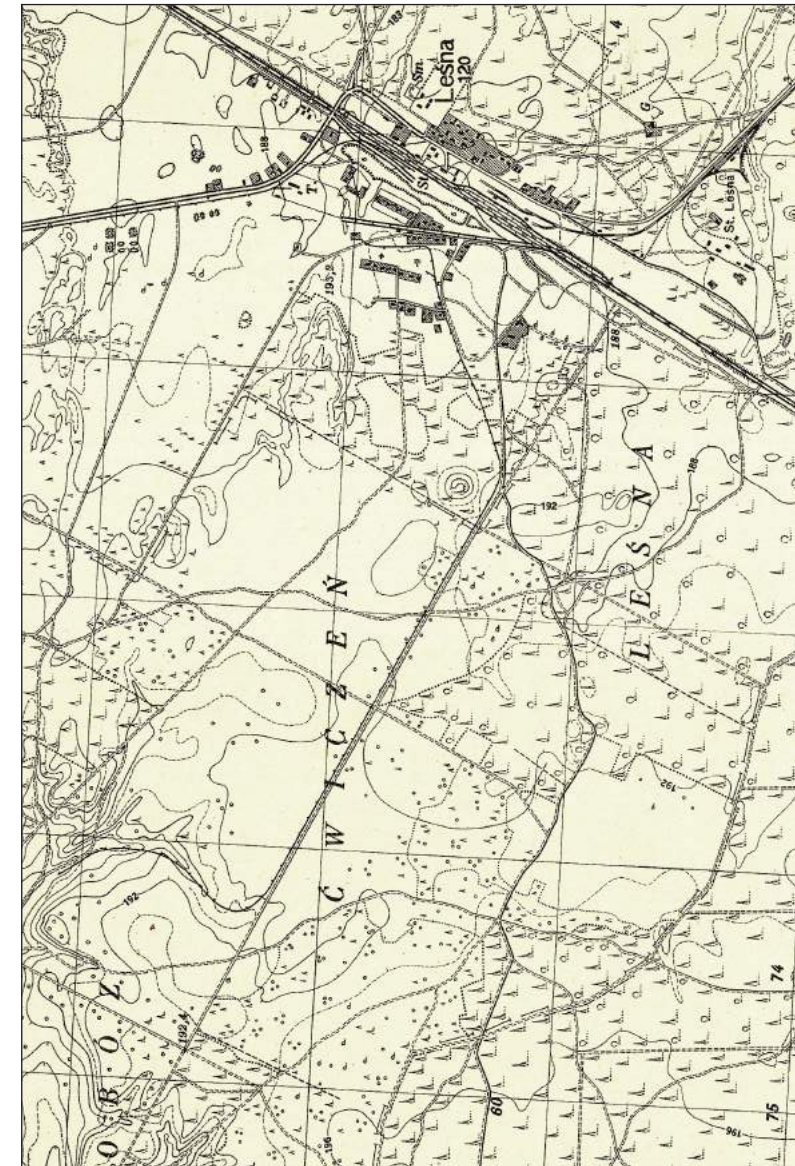
Ryc. 24. Nasyp po kolei wąskotorowej w Składnicy Amunicji Palmiry wybudowanej przez Batalion Silnikowy (fot. Autor, jesień 2009 r.).



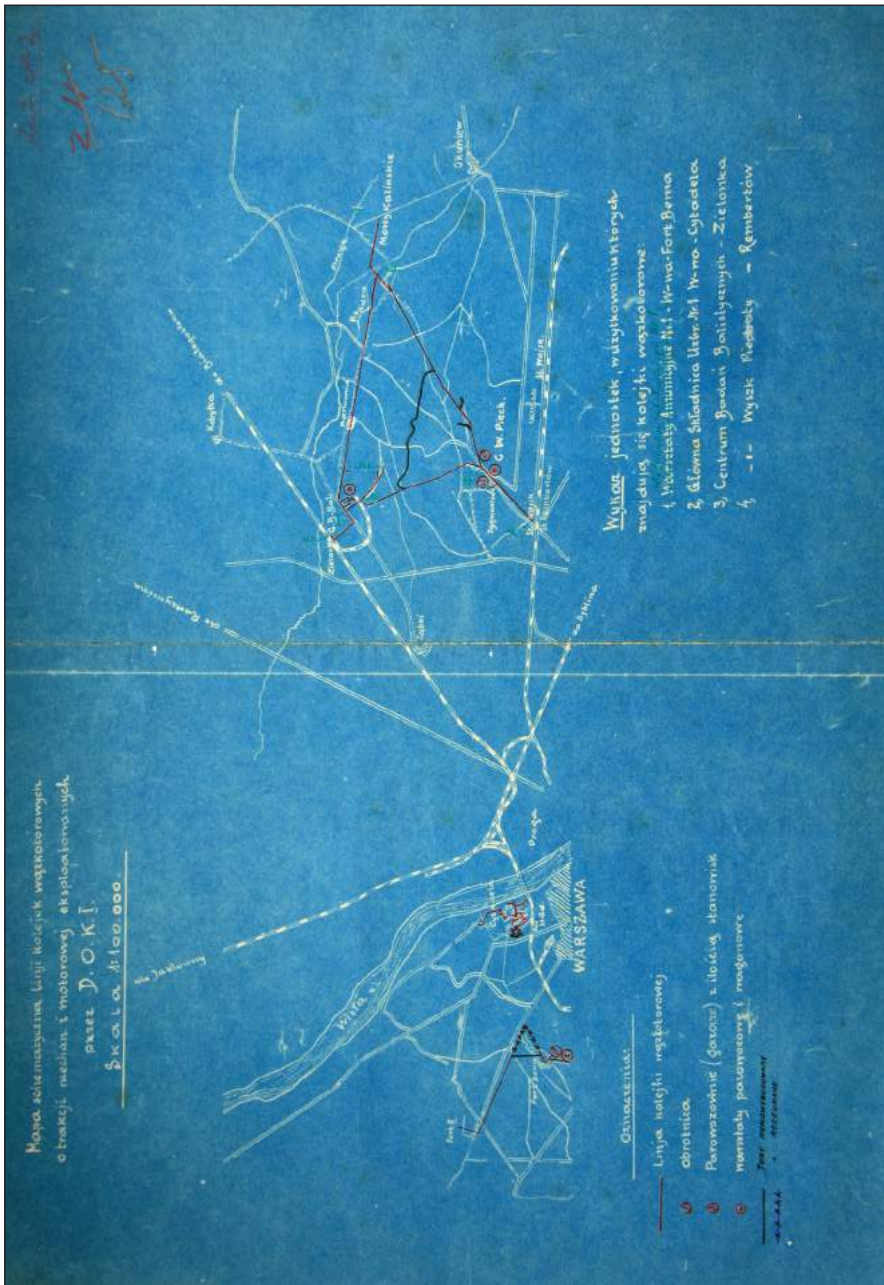
Ryc. 25. Zachowane przęsła torowe na 600 i 750 mm na terenie Prochowni Terespol w Twierdzy Brześć (fot. Autor, zima 2016 r.).



Ryc. 26. Mapa z zaznaczoną linią wąskotorową łączącą stację PKP w Ostrowi Mazowieckiej z koszarami 16 Pułku Artylerii Lekkiej (źródło: zbiory Autora).



Ryc. 27. Fragment Mapy WIG z widoczną linią wojskową na poligon w Lesnej.



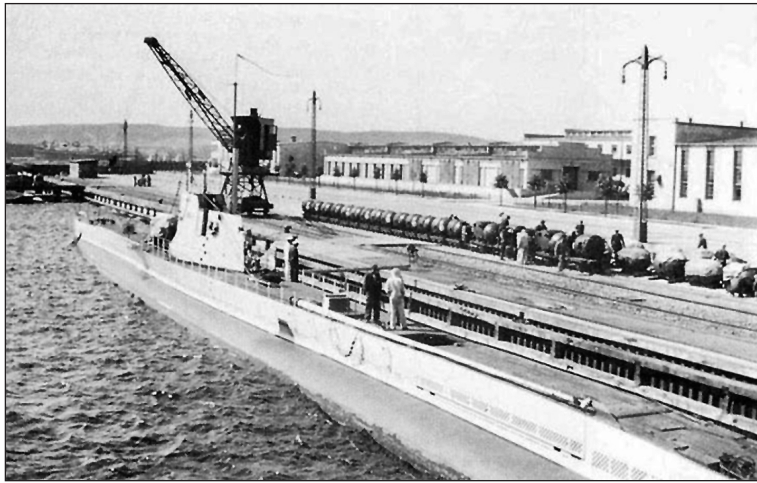
Ryc. 28. Mapa pokazująca wojskowe koleje wąskotorowe w Warszawie i okolicach (źródło: zbiory Autora).



Ryc. 29. Brama do Centrum Wyszkożenia Piechoty w Rembertowie z widocznym torowiskiem kolei poligonowej o prześwicie 750 mm (źródło: www.kasikkrysyk.blogspot.pl).



Ryc. 30. Pochodzący z Poligonu Rembertowskiego fragment prześła torowego o prześwicie 600/750 mm. Obecnie wykorzystany w prywatnej kolei ogrodowej (fot. Autor, lato 2014 r.).



Ryc. 31. Gdynia Oksywie. Polski okręt podwodny i widoczne w tle wagony kolejki załadowane minami morskim (źródło: 750mm.pl).



Ryc. 32. Zamówiony przez Kierownictwo Marynarki Wojennej dla kolei wąskotorowej na Oksywiu wagon wyprodukowany w warszawskiej wytwórni taboru kolejowego Towarzystwo Akcyjne Władysław Gostyński. Wagon ten po likwidacji tamtejszej kolei trafił do Świnoujścia. Przekazany przez AMW na rzecz FPKL (fot. P. Wilkowski, Sokoły, lato 2019 r.).



Ryc. 33. Hel. Miejsce po pierwszej lokomotywowni wojskowej kolei wąskotorowej (fot. Autor, lato 2016 r.).



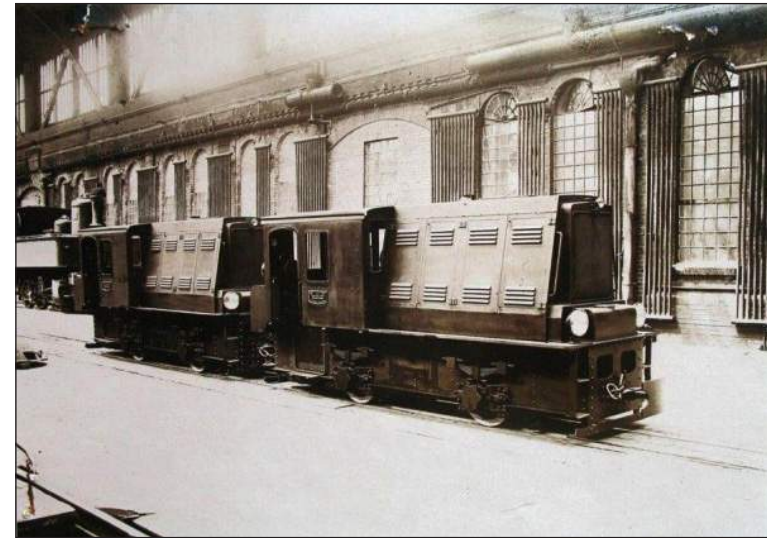
Ryc. 34. Budynek elektrowni Rejonu Umocnionego Hel z widocznym torem kolejki (fot. Autor, lato 2016 r.).



Ryc. 35. Fragment rozebranej linii kolejki wąskotorowej w kierunku cypla helskiego.
W tle widoczny wiadukt linii normalnotorowej Puck–Hel
(fot. Autor, lato 2016 r.).



Ryc. 36. Dawna brama kolejki wąskotorowej przy wjeździe
na teren Baterii Cypłowej Rejonu Umocnionego Hel
(fot. Autor, lato 2016 r.).



Ryc. 37. Zamówione w Zakładach Ostrowieckich na potrzeby Rejonu Umocnionego Hel
dwie lokomotywy spalinowe w trakcie montażu (fotografia fabryczna).



Ryc. 38. Wrzesień 1939 r. Oficerowie Baterii Cypłowej
przy torowisku kolejki Rejonu Umocnionego Hel
(źródło: 750mm.pl).

TOMASZ JANKOWSKI

współpracownik miesięcznika „Świat Kolei”

WOJSKOWE KOLEJE WĄSKOTOROWE W POLSCE PO 1945 ROKU

WSTĘP

W czasie II wojny światowej w użyciu były nadal wojskowe koleje wąskotorowe. Nie odgrywały już, co prawda, tak wielkiej roli jak w czasach Wielkiej Wojny, jednak w pewnych sytuacjach okazały się niezastąpione. Przy przewozie wojsk i zaopatrzenia na długich dystansach zostały w większości zastąpione przez transport samochodowy, choć w ograniczonym zakresie (front wschodni) występowały również w tej roli. Głównym ich zadaniem była obsługa magazynów amunicyjnych. Masowo też występowały w fortyfikacjach obrony Wybrzeża, zapewniając dowóz amunicji ze schronów amunicyjnych do stanowisk artylerii. Kolej wąskotorową wojsko (oraz zmilitaryzowane formacje budowlane) wykorzystywało także przy budowie fabryk zbrojeniowych czy też nowych linii kolejowych. Kolejną rolę, w jakiej wystąpiły, były tzw. kolejki gruzowe. Zniszczone w wyniku nalotów miasta były porządkowane za pomocą połowych kolei wąskotorowych. Również na terenie Polski po 1945 r. wojsko używało i używa nadal do swoich potrzeb koleje wąskotorowe. W Ludowym Wojsku Polskim istniały wyspecjalizowane jednostki, Bataliony Wojsk Kolejowych, w których eksploatowano tabor wąskotorowy w ramach kompanii sprzętowych.

WOJSKOWE BOCZNICE WĄSKOTOROWE PRZY KOLEJACH DOJAZDOWYCH PKP

W okresie po 1945 r. Ludowe Wojsko Polskie wykorzystywało do swoich potrzeb zaopatrzeniowych bocznicę, które wychodziły z linii wąskotorowych będących w zarządzie Polskich Kolei Państwowych (PKP). Do znanych przykładów takich bocznic należą:

- na hrubieszowskiej kolei wąskotorowej – bocznicę do koszar w Hrubieszowie, którą dowożono za pomocą taboru należącego do PKP opał do miejscowej kotłowni¹;
- na mławskiej kolei wąskotorowej – bocznicę na teren koszar i połowego lotniska w Przasnyszu. Na potrzeby tej boczniczy Ministerstwo Obrony Narodowej zamó-

¹ Bocznicę odchodziła od szlaku Hrubieszowskiej Kolei Dojazdowej, na północny-wschód od stacji Hrubieszów Wąskotorowy.

wiło w 1959 r. w zielonogórskim „Zastalu” 9 cystern typu 2Rw na prześwit toru 600 mm. Wożono nimi paliwo lotnicze do tej jednostki. Po przekuciu kolei mławskiej zbędne cysterny trafiły do Cukrowni „Guzów” oraz do Kombinatu Rolno-Spożywczego „Niechcice”²;

- na gnieźnieńskiej kolei wąskotorowej – bocznicą w Powidzu służącą początkowo do dowozu materiałów potrzebnych przy budowie powstającej tam bazy lotniczej. Wojska kolejowe, które były również zaangażowane przy tej inwestycji, używały na linii o długości około 4 km swoich 3 lokomotyw typu Wls40³. Po wybudowaniu lotniska zachowano krótką bocznicę, którą dowożono opał do miejscowej kotłowni. Po przekuciu kolei na prześwit 750 mm wojsko wykorzystywało ją w tym celu aż do końca XX w.;
- na grójeckiej kolei wąskotorowej – bocznicą wychodząca z końcowej stacji kolei w Nowym Mieście nad Pilicą służąca dowozowi paliwa na wybudowane w latach 50. XX w. lotnisko wojskowe. W Piasecznie zlokalizowano przelewownię paliwa lotniczego. Ministerstwo Obrony Narodowej na potrzeby tych przewozów zamówiło w zielonogórskim „Zastalu” specjalne cysterny. Były one własnością ministerstwa, ale obsługa pociągów była zapewniana przez PKP. Wagony tego typu trafiły również na kolej koszalińską (ryc. 1)⁴;
- na koszalińskiej kolei wąskotorowej – bocznicą długości około 3 km ze stacji Kurozwęcz do lotniska wojskowego w Zegrzu Pomorskim budowanego przez Batalion Kolejowy z Darłowa. Z kolei wąskotorowej korzystano przy budowie, a później do dowozu paliwa lotniczego z zastosowaniem cystern tego samego typu co na kolei grójeckiej (obie koleje posiadały prześwit 1000 mm). Później zastąpiono je ciekawymi wagonami zbudowanymi z wykorzystaniem zbiorników z wycofanych wagonów normalnotorowych, osadzonych na transporterach wąskotorowych⁵. Przewóz paliwa na kolei koszalińskiej był realizowany aż do zamknięcia lotniska wojskowego w końcu pierwszej dekady XXI w. Punkt przelewu paliwa umieszczony był w rejonie zaplecza technicznego kolei w Koszalinie;
- na żuławskich kolejach wąskotorowych (noszących po 1945 r. nazwę Gdańskich Kolei Dojazdowych) – wykorzystywana przez wojsko przez krótki czas linia o prześwicie 750 mm ze Sztutowa do Łysej Góry, czyli dzisiejszej Krynicy Morskiej. Linia ta wybudowana została przez niemieckie wojska kolejowe wiosną 1945 r. z elementów nawierzchni kolejowej pochodzących z całych Żuław. Budowana była w ekspresowym tempie, bez wykonania większych prac ziemnych. Miała charakter typowej kolei polowej. Marynarka Wojenna wykorzystała ją do dowozu zaopatrzenia do swojej jednostki w Łysej Górze. Pojedyncze wagony na tej liczącej

² Cystern tych wyprodukowano 9 sztuk. Po zakończeniu ich eksploatacji na Mławskiej Kolei Dojazdowej 4 egzemplarze trafiły na kolej Cukrowni „Guzów”, zaś 5 wagonów do kombinatu „Niechcice”, na tamtejszą kolej gospodarczą.

³ Obsługę tych lokomotyw zapewniali żołnierze batalionów wojsk kolejowych. Pociągi wąskotorowe dowoziły tylko potrzebne do budowy materiały, które dalej były transportowane za pomocą lokomotyw należących do wojska.

⁴ Konstrukcja tego typu wagonu powstała w 1956 r. W latach 1956–1958 powstało łącznie 26 wagonów, z których 16 trafiło na Grójecką Kolej Dojazdową, zaś 10 na kolej koszalińską. Wagony miały ładowność 10 t i dostosowane były do prędkości 60 km/h.

⁵ Tego typu wagonów powstało łącznie 35 sztuk. Ich produkcję prowadzono w latach 1977–1985, a wprowadzenie do służby spowodowało wycofanie wagonów typu 3Rw.

38 km linii ciągnęły początkowo konie. Później sprowadzono 2 lokomotywy małej mocy. Ze względu na problemy z ich eksploatacją i budową drogi kołowej na Mierzei Wiślanej Marynarka Wojenna zrezygnowała z dalszego wykorzystywania tej kłopotliwej w eksploatacji linii już w 1953 r. Wcześniej po torach przetoczono pozyskany od PKP parowóz, który służył jako kocioł w tamtejszej jednostce wojskowej, po czym do września 1953 r. linię tę rozebrano.

KOLEJE POLIGONOWE

Po 1945 r. w Polsce występowały również koleje poligonowe. Wydaje się, że koleje wąskotorowe obsługujące poligony przejęte po Niemcach na terenie kraju nie były już użytkowane. Linie te zostały rozebrane przez „trofiejne” bataliony Armii Czerwonej. Systemy wąskotorowe tego typu przed 1945 r. funkcjonowały m.in. na poligonach w Świętoszowie, Łambinowicach czy też w Nowej Dębie. Wojsko Polskie przejęło i wykorzystywało do swych celów kolej na Poligonie Toruń. Historia tej linii sięga lat 90. XIX w. i czasów Cesarstwa Niemieckiego. Po odzyskaniu niepodległości i przyłączeniu tych terenów do Polski w 1920 r. Wojsko Polskie nadal wykorzystywało kolej na potrzeby poligonu artyleryjskiego. Po wojnie kolej była używana aż do początków lat 70. XX w.⁶ Istniała tam sieć kolejowa na poligonie oraz linia prowadząca do rampy przeładunkowej położonej w rejonie dworca kolejowego Toruń Główny. Ze względu na to, iż poligon toruński cały czas służy wojsku, trudno w chwili obecnej stwierdzić, jak dużo śladów w terenie pozostało po tych liniach. Część taboru z Torunia trafiła na kolej wojskową w Gdyni Oksywiu.

W Zielonce pod Warszawą działała kolej poligonowa służąca na potrzeby mieszczącego się tam Wojskowego Instytutu Technicznego Uzbrojenia. Na obszarze tym już w czasach zaboru rosyjskiego funkcjonowała wojskowa kolej wąskotorowa obsługująca tamtejszy poligon. Również w czasach II RP w Zielonce i pobliskim Rembertowie działała rozległa sieć kolei wąskotorowych o prześwicie 750 mm. Około 1953 r. rozpoczęto prace przy odbudowie linii wąskotorowej w Zielonce. Szlak budowany był w ramach ćwiczeń poligonowych przez 7 Batalion Wojsk Kolejowych z Wrześni oraz 5 Batalion Kolejowy z Darłowa. Pierwsze kilometry linii poprowadzono po śladzie linii przedwojennej. Nowe odcinki wybudowano za Mostami Kalińskimi. Szlak docierał aż do Pustelnika. W rejonie Okuniewa istniała pętla torowa oraz ściśle strzeżony obszar, na którym testowano broń przeciwpancerną. W szczytowym okresie funkcjonowania sieć wąskotorowa liczyła blisko 33 km. Koleją przewożono działa, amunicję oraz pracowników instytutu, którzy ze specjalnych schronów obserwowali strzelania artyleryjskie. Na terenie instytutu odbudowano bocznicę normalnotorową oraz urządzono punkt przeładunkowy z toru normalnego na wąski. Na tym terenie zorganizowano zaplecze techniczne kolejki oraz wybudowano krótki odcinek do zamkniętej strefy T-1, w której znajdowały się magazyny amunicji (ryc. 2–4). Początkowo używano trakcji parowej, zastąpionej w latach 60. XX w. trakcją spalinową (ryc. 5)⁷. Na kolei eksploatowano pozyskane od PKP

⁶ Według danych dostarczonych przez użytkownika Marek na forum internetowym 750mm.pl.

⁷ Pełen wykaz taboru używanego na kolei wąskotorowej w Zielonce zamieścił Z. Tucholski w miesięczniku „Świat Kolei”, 2014, nr 5. Linia wąskotorowa w Ludowym Wojsku Polskim nosiła oznaczenie: Bocznicą nr 182.

(z Wrocławskiej Kolei Dojazdowej) wagony towarowe: kryte i platformy (ryc. 6–7) oraz wagony osobowe do przewozu pracowników. Tabor ten był pochodzenia niemieckiego. Na kolei w Zielonce pracowały również drezyny spalinowe zbudowane sposobem gospodarczym w miejscowym warsztacie mechanicznym (ryc. 8). Do dziś w zbiorach Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie znajduje się w stanie czynnym drezyna DSNA 175 z 1968 r. (ryc. 9). Kolejnym ciekawym pojazdem z tej kolei, który można oglądać w Sochaczewie, jest wagon motorowy, tzw. salonka generalska, który powstał w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Opolu z przebudowy wagonu osobowego jabłonowskiej kolei wąskotorowej. Co ciekawe, na wąskotorówkę w Zielonce trafił prototyp lokomotywy WLs150 (ryc. 10–11). Do dziś, wraz ze składem towarowym pochodzącym z tej linii (ryc. 12–13), jest wyeksponowany w skansenie sochaczewskiego muzeum.

Kolej wojskowa w Zielonce podlegała nadzorowi Zarządu Kolei Dojazdowych PKP w Warszawie. W latach 70. stan mostów na linii pogorszył się do tego stopnia, iż konieczne było zawieszenie ruchu na części linii. Ruch przywrócono po wykonaniu napraw przez wojsko. W latach 70. planowano na kolei poligonowej wprowadzić do eksploatacji wagony transportery w celu uniknięcia czasochłonnego przeładunku. Nie zrealizowano jednak tego zamiaru ze względu na występujące na szlaku ostre łuki oraz lekką nawierzchnię kolejową.

Koniec użytkowania linii nastąpił około 1989 r. Do 1991 r. cały szlak został rozebrany (ryc. 14–17). Więcej szczęścia miał tabor, który w większości zasilił zbiory Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

KOLEJE WĄSKOTOROWE W BATERIACH ARTYLERII STAŁEJ

Doświadczenia obu wojen światowych pokazały, że przy obsłudze baterii artylerii nadbrzeżnych kolej wąskotorowa dobrze się sprawdza i jest użytecznym narzędziem ułatwiającym zaopatrzenie baterii artyleryjskich w amunicję. Na terenie polskiego Wybrzeża kolej tego typu funkcjonowała m.in. na Helu, a po 1945 r. przejęto systemy wąskotorowe obsługujące niemieckie baterie nadbrzeżne w Świnoujściu i wybudowane przez okupanta na Helu⁸. Na przełomie lat 40. i 50. XX w. Kierownictwo Marynarki Wojennej postanowiło wzmocnić obronę Wybrzeża, budując w strategicznych miejscach, czyli najczęściej w rejonie portów morskich, baterie artylerii stałej (BAS). Jednostki wyposażono w radziecki sprzęt artyleryjski. Każda z nich składała się ze stanowisk ogniowych armat (4 sztuki), schronów załogi, stanowisk radarowych i kierowania ogniem oraz magazynów amunicyjnych. Stosowano armaty o kalibrze 100 mm, 130 mm oraz 152,4 mm. W celu dowozu amunicji na stanowiska ogniowe główny magazyn amunicji połączono linią wąskotorową ze stanowiskami armat. Na linii używano dwuosioowych wagonów platform z hamulcem ręcznym, które załoga ręcznie przeciągała z magazynu na stanowiska ogniowe i z powrotem. Tego typu systemy transportowe funkcjonowały w:

- 19 BAS w Kołobrzegu,
- 25 BAS w Gdańsku Stogach,
- 9 BAS w Ustce,
- 11 BAS w Gdyni Redłowie,

⁸ W Świnoujściu wybudowano 3-działową baterię Goeben z armatami kalibru 280 mm (choć plany pierwotnie zakładały montaż armat kalibru 305 mm), zaś na Helu zastosowano armaty kalibru 406 mm.

- 13 BAS na Helu, gdzie obiekty tej jednostki wykorzystywały (przebrożone w sprzęt radziecki) stanowiska Baterii Cyfrowej. Było to jedyne miejsce, gdzie kolejka BAS włączona została do sieci wąskotorowej, czyli funkcjonującej od lat 30. XX w. wojskowej kolei wąskotorowej na Helu. Baterie Artylerii Stałej pełniły funkcje bojowe do lat 70. XX w. W późniejszym czasie zostały one przeniesione do rezerwy i zakonserwowane. Po 1989 r., kiedy nadzór wojska nad tymi obiektami w znacznym stopniu osłabł, padły one ofiarą dewastacji i kradzieży. Obecnie większość z nich położona jest na terenie ogólnodostępnym i istnieje możliwość ich zwiedzania. Do naszych czasów zachował się jeden wagon amunicyjny pochodzący z 19 BAS w Kołobrzegu, który można oglądać w Kołobrzesckim Skansenie Morskim (ryc. 18)⁹.

KOLEJE WĄSKOTOROWE UŻYWANE PRZEZ MARYNARKĘ WOJENNĄ

Polska Marynarka Wojenna po 1945 r. wykorzystywała do swoich potrzeb 3 systemy kolei wąskotorowych (o prześwicie 600 mm), które zostaną przedstawione poniżej. Ich głównym zadaniem była obsługa składnic amunicyjnych oraz dowóz amunicji do nadbrzeży portowych, gdzie następował jej załadunek na okręty wojenne.

Kolej wąskotorowa Portu Wojennego Świnoujście¹⁰

Świnoujście, położone na wyspach Uznam i Wolin nad Zatoką Pomorską, było ważnym strategicznie portem blokującym ujście Odry do Bałtyku. W połowie XIX w. Niemcy rozpoczęli wznoszenie na tym terenie portu wojennego oraz twierdzy morskiej. Prace nad rozbudową infrastruktury militarnej kontynuowano aż do 1945 r. W tym czasie liczne magazyny, baterie artyleryjskie oraz baseny portowe połączono torowiskami wojskowej kolei wąskotorowej. Po II wojnie światowej część obiektów dawnej twierdzy była wykorzystywana przez flotę wojenną Związku Radzieckiego. Polska Marynarka Wojenna przejęła i wykorzystywała kolej wąskotorową położoną na Wolinie w rejonie osady Ognica. Istniejąca tam składnica amunicyjna do chwili obecnej jest militarnie wykorzystywana przez marynarkę. Na zamkniętym terenie znajduje się około 14 km torów o prześwicie 600 mm. Do lat 80. XX w. kolej ta dochodziła do nadbrzeża portowego. Obecnie ten fragment sieci jest wyłączony z eksploatacji. Do lat 70. w gestii wojska był również odcinek kolei wąskotorowej prowadzący do dawnej baterii Goeben położonej w rejonie stacji PKP Przytór. W tamtym rejonie znajdowała się rampa, na której dokonywano przeładunku amunicji przywożonej koleją normalnotorową. Sama bateria, choć nowoczesna (wybudowana w 1938 r.), została przez Niemców przeniesiona na Wał Atlantycki, a jej obiekty zostały wykorzystane jako magazyny i schrony. W czasach PRL marynarka wykorzystywała te obiekty do podobnych celów. W latach 80. teren baterii został opuszczony przez wojsko, jednak pozostawiono linię wąskotorową, która dochodziła do obszaru zamkniętego składnicy amunicyjnej. Pozostałości torowisk i zaplecza technicznego kolejki na terenie dawnej baterii Goeben zachowały się do chwili obecnej. Szlak wąskotorowy na tym obszarze zaznaczono nawet na mapie topograficznej.

⁹ Wagon ten, choć pozbawiony jest wielu elementów, stanowi cenny zabytek z czasów zimnej wojny.

¹⁰ Kolej ta położona jest w rejonie Ognicy będącej obecnie częścią Świnoujścia (niemiecka nazwa to: Skład Amunicji Werder). Kolej wąskotorowa nosiła wojskową nazwę: bocznica nr 881.

Jeżeli chodzi o tabor wykorzystywany w Ognicy, to ruch od lat 50. prowadzony był lokomotywami WLS40/WLS50. Do chwili obecnej używa się nadal 2 lokomotywy tego typu. Wagony stanowiły zbieraninę różnych typów i producentów. Wykorzystywano tam typowe wagony HF, używano również nietypowych wagonów z zagłębioną podłogą do przewozu min morskich na wózkach od wagonów HF¹¹. W czasie wojny Niemcy sprowadzili do Ognicy wagony zdobyte we Francji, pochodzące z Linii Maginota. Po likwidacji kolei w Gdyni Oksywiu do Ognicy trafiły używane tam polskie wagony z wytwórni Gostyńskiego. W 2007 r. Ministerstwo Obrony Narodowej zdecydowało się przekazać nieodpłatnie część zbędnego taboru na rzecz Fundacji na Rzecz Leśnych Kolei Wąskotorowych. Wagony te przeznaczono dla odbudowywanej w tym czasie kolei leśnej w Czarnej Białostockiej. Po likwidacji fundacji tabor ten został uratowany przed zniszczeniem i trafił do prywatnych kolekcji (ryc. 19–20)¹².

Kolej wąskotorowa w Porcie Wojennym Gdynia Oksywie¹³

Historia wojskowej kolei wąskotorowej w Gdyni Oksywiu sięga końca lat 20. XX w. Linię wybudowano w celu połączenia portu wojennego z magazynami amunicyjnymi położonymi w Wąwozie Ostrowickim. W czasie wojny Gdynia, przemianowana przez Niemców na Gottenhafen, była ważną bazą Kriegsmarine. Na wodach Zatoki Gdańskiej znajdował się poligon morski. W 1942 r. rozpoczęto budowę doświadczalnego ośrodka broni podwodnych w Babich Dołach. Tam też powstało lotnisko wojskowe, a na wodach zatoki wybudowano obiekty tzw. torpedowni: Oksywie i Babie Doły. Niemcy na potrzeby tych inwestycji rozbudowali znacznie istniejącą przed wojną sieć wąskotorową (ryc. 21). Główna linia, poprowadzona brzegiem morza, nosiła nazwę „Kaszubskiego Ekspresu”. Kolej wąskotorową doprowadzono do budynków torpedowni, kładąc tory wąskotorowe na drewnianych molach. Pod wzgórzem oksywskim w czasie wojny powstała podziemna fabryka min akustycznych, w której tunelach również ułożono tory kolejki, łącząc je z istniejącą siecią. Po wojnie polska Marynarka Wojenna stopniowo ograniczała zasięg eksploatowanych linii. Kolej funkcjonowała do lat 80. XX w. Na samym końcu wykorzystywano jedynie torowiska między portem a składnicą amunicyjną w Wąwozie Ostrowickim. Sporo kłopotów przy utrzymaniu szlaku sprawiał zwłaszcza odcinek u podnóża Klifu Oksywskiego, gdzie tor poprowadzony był na estakadzie nad wodami zatoki (ryc. 22–23). Ze względu na duże koszty remontu tej konstrukcji podjęto decyzję o rozbiórce linii. Tabor trafił na Hel i do Ognicy, gdzie Marynarka Wojenna do chwili obecnej użytkuje kolej wąskotorową.

Wojskowa kolej wąskotorowa na Helu¹⁴

Powstała w latach 30. i związana była z budową na Helu portu wojennego z zapleczem magazynowym oraz ustanowieniem na tym terenie w 1936 r. Rejonu Umocnionego Hel. W czasie wojny, po zajęciu tego terenu przez Niemców, nastąpił dalszy rozwój sieci wąskotorowej. W tym okresie powstały liczne obiekty fortyfikacyjne, w tym baterie

¹¹ Wśród personelu składnicy używano dla nich nazwy: wagony typu Miner.

¹² Po wypowiedzeniu umowy Fundacji na Rzecz Leśnych Kolei Wąskotorowych przez Lasy Państwowe wagony i lokomotywa trafiły do miejscowości Sokoły. W 2019 r. fundacja zakończyła działalność, zaś wagony zostały sprzedane prywatnym kolekcjonerom.

¹³ Kolej ta nosiła wojskowe oznaczenie: Bocznic nr 581.

¹⁴ Kolej ta nosiła wojskowe oznaczenie: Bocznic nr 582.

przeciwlotnicze i bateria ciężkiej artylerii nadbrzeżnej nosząca nazwę Schleswig-Holstein. W czasie działań wojennych Niemcy przenieśli ją, co prawda, do Europy Zachodniej, na tworzony tam Wał Atlantycki, jednak jej obiekty zachowano. Stanowiły one duży kompleks schronów i oczywiście były połączone linią wąskotorową z resztą sieci¹⁵. Po 1945 r. Hel znów stał się ważną bazą marynarki. Na teren półwyspu wstęp z tych powodów był mocno ograniczony. Militarnie wykorzystywano część obiektów fortyfikacyjnych wzniesionych zarówno przed wojną, jak i w jej czasie. Oprócz tego wybudowano szereg nowych obiektów militarnych: nowe baterie artylerii nadbrzeżnych, baterie przeciwlotnicze, kompanijne rejonu umocnione oraz stanowiska rakiet OPL. Kolej wąskotorowa zapewniała dowóz zaopatrzenia do tych wszystkich instalacji oraz zapewniała dowóz do portu wojennego min, torped i amunicji z 3 stref magazynowych (ryc. 24–30). Od lat 60. następowało stopniowe skracanie wykorzystywanych linii. Po 1967 r. rozebrano fragment sieci prowadzący na Cypel. Rozbiórce uległa również linia przechodząca bezkolizyjnie pod linią normalnotorową Puck – Hel. Na początku XXI w. marynarka zrezygnowała z wykorzystania obiektów poniemieckiej baterii S-H. Na szczęście tory nie zostały tam rozebrane, co ułatwiło zorganizowanie w tym miejscu Muzeum Obrony Wybrzeża i Muzeum Helskich Kolei, które ma siedzibę w dawnych schronach amunicyjnych baterii Schleswig-Holstein. W latach 2006–2009 dokonano na tym terenie odbudowy części torowisk i obecnie prowadzony jest na nich ruch osobowy w sezonie turystycznym. Aktualnie Marynarka Wojenna użytkuje 2 linie o długości około 17 km wychodzące z portu wojennego na Helu i obsługujące tzw. Strefy, czyli magazyny min morskich, torped i amunicji artyleryjskiej. Torowiska kolei wąskotorowej na Helu są bieżąco utrzymywane w należytych stanie. W latach 80. XX w. wymieniono nawierzchnię na wielu odcinkach linii. Zastosowano wówczas staroużyteczne szyny typu S-42. W ostatnich latach jeden z wagonów przystosowano do przewozów osobowych (ryc. 31), choć podobno pociągi wożące kadre i obsługę licznych instalacji wojskowych w tej części Półwyspu Helskiego były uruchamiane w latach 50., kiedy kolej docierała do zespołu koszarowego w Borze.

Jeśli chodzi o tabor wykorzystywany na Helu, to początkowo używano lokomotyw sprzed wojny oraz sprowadzonych przez okupanta w czasie jej trwania. W latach 50. pojawiły się tam lokomotywy typu WLS40/WLS50, które zastąpiły przedwojenny tabor trakcyjny. Wykorzystywano wagony pochodzące sprzed wojny, jak i te sprowadzone przez Niemców, zarówno produkcji niemieckiej, jak i budowy francuskiej, a pochodzące z Linii Maginota (ryc. 32–36)¹⁶. Ostatnio część taboru z kolei wąskotorowej na Helu została wystawiona na sprzedaż przez Agencję Mienia Wojskowego, znajdując ostatecznie miejsce w Muzeum Helskich Kolei (ryc. 37) lub wzbogacając prywatne kolekcje taboru wąskotorowego w Polsce. Najciekawszym wydarzeniem ostatnich lat było ogłoszenie przetargu na zakup nowego taboru na potrzeby tamtejszej wąskotorówki. W 2017 r. na Hel trafiły w związku z tym 2 nowe lokomotywy wyprodukowane w krajowej fabryce oraz 18 nowych wagonów do przewozu amunicji¹⁷.

¹⁵ Obecnie na tym terenie funkcjonuje kolej turystyczna. Część torowisk została w latach 2006–2009 odbudowana na jej potrzeby.

¹⁶ Wagony zdobyczne były masowo wykorzystywane przez Niemców w czasie wojny. Pewna ich liczba trafiła m.in. na kolej leśną w Lipie, którą budowano w czasie okupacji.

¹⁷ Dostawcą nowego taboru zostało konsorcjum Martech Plus Marcin Mistarz i Energo-Mechanik. Dostarczone lokomotywy są przystosowanymi dla potrzeb wojska lokomotywami górniczymi.

ZAKOŃCZENIE

Wojskowe koleje wąskotorowe w Polsce po 1945 r. są systemami trudnymi do zbadania ze względu na tajemnicę wojskową. Dostępnych jest niewiele zdjęć, a plany i schematy najczęściej uległy zniszczeniu. Cieszy fakt, że do dzisiejszych czasów przetrwały dwie wojskowe koleje wąskotorowe w porcie Świnoujście i na Helu. Ich los nie wydaje się być zagrożony. Ruch na nich prowadzony jest w miarę potrzeb. Najłatwiej jest spotkać na szlaku wojskowy skład wąskotorowy w czasie trwania dużych manewrów morskich flot NATO. Pracę wąskotorówki na Helu można bez problemu obserwować, bowiem jej torowiska przechodzą przez tereny obecnie ogólnodostępne. Obszarami zamkniętymi są nadal port wojenny oraz tzw. Strefy, gdzie przechowywana jest amunicja. Być może w najbliższym czasie wymiany taboru doczeka się również kolej wąskotorowa portu Świnoujście. Tamtejszy system wąskotorowy jest w dalszym ciągu położony na zamkniętym terenie, a więc niedostępny do zwiedzania.

Na zakończenie warto wspomnieć, iż po zakończeniu II wojny światowej wąskotorowe koleje wojskowe używane były w wielu innych krajach świata. W Wielkiej Brytanii wykorzystywano je do lat 60. XX w. Tego typu kolej eksploatowała również marynarka Związku Radzieckiego. W Niemczech ostatnia składnica amunicji wykorzystująca kolej wąskotorową, podlegająca marynarce wojennej (Bundesmarine) w Laboe, zakończyła działalność w 1995 r. Jej tabor zasilili kilka niemieckich kolei muzealno-turystycznych.

Bibliografia:

- BURZYKOWSKI R., *Kolej wąskotorowa Portu Wojennego w Świnoujściu*, „Świat Kolei”, 2013, nr 2.
- FEDOROWICZ S., *Ze Świnoujścia do Czarnej Białostockiej*, „Świat Kolei”, 2013, nr 6.
- Fortyfikacje Półwyspu Helskiego: mapa turystyczna*, oprac. meryt. A. Woźniakowski, W. Nadolny, C. Piotrowski, Gliwice 2007.
- GOŁASZEWSKI J., JERCZYŃSKI M., POL T., ZAJFERT M., *Wrocławska kolej wąskotorowa 1894–1991*, Poznań 2010.
- JANKOWSKI T., *Wagon platforma amunicyjna w Kołobrzeskim Skansenie Morskim*, „Stalowe Szlaki”, 2017, nr 2.
- JANKOWSKI T., *Wąskotorowa kolej wojskowa na Helu*, „Stalowe Szlaki”, 2016, nr 4.
- KISIEL A., *Koszalińska kolej wąskotorowa 1898–2016*, Koszalin 2016.
- LABBUDA K., *Kolej wojskowa na Helu*, „Rocznik Helski”, t. III, 2005.
- POKROPIŃSKI B., *Jędrzejowskie koleje wąskotorowe*, Zamość 2012.
- POKROPIŃSKI B., *Kolej grójecka*, Warszawa 2002.
- POKROPIŃSKI B., CHWEDYK H., *Hrubieszowskie koleje wąskotorowe*, Zamość 2008.
- SADOWSKI J., *Szlak historii militarnej Kaszub Północnych*, Jastarnia–Gliwice 2014
- TORZEWSKI M., *Gnieźnieńska i wrzesińska koleje wąskotorowe*, Warszawa 2006.
- TUCHOLSKI Z., *Kolej wąskotorowa na Helu 600 mm (bocznica wojskowa Nr 582)*, maszynopis, zbiory Autora
- TUCHOLSKI Z., *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009.
- TUCHOLSKI Z., *Tabor kolejowy Komendy Portu Wojennego w Świnoujściu*, „Świat Kolei”, 2013, nr 6.

- TUCHOLSKI Z., *Wąskotorowa kolej wojskowa w Centrum Badań Polowych Artylerii w Zielonce (bocznica wojskowa nr 182 oraz bocznica normalnotorowa nr 127)*, maszynopis, zbiory Autora.
- TUCHOLSKI Z., *Wojskowa kolej wąskotorowa na poligonie w Zielonce i Rembertowie*, cz. 2, *Okres powojenny*, „Świat Kolei”, 2014, nr 5.
- TUCHOLSKI Z., *Zarys historii lokomotyw typu: Wls40, Wls50, 2Wls50, 4Wls50*, „Stalowe Szlaki”, 1999, nr 1.
- WITKOWSKI R., *Koleje wąskotorowe na Żuławach*, Poznań 2009.
- ZAJFERT M., *Kolej wąskotorowa Niechcice*, „Świat Kolei”, 2014, nr 7.
- ZAJFERT M., DEMBIŃSKI W., *Kolejka mławska*, Warszawa 1991.



Ryc. 1. Wagon cysterna typu 3Rw do przewozu paliwa lotniczego zbudowany w zakładach „Zastal” w Zielonej Górze na zamówienie Ministerstwa Obrony Narodowej. Wagony te używano na kolejach grójeckiej i koszalińskiej (fot. Autor, Chabówka, lato 2007 r.).



Ryc. 2. Dawne magazyny uzbrojenia w Zielonce, tzw. strefa T-1, którą obsługiwała kolej wąskotorowa (fot. Autor, jesień 2015 r.).



Ryc. 3. Magazyn amunicji w tzw. strefie T-1 w Zielonce z widoczną rampą kolejki
(fot. Autor, jesień 2015 r.).



Ryc. 4. Ślady torowiska na terenie tzw. strefy T-1 w Zielonce
(fot. Autor, wiosna 2014 r.).



Ryc. 5. Lokomotywa WLS75-33 z 1965 r. używana na Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Zielonce, obecnie wyeksponowana na stacji Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej w Cisnej Majdanie
(fot. Autor, jesień 2015 r.).



Ryc. 6. Wagon platforma z Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Zielonce znajdujący się obecnie w zbiorach Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie
(fot. Autor, lato 2008 r.).



Ryc. 7. Oryginalne poniemieckie sprzęgi w wagonach używanych dawniej na Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Zielonce, a obecnie znajdujących się w zbiorach Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (fot. Autor, lato 2008 r.).



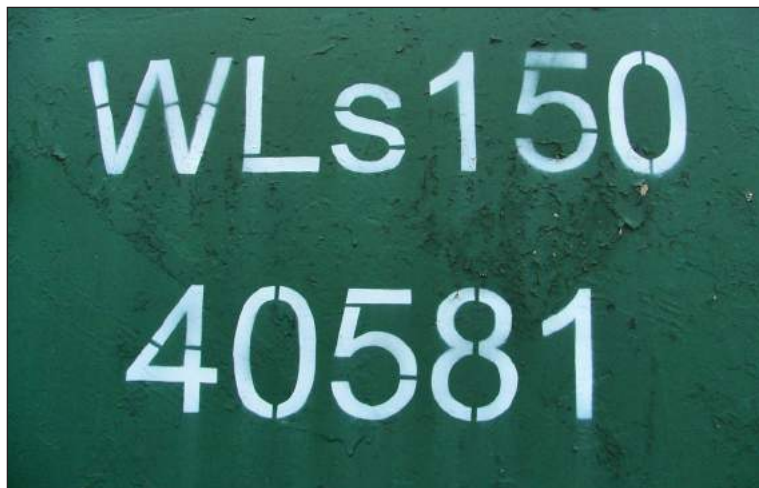
Ryc. 8. Akumulatorowy wózek przystosowany do jazdy po szynach używany do przewozu amunicji w tzw. strefie T-1 w Zielonce znajdujący się obecnie w zbiorach Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (fot. Autor, lato 2019 r.).



Ryc. 9. Zbudowana sposobem gospodarczym drezyna motorowa DSNA175/68 używana na Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Zielonce, stanowiąca obecnie czynny eksponat w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (fot. Autor, jesień 2017 r.).



Ryc. 10. Używany na Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Zielonce prototyp lokomotywy WLs150 znajdujący się obecnie w zbiorach Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (fot. Autor, lato 2008 r.).



Ryc. 11. Oznaczenie wojskowe na lokomotywie Wls150-001 z Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Zielonce znajdującej się obecnie w zbiorach Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (fot. Autor, lato 2008 r.).



Ryc. 12. Wojskowe oznaczenia dwuosioowego wagonu krytego z Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Zielonce znajdującego się obecnie w zbiorach Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (fot. Autor, lato 2008 r.).



Ryc. 13. Wagon kryty z Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Zielonce znajdujący się obecnie w zbiorach Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (fot. Autor, lato 2008 r.).



Ryc. 14. Brama kolejkowa na terenie Wojskowego Instytutu Technicznego Uzbrojenia w Zielonce (fot. Autor, wiosna 2008 r.).



Ryc. 15. Rozebrane torowisko wąskotorówki na terenie poligonu w Zielonce (fot. Autor, wiosna 2008 r.).



Ryc. 16. Rozebrane torowisko wąskotorówki na terenie poligonu w Zielonce (fot. Autor, wiosna 2008 r.).



Ryc. 17. Zachowane resztki rampy kolejki na terenie poligonu w Zielonce.



Ryc. 18. Wagon platforma amunicyjna z 19 Baterii Artylerii Stałej w Kołobrzegu zachowana w zbiorach Kołobrzieskiego Skansenu Morskiego (fot. Autor, jesień 2016 r.).



Ryc. 19. Lokomotywa WLS40-402 z 1956 r., która pełniła służbę na kolei wojskowej w Swinoujściu. Pojazd stanowi obecnie własność prywatną (fot. P. Wilkowski, Sokoły, lato 2019 r.).



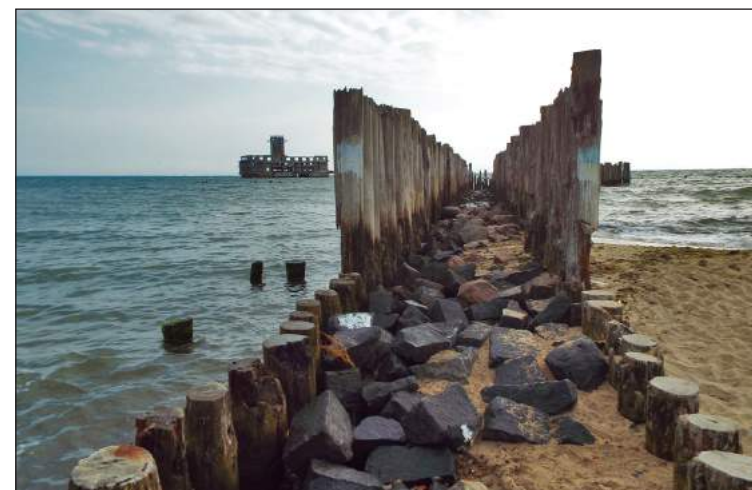
Ryc. 20. Wagon zbudowany w latach 20. XX w. w Fabryce Władysława Gostyńskiego dla wojskowej kolei w Gdyni Oksywiu. Po likwidacji tamtejszej linii pracował w Świnoujściu. Obecnie znajduje się w prywatnej kolekcji taboru (fot. P. Wilkowski, Sokoły, lato 2019 r.).



Ryc. 21. Budynek dawnej lokomotywowni wybudowanej w Babich Dołach w Gdyni na potrzeby rozbudowanej przez Niemców sieci kolei wąskotorowych na Oksywiu (fot. Autor, jesień 2015 r.).



Ryc. 22. Pozostałości estakady, na której położono tor łączący Wąwóz Ostrowicki z portem na Oksywiu (fot. Autor, jesień 2015 r.).



Ryc. 23. Estakada, na której poprowadzono linię wąskotorową do widocznej w tle torpedowni zbudowanej przez Niemców. Linię tę do lat 50. XX w. wykorzystywała Marynarka Wojenna (fot. Autor, jesień 2015 r.).



Ryc. 24. Lokomotywownia wojskowej kolei wąskotorowej na Helu.
Budynek to zaadaptowana do nowej roli dawna kotłownia
(fot. Autor, lato 2015 r.).



Ryc. 25. Wjazd na teren składnicy min morskich na Helu
(fot. Autor, lato 2015 r.).



Ryc. 26. Dawna brama kolejki prowadząca na teren Portu Wojennego na Helu
(fot. Autor, lato 2009 r.).



Ryc. 27. Torowisko wojskowej kolei wąskotorowej na Helu poprowadzone lasem
(fot. Autor, lato 2015 r.).



Ryc. 28. Historyczne zdjęcie nieistniejącego żurawia w helskim porcie wojennym oraz wąskotorowych wagonów (fot. Autor, lato 2009 r.).



Ryc. 29. Dawny schron niemieckiej baterii artylerii najcięższej na Helu wykorzystywany do początku XXI w. przez Marynarkę Wojenną w roli magazynu. Widoczny tor kolejki (fot. Autor, lato 2009 r.).



Ryc. 30. Do początku XXI w. Marynarka Wojenna wykorzystywała do swoich potrzeb dawne niemieckie schrony amunicyjne. Obecnie ma w nich siedzibę Muzeum Helskich Kolei (fot. Autor, lato 2009 r.).



Ryc. 31. Wagon przystosowany do przewozów osobowych na terenie Portu Wojennego na Helu (fot. Autor, lato 2015 r.).



Ryc. 32. Typowy wagon helskiej wojskowej wąskotorówki
na terenie Portu Wojennego na Helu
(fot. Autor, lato 2015 r.).



Ryc. 33. Manewry lokomotyw WLS40 na torach w rejonie Portu Wojennego na Helu
(fot. Autor, lato 2015 r.).



Ryc. 34. Skład wojskowych platform na leśnej mijance
prowadzony przez lokomotywę WLS40 – WP 11-40372
(fot. Autor, lato 2015 r.).



Ryc. 35. Oblot składu na mijance położonej w rejonie
Ośrodka Wypoczynkowego Marynarki Wojennej „Kormoran” na Helu
(fot. Autor, lato 2015 r.).



Ryc. 36. Typowe dla kolei wąskotorowej na Helu wagony platformy służące do przewozu uzbrojenia (fot. Autor, lato 2015 r.).



Ryc. 37. Typowy wagon wojskowej kolei wąskotorowej na Helu, obecnie eksponat Muzeum Helskich Kolei (fot. Autor, lato 2015 r.).

DR ARIEL CIECHAŃSKI

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN (Warszawa)

WOJENNE KOLEJE POLOWE A ROZWÓJ WYBRANYCH KOLEI CUKROWNICZYCH W POLSCE W LATACH 1918–1939

I. WPROWADZENIE

Podstawowym celem niniejszego opracowania jest ukazanie związku pomiędzy likwidacją licznych kolei polowych budowanych przez okupacyjne wojska w trakcie I wojny światowej a rozwojem kolei cukrowniczych w Polsce, odnotowanym szczególnie w okresie dwudziestolecia międzywojennego.

Jako wojenne koleje polowe definiujemy koleje wąskotorowe budowane przez wojska okupacyjne, służące do szybkiego zaopatrzenia oddziałów operujących przy linii frontu. Koleje te często charakteryzowały się prowizoryczną infrastrukturą, nierzadko torami wykonanymi z gotowych przeseł układanych bezpośrednio na poboczach drogi. Natomiast jako koleje cukrownicze rozumiemy tutaj koleje stanowiące własność cukrowni, służące przede wszystkim przewozom kampanijnym buraków cukrowych, a także innych niezbędnych towarów i odpadów produkcyjnych za pomocą własnej i niezależnej od PKP sieci linii kolejowych i własnego taboru. W polskich warunkach są to, poza jednym przypadkiem, koleje wąskotorowe głównie o prześwicie toru 600 lub 750 mm.

Brak jest do tej pory szerszych opracowań na temat kolei polowych budowanych w trakcie I wojny światowej w Polsce. Jednym z nielicznych podejmujących to zagadnienie w aspekcie Wielkopolski jest M. Budnik (2015). Wiele odwołań do powstania tego typu środka transportu odnajdziemy jednak w literaturze dotyczącej rozwoju sieci kolejowej w Polsce, począwszy na klasycznej pracy T. Lijewskiego (1959), poprzez opracowania S. Koziarskiego (1993a, 1993b) i wspólną pracę T. Lijewskiego i S. Koziarskiego (1995), skończywszy na dziele Z. Taylora (2007). Ważną rolę odgrywają tu także publikacje popularnonaukowe będące monografiami kolei wąskotorowych PKP powstałych na bazie dawnych kolei polowych. Jak do tej pory doczekały się takich opracowań Kujawskie Koleje Dojazdowe (KD) (Pokropiński, 1993), Zwierzyniecka KD (Tajchert, 2007), Jędrzejowska KD (Pokropiński, 2008), Wieluńska KD (Tajchert, 2013), Rogowska KD (Tajchert, Wawrzyniak, Zajfert, 2014) i Ostrołęcka KD (Tajchert, 2015).

W przypadku badań rozwoju sieci kolei cukrowniczych kluczowe znaczenie ma praca A. Ciechańskiego (2013). Należy także tu wspomnieć o licznych pozycjach popularnonaukowych traktujących o historii tego typu kolei w ujęciu pojedynczych

regionów bądź zakładów. Z ujętych w niniejszym opracowaniu obszarów szczególnie bogata literatura dotyczy kolei cukrowniczych na Kujawach i w Wielkopolsce (Pokropiński, 1993; Matuszewski, 1994; Kucharski, 2012). Problematykę sieci kolei cukrowni na Lubelszczyźnie i Roztoczu poruszają H. Chwedyk (2006) i H. Chwedyk wraz z B. Pokropińskim (2008). Niestety, większość pozyskanych tą drogą informacji wymaga weryfikacji i uzupełnień.

W dalszej części niniejszego opracowania autor opiera się w dużej mierze na własnej pracy z 2013 r., w której brakuje informacji we wspomnianych powyżej źródłach publikowanych uzupełnia wiedzę czerpaną ze źródeł archiwalnych zgromadzonych w archiwach państwowych (AP). Tak więc w AP Kalisz w zespołach Cukrownia „Zbiersk” w Zbiersku oraz Cukrownia i Rafineria „Zbiersk” SA w Zbiersku są zgromadzone dane o rozwoju sieci kolei cukrowniczych cukrowni „Zbiersk” i cukrowni „Cielce”. W zasobie archiwalnym AP Lublin znajdują się natomiast zespoły akt Cukrownia i Rafineria „Lublin” SA w Lublinie oraz Cukrownia i Rafineria „Milejów” SA w Milejowie zawierające obfite materiały dotyczące rozwoju sieci kolejowych cukrowni „Lublin”. Znacznie mniej o rozwoju sieci kolei cukrowniczych można dowiedzieć się z akt zgromadzonych w zespołach Cukrownia „Opole” SA w Opolu Lubelskim i Cukrownia „Zakrzówek” SA w Zakrzówku. W zespole Rząd Gubernialny Lubelski – Wydział Budowlany II przechowywane są materiały dotyczące budowy kolei cukrowni „Nieledeń”, „Mircze”, „Poturzyn”, „Strzyżów”, „Garbów”, „Milejów”, „Opole Lubelskie” i „Zagłoba”. W AP w Łodzi w zespole Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Łodzi znajdują się szczególnie cenne z punktu widzenia niniejszego opracowania akta dotyczące głównie przejęcia części linii kolei cukrowniczych przez PKP. Zawierają one nowe cenne dane o rozwoju i przejęciu przez PKP części sieci kolejowych cukrowni „Ostrowy”, „Gosławice”, „Brześć Kujawski” i „Dobre”. Materiały dotyczące sieci kolei cukrowni „Gosławice” znajdują się w konińskim oddziale AP w Poznaniu w dwóch zespołach akt: Spółka Akcyjna Cukrowni i Rafinerii „Gosławice” i Cukrownia „Gosławice” w Gosławicach (w Koninie). Mają głównie charakter ekonomiczno-księgowy i umożliwiają odtworzenie historii rozwoju sieci kolei tej cukrowni. W pracy wykorzystuje się także zespoły akt z włocławskiego oddziału AP w Toruniu. W zespole Cukrownia „Dobre” w Dobrem (powiat nieszawski) znajdują się bogate w informacje materiały o rozwoju sieci kolei tej cukrowni. Warto zauważyć, że powyżej przedstawione są jedynie źródła dotyczące przykładów kolei cukrowniczych dalej omawianych. Szczegółowe odwołania do poszczególnych jednostek akt zainteresowani znajdą w oryginalnej pracy autora (Ciechański, 2013).

Po wprowadzeniu, będącym także przeglądem piśmiennictwa, autor pokrótce charakteryzuje sytuację kolei cukrowniczych przed końcem I wojny światowej, następnie na chwilę skupia się na okresie krótko po 1918 r., by w kolejnej części szerzej omówić na wybranych przykładach procesy kształtowania się kolei cukrowniczych mogące być pochodną likwidacji wojennych kolei polowych. Całość opracowania wieńczy krótkie podsumowanie.

2. KOLEJE CUKROWNICZE W POLSCE DO 1918 R.

W historii sieci kolei cukrowniczych wyróżnia się kilka etapów. W latach 1881–1918 rozwijały się one głównie na obszarze Pojezierza Wielkopolskiego i Niziny

Wielkopolskiej. Dla powstającego przemysłu cukrowniczego kolej wąskotorowa stanowiła stosunkowo tani i niezawodny środek transportu buraków cukrowych z plantacji do zakładów przetwórczych. Warto pamiętać, że w tym czasie większość dróg miała charakter gruntowy, była zatem trudno przejezdna w okresie kampanii cukrowniczej przypadającej na jesień. Sieci w pozostałych regionach miały w tym okresie znikomy wpływ na ogólną długość sieci kolei cukrowniczych w Polsce.

Pruska ustawa o wywłaszczeniu własności gruntowej z 11 czerwca 1874 r. przewidywała przymusowe wywłaszczenie gruntów dla użytku prywatnego „ze względu na dobro publiczne”. Odnosiło się to także do prywatnych kolei przemysłowych. Dzięki temu w zaborze pruskim wybudowano przed I wojną światową około 600 km kolei cukrowniczych, głównie o prześwicie toru 750 i 900 mm. Największe sieci posiadały cukrownie: „Kruszwica” (143 km), „Wierzchosławice” (130 km) i „Mątwy” (120 km) (Wolski, Wiśniewski, 1927).

W zaborze rosyjskim o zgodzie na budowę kolei wąskotorowej decydowało Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, a dokładnie Urząd Główny do spraw gospodarki miejscowej. Często jednak „ze względów strategicznych” odmawiano koncesji. Nie było przymusowego wywłaszczenia gruntów pod koleje. Podstawowym środkiem dostarczania surowca do cukrowni pozostawały więc furmanki. Rozwój sieci kolei cukrowniczych na obszarze zaboru rosyjskiego zaczął się od 1907 r. Wybudowano wtedy koleje cukrowni „Brześć Kujawski” (37 km), „Dobre” (56 km), „Nieledeń” (24 km) i „Klemensów” (47 km). W 1912 r., równoległe z budową zakładu, budowano kolej cukrowni „Gosławice”. W sumie przed wybuchem I wojny światowej na terenie Królestwa Kongresowego było około 350 km kolei cukrowniczych, głównie o prześwicie toru 750 mm. Wybuch I wojny światowej wstrzymał na 7 lat ich dalszą rozbudowę. Koleje cukrowni „Dobre”, „Brześć Kujawski”, „Ostrowy” i „Gosławice” zostały zarekwirowane na potrzeby użytku publicznego. Okupanci niemieccy dobudowali wiele nowych linii, głównie o szerokości toru 600 mm, dlatego zdecydowano o przekuciu na taki prześwit kolei cukrowni „Ostrowy” i „Gosławice”. Podobny los spotkał kolej cukrowni „Zbiersk”. W zaborze austriackim podobnie postąpiono z koleją cukrowni „Woźuczyn”, zaś linię Wronowicze–Mircze okupant zdemontował całkowicie (Wolski, Wiśniewski, 1927).

3. SYTUACJA BEZPOŚREDNIO PO I WOJNIE ŚWIATOWEJ

W latach 1918–1922 Ministerstwo Kolei Żelaznych przejęło 2587 km linii wąskotorowych użytku publicznego i 4735 km kolei gospodarczych (Pokropiński, 1980, s. 17). W tej ostatniej liczbie zapewne mieściły się i wojenne koleje polowe. W trakcie I wojny światowej powstały jako wojskowe, przejęte następnie przez PKP, koleje wąskotorowe rogowska, mławska, zwierzyniecka, ostrołęcka, wieluńska, jak również, zastąpiona następnie przez linię normalnotorową, kolej Nasielsk–Lubicz czy też większe fragmenty kolei hrubieszowskiej, jędrzejowskiej, a wreszcie kolei kujawskich (Lijewski i Koziarski, 1995). Znaczna jednak część kolei tego typu została stopniowo rozebrana i konieczne stało się zagospodarowanie ich mienia.

W czasie I wojny światowej zarekwirowane zostały koleje wąskotorowe cukrowni „Brześć Kujawski”, „Gosławice”, „Dobre”, „Ostrowy” i „Leśmierz”. Pierwotnie nastąpiła rekwizycja przez wojska niemieckie całych linii kolejowych wraz z obsługującym

je taborom. Po zakończeniu działań wojennych koleje wróciły do swych poprzednich właścicieli. Po dwóch tygodniach pojawiła się rządowa Komisja Kolejowa, która orzekła, że wymienione koleje przechodzą pod kuratelę administracji rządowej jako zdobycze wojenna. W następstwie tego cukrownie zostały zmuszone do ponoszenia bardzo wysokich kosztów frachtu w wysokości 150 procent kwoty obowiązującej na kolejach normalnotorowych. Cukrownie podjęły starania o zwrot kolei lub też wypłatę odszkodowań. W piśmie z 14 czerwca 1919 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych wyrażało gotowość płacenia czynszu dzierżawnego za zajęte koleje, jednak nie doszło do porozumienia. W lipcu 1921 r. w Sejmie został zgłoszony nagły wniosek do rządu o zwrot kolei cukrowniom. Rozmowy z Ministerstwem Kolei po wznowieniu trwały cztery lata i nie zostały uwieńczone sukcesem, pomimo nalegań na zwrot ze strony Ministerstwa Skarbu. 20 sierpnia 1925 r. Ministerstwo Kolei zawiadomiło właścicieli kolei o nowych przeszkodach: sprzeciw załóg kolei sprawił, że „zwrot ze względów interesu ogólnego nie może być uznany za pilny i nie wydaje się wskazanym wywoływanie rzeczy tak niepożądaną, kłopotliwą jak zwalczanie opozycji personelu” (Iwasiewicz, 1925). 17 marca 1930 r. zostały odkupione koleje wąskotorowe należące niegdyś do cukrowni „Brześć Kujawski”, „Dobre”, „Gosławice” i „Ostrowy”, przejęte w 1918 r. W sumie odkupiono 173,9 km za 43 316 646 zł (Skup..., 1930).

W trakcie I wojny światowej część cukrowni utraciło też swoje koleje wąskotorowe wskutek demontażu torów przez okupantów (np. „Klemensów” i „Opole Lubelskie”).

4. REWOLUCJA KOLEJNICTWA CUKROWNICZEGO

W 1918 r. część kolei upaństwowiono. Budowanie nowych linii zapoczątkowano dopiero po 1921 r. Od 1919 r. na mocy dekretu Naczelnika Państwa z 7 marca 1919 r. możliwe było przymusowe wywłaszczenie gruntów na budowę dróg żelaznych użytku publicznego. Od 1922 r. było to możliwe tylko na podstawie wykupu. W ciągu pierwszych 6 lat po I wojnie światowej większość cukrowni znacząco rozbudowała swoje sieci kolejowe. Najwięcej, bo aż 81 km linii głównych (ze stacjami 90,5 km), zbudowała cukrownia „Brześć Kujawski”. Cukrownia „Dobre” zbudowała 80 km i dzierżawiła 12 km linii kolei państwowej. Cukrownia „Leśmierz” zbudowała 50 km, „Włostów” – 32 km, „Zbiersk” – 33 km, a Warszawskie Towarzystwo Fabryk Cukru – ponad 100 km. Także cukrownie „Gosławice”, „Józefów”, „Ciechanów”, „Chocień”, „Krasiniec”, „Borowiczki” i „Cielce” budowały swoje koleje. W sumie po I wojnie światowej wybudowano 750 km kolei, głównie o prześwicie 600 mm, rzadziej 750 mm. Łączna długość kolei cukrowniczych na terenie II Rzeczypospolitej wynosiła około 1800 km (Wolski, Wiśniewski, 1927).

Okolo 1918 r. nastąpiło gwałtowne zmniejszenie ogólnej długości sieci kolei cukrowniczych (ryc. 1). Było to rezultatem strat wojennych, głównie na Roztoczu. Druga przyczyna to upaństwowienie wielu linii na obszarze dawnego zaboru rosyjskiego.

W 1920 r. opublikowano informację przeznaczoną dla Zarządu Związku Cukrowni Królestwa Polskiego. Główny Urząd Zaopatrywania Armii w Warszawie informował o możliwości przydzielenia cukrowniom szyn, podkładów, kompletnych torów oraz taboru.

Okres dwudziestolecia międzywojennego charakteryzował gwałtowny rozwój sieci kolei cukrowniczych na Pojezierzu Wielkopolskim, Chełmińsko-Dobrzyńskim, Nizinie

Mazowieckiej oraz Wyżynie Lubelskiej i Kielecko-Sandomierskiej. Wpływ na to miały dwa czynniki: po pierwsze, budowa nowych linii przez cukrownie, które utraciły swoje sieci w 1918 r.; po drugie, budowa całkowicie nowych sieci przez już istniejące zakłady, głównie na Pojezierzu Chełmińsko-Dobrzyńskim, Nizinie Mazowieckiej i na Wyżynie Lubelskiej. Temu ostatniemu sprzyjał fakt, że przestały obowiązywać zaborcze ograniczenia w udzielaniu zezwoleń na budowę. Ponadto łatwo było o tabor i gotowe prześwity torowe o prześwicie 600 mm pozostałe po wojskowych kolejach polowych z okresu I wojny światowej.

Ostateczne zakończenie rozwoju sieci kolei cukrowniczych w Polsce przypadło na okres okupacji hitlerowskiej, kiedy to osiągnęły maksymalną długość około 1760 km (z tego 743 km na Pojezierzu i Nizinie Wielkopolskiej, a 514 km na Nizinie Mazowieckiej). Można uznać, że ten etap rozwoju był rezultatem polityki łączenia, dotychczas w dużej mierze niezależnych, sieci kolei cukrowniczych na Pojezierzu Wielkopolskim i Nizinie Mazowieckiej.

5. PRZYKŁADY SIEMI ZBUDOWANYCH LUB ROZBUDOWANYCH

Szczególnie w okresie dwudziestolecia międzywojennego nastąpił gwałtowny rozwój wielu istniejących i budowa nowych sieci kolei cukrowniczych. Ponieważ ta rozległa wiedza wykracza znacząco poza możliwości publikacyjne, w niniejszym opracowaniu autor skupia się na kilku wybranych przykładach z Kujaw, Wielkopolski oraz Lubelszczyzny i Roztocza.

a) Cukrownie związane z siecią Kujawskich Kolei Dojazdowych

Z bogatej sieci kolei na Kujawach jako przykładowa zostanie omówiona w tym miejscu m.in. kolej cukrowni „Dobre” (tab. 1, ryc. 2). Budowę tej kolei o prześwicie 750 mm zapoczątkowano w 1908 r. od linii do Nieszawy i Płowców (wydłużona w 1914 r. do Jarantowic i Wąsewa, z odgałęzieniem do Franciszkanki). Wszystkie odcinki, z wyjątkiem linii Bieganowo–Franciszkanka, przejęła w 1918 r. administracja rządowa. Ponieważ po I wojnie światowej cukrownia została pozbawiona praktycznie własnej sieci kolejowej, to w latach 1921–1928 wydłużono linię z Franciszkanki do Morzyc, a następnie do Stróżewa. W 1926 r. cukrownia odzyskała własne bezpośrednie połączenie z siecią normalnotorową. Stało się tak dzięki nowo wybudowanemu odcinkowi Dobre–Aleksandrów Kujawski¹. W tym samym roku powstał odcinek Bronisław–Szóstka. Przez cały okres lat 20. i na początku 30. powstało wiele krótkich, bocznych odgałęzień od linii głównych (np. do Pławek, Kalinowca czy Litychowa). Na tym zakończył się rozwój tej sieci w omawianym okresie, a długość nowo wybudowanych odcinków przekraczała 70 km. Z racji prześwitu toru 750 mm trudno natomiast zauważyć jakiś większy wpływ łatwiejszej dostępności taboru kolejowego na liczbę lokomotyw i wagonów omawianej kolei (tab. 2).

Zbieżnymi losami charakteryzowała się sieć kolei wąskotorowych cukrowni „Gosławice”, która również miała połączenie z innymi podobnymi sieciami tylko za pośrednictwem kolei wąskotorowych użytku publicznego. Także te koleje przeszły dwa etapy

¹ Niektóre źródła, np. T. Lijewski i S. Koziarski (1995), podają jako datę uruchomienia 1915 r., ale jest to niezgodne z materiałami archiwalnymi zgromadzonymi w oddziale AP Toruń we Włocławku.

rozwoju sieci (tab. 3, ryc. 3). W latach 1912–1913 uruchomiono linie kolejowe o prześwicie 750 mm łączące cukrownię z Anastazewem i Jabłonką Słupecką z Wilczynem. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości wszystkie te odcinki zostały włączone do sieci późniejszych Kujawskich Kolei Dojazdowych (KKD) PKP. W latach 20. stała się więc konieczna budowa nowych, własnych linii kolejowych, w większości połączonych z cukrownią pośrednio przez sieć późniejszych KKD (np. do Ziemęcina i Napruszewa). W przedmiotowym okresie powstało blisko 40 km linii kolejowych. Po zajęciu linii przez administrację rządową w 1918 r. kolejne etapy ubytku linii kolejowych nastąpiły dopiero w latach 60. i 70.

b) W Południowej Wielkopolsce

W pobliżu Kalisza funkcjonowały dwie, przez pewien okres powiązane ze sobą własnościowo, wąskotorowe sieci kolei cukrowniczych (ryc. 4).

W 1916 r. uruchomiono linię kolei cukrowniczej o prześwicie 750 mm ze Zbierska do Opatówka, z odgałęzieniem Borków–Russów (tab. 4). Rok później zakupił ją Związek Komunalny Powiatu Kalisko-Tureckiego. Po odzyskaniu niepodległości, w 1924 r., został uruchomiony całkiem nowy odcinek (31 km), łączący cukrownię ze stacją prywatnej kolei normalnotorowej Kucharki. Do czasu II wojny światowej ta sieć kolei wąskotorowych nie uległa już zmianom.

Ponadto w związku z likwidacją w 1938 r. cukrowni w pobliskich Cielcach² podporządkowano przewozom do cukrowni „Zbiersk” również sieć kolei o prześwicie 600 mm należąca do tegoż zakładu (tab. 5, ryc. 4). Powstała ona w latach 20. i składała się z głównej linii Błazki–Cielce–Zakrzew z odgałęzieniami – łącznie około 30 km. Przewozy do Zbierska wiązały się z dwukrotnym przeładunkiem buraków cukrowych (z kolei wąskotorowej na normalnotorową w Błazkach i z wagonów normalnotorowych do wąskotorowych w Opatówku lub też Kucharkach). Warto zwrócić uwagę, że prawdopodobnie jeszcze w latach 30. zlikwidowano odcinek Kraków–Zielęcina. Resztę sieci rozebrano dopiero po II wojnie światowej.

c) Na Lubelszczyźnie i Rostoczu

Także na obszarze Lubelszczyzny i Rostocza obserwowany był w okresie dwudziestolecia międzywojennego gwałtowny rozwój kolejnictwa cukrowniczego. W dalszej części omawia się cztery z istniejących tam kilku podsystemów cukrowniczych kolei wąskotorowych.

W 1908 r. uruchomiono pierwszą linię kolejową cukrowni „Garbów”, o prześwicie 750 mm łączącą cukrownię ze stacją w Nałęczowie (tab. 6, ryc. 5). Kolejne odcinki powstały około 1925 r., w tym linia o prześwicie 600 mm Kozienice–Piotrkowice (na lewym brzegu Wisły). W 1937 r. cukrownia przejęła od siostrzanego zakładu w Lublinie linie Sadurki–Miłocin, Sadurki–Czesławice i fragment linii do Antopola. Łącznie więc sama cukrownia w okresie międzywojennym zbudowała blisko 30 km linii kolejowych. W tym okresie powstały także linie przejęte od cukrowni „Lublin” (łącznie 8 km). Jako pierwszą, w latach 30., zlikwidowano samodzielną linię na lewym brzegu Wisły. Likwidacja pozostałych odcinków musiała nastąpić już po 1939 r.

² Od 1933 r. cukrownia w Cielcach stanowiła własność cukrowni „Zbiersk”.

Nałęczów był także punktem stycznym z koleją użytku publicznego dla sieci należącej do cukrowni „Opole Lubelskie” (tab. 7, ryc. 5). Obie sieci jednak nigdy nie były ze sobą połączone, chociaż podobno były wykonywane tymczasowe połączenia służące przetrzucaniu taboru pomiędzy obiema sieciami.

Zanim powstały pierwsze stałe linie wąskotorowe cukrowni „Opole Lubelskie”, w 1892 r. uruchomiono prowizoryczną kolej konną cukrowni „Zagłoba” do Kępy Choteckiej (tab. 7, ryc. 5). W 1911 r. zaczęły powstawać kolejne odcinki prowadzące z Zagłoby przez Szczekarków do Wąwolnicy i Wilkowa. W latach 1911–1914 cukrownia „Opole Lubelskie” wybudowała linie z Opolą do Piotrowinu i Karczmisk. W czasie I wojny światowej przestała istnieć cukrownia „Zagłoba” wraz z linią prowadzącą z zakładu do Kępy Choteckiej. Pozostała sieć przeszła we władanie cukrowni w Opolu Lubelskim. W tym samym czasie likwidacji uległa linia z Opoli Lubelskiego do Piotrowinu. Odcinki Wąwolnica–Karczmiska i Karczmiska–Opole Lubelskie zostały przejęte w 1918 r. przez administrację publiczną. W latach 1928–1932 odbudowano linię do Piotrowinu (22 km) i wybudowano nowe odcinki do Głodna i Świdna (19 km). Dalszy regres sieci nastąpił szczęśliwie dopiero po II wojnie światowej.

Na Rostoczu funkcjonowały tylko sieci kolei wąskotorowych stanowiące własność cukrowni „Klemensów” w Szczepieszynie – „Nieledeu” i „Woźuczyn” (ryc. 6).

U schyłku XIX w. powstała prowizoryczna linia konna łącząca cukrownię „Klemensów” ze składem buraków. Sieć kolei z prawdziwego zdarzenia zaczęto budować dopiero na początku XX w. (tab. 8, ryc. 6). W latach 1907–1912 uruchomiono sieć kolejową łączącą cukrownię z Płoskiem, Zwierzyńcem i Góreckiem. Niestety, w wyniku działań wojennych w 1915 r. przestała ona funkcjonować. Istniał, co prawda, do 1928 r. odcinek z Klemensowa do Szlengiartówki, ale nie prowadzono na nim ruchu. W końcu lat 20. wybudowano od podstaw dwie niezależne linie o prześwicie 600 mm: Ruskie Piaski–Wierzbica i Klemensów–Wysokie (łącznie 48 km).

Siecią kolejową cukrowni „Nieledeu” nazywane są umownie linie kolejowe, które w różnych czasach funkcjonowały na potrzeby tego zakładu (tab. 9, ryc. 6). W początku XX w. powstała linia konna o prześwicie 600 mm łącząca cukrownię w Poturzynie z portem rzeczny w Kryłowie. W 1902 r. rozpoczął się rozwój sieci kolei należących do cukrowni Mircze (do Wronowic i Modryńca). W tym czasie zaczęły powstawać linie o prześwicie 750 mm należące bezpośrednio do cukrowni „Nieledeu” (do Grabowca, Wojsławic i Podharców). W 1915 r. ostatecznie zamknięto cukrownię „Mircze” i prawdopodobnie wówczas przestała istnieć większość linii tej cukrowni. W 1922 r. pozostałości tej sieci (prawdopodobnie tylko odcinek w okolicach Modrynia i Modryńca), a także linię cukrowni „Poturzyn” przejęła cukrownia „Nieledeu”. Jednocześnie ta ostatnia cukrownia po I wojnie światowej utraciła na rzecz kolei użytku publicznego odcinek z Wojsławic do Podharc, gdzie od 1916 r. istniało połączenie z ich siecią (Chwedyk, Pokropiński, 2008).

Prawdopodobnie w wyniku działań wojennych rozebrana została linia z Trzeszczan do Grabowca. W latach 20. poprzez budowę linii z Werbkowic do Modryńca powiązano cukrownię „Nieledeu” z odcinkiem sieci dawnej cukrowni „Mircze”, a następnie zbudowano odcinek z Masłomęcza do Kosowa. W 1935 r. cukrownia „Nieledeu” upadła i została zakupiona łącznie z kolejami wąskotorowymi przez pobliską cukrownię w Strzyżowie. Na przełomie 1939 i 1940 r. połączono wreszcie sieci cukrowni „Nieledeu” i „Poturzyn”. Zbiegło się to w czasie z likwidacją odcinka Poturzyn–Witków.

Kolejne likwidacje odcinków miały miejsce dopiero w czasach PRL (Chwedyk, Pokropiński, 2008).

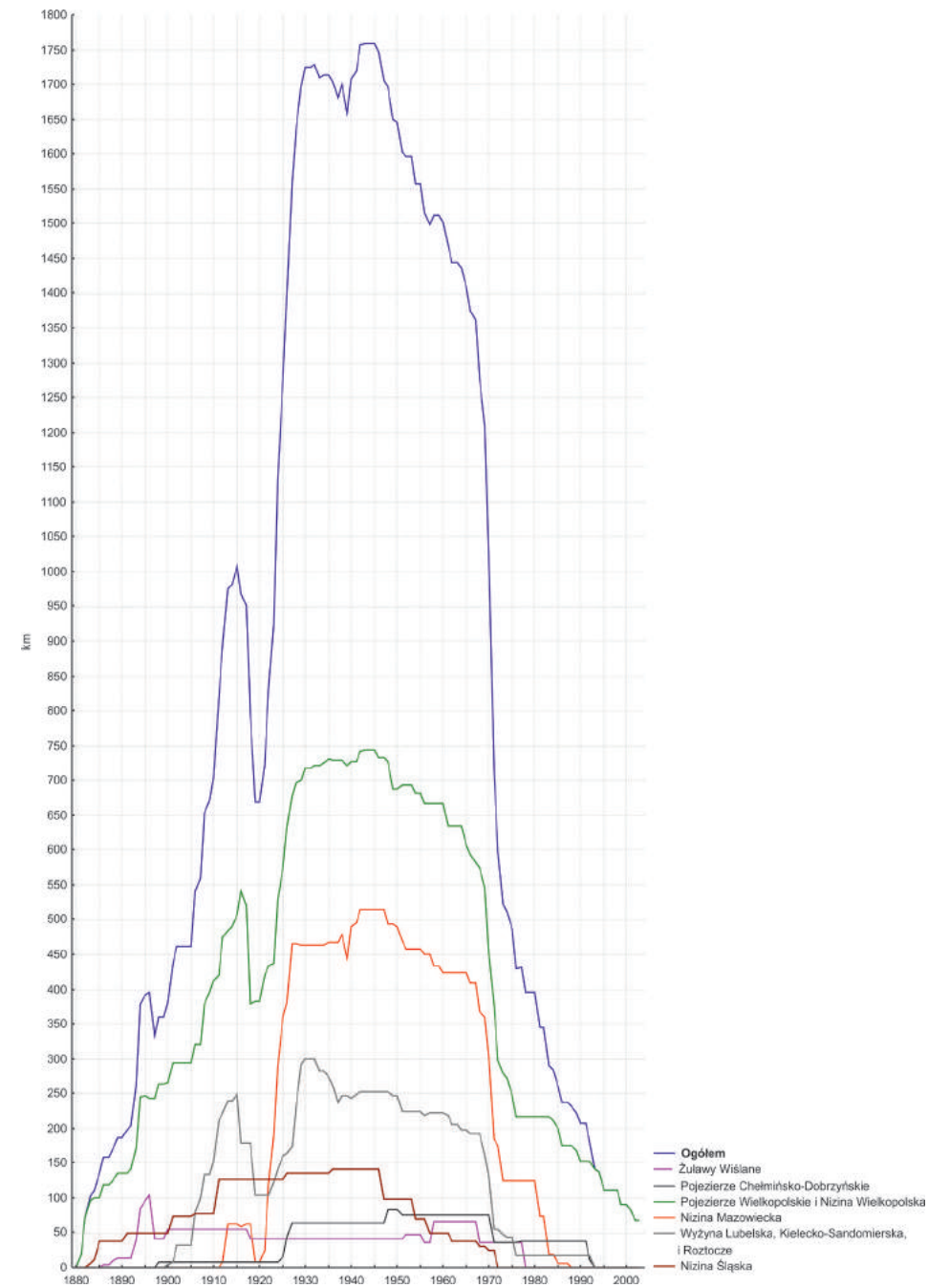
6. PODSUMOWANIE

Niewątpliwie po zakończeniu I wojny światowej zaistniały dogodne warunki dla rozwoju kolejnictwa cukrowniczego. Po pierwsze, przestały funkcjonować bariery prawne wynikające z polityk państw zaborczych. Po drugie, na rynku znalazły się łatwo dostępne i niedrogie materiały torowe oraz tabor wąskotorowy pochodzące z likwidowanych kolei polowych. Przynajmniej w części omówionych powyżej przypadków odegrały one niepoślednią rolę w gwałtownym rozwoju sieci kolei cukrowniczych w latach 20. Zaskakujący jest też praktycznie koniec procesów ich rozbudowy z początkiem lat 30. Pytanie, na ile wynika to z rozpoczynającego się właśnie kryzysu, na ile z wyczerpania się zasobów taniego taboru i torów, a na ile z zaspokojenia potrzeb transportowych cukrowni i rozwijającego się transportu drogowego? Odpowiedź wymaga niewątpliwie dalszych badań.

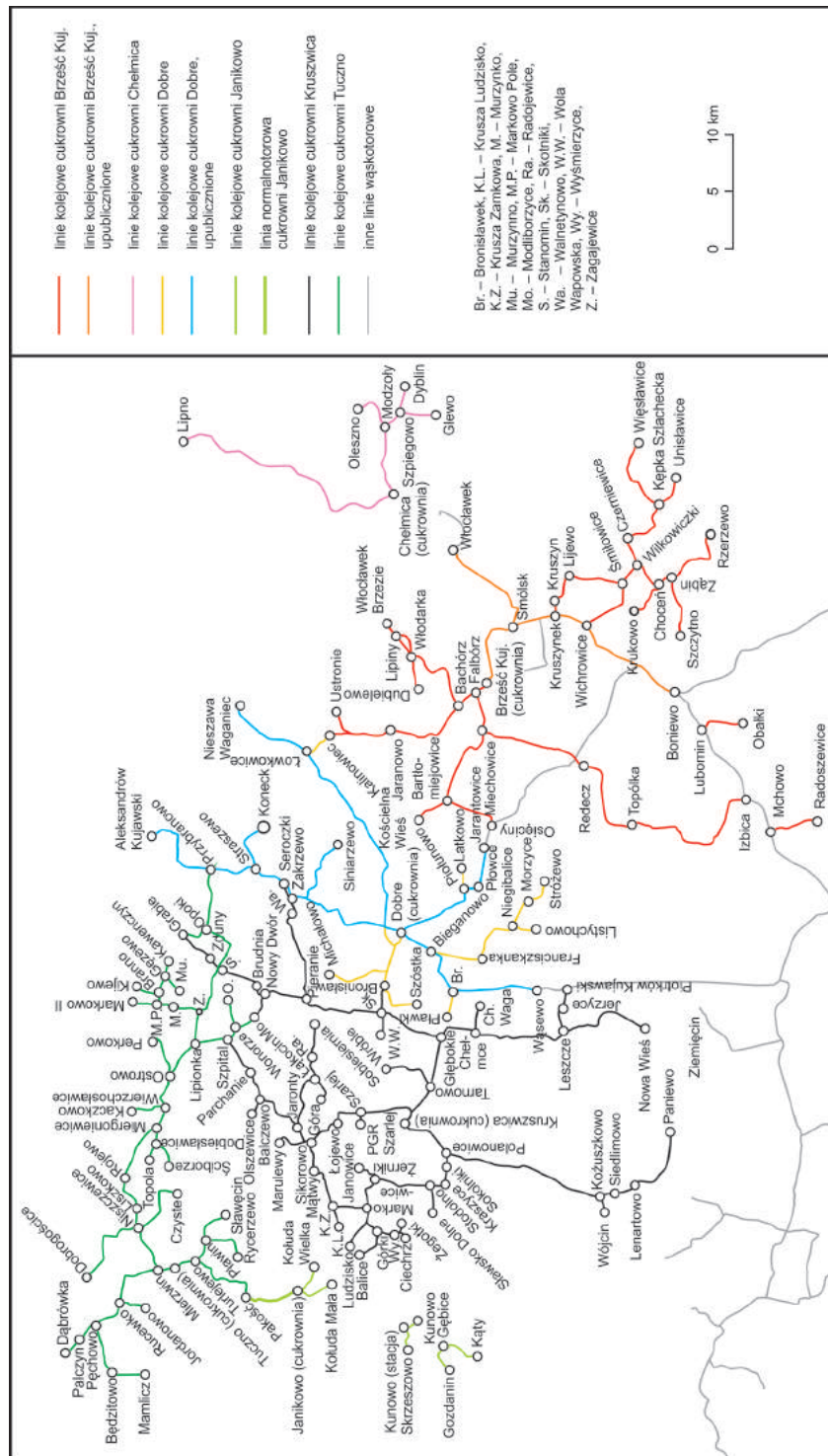
Bibliografia:

- BUDNIK M., 2015, *Wojskowe koleje polowe podczas I wojny światowej w Wielkopolsce*, „Kronika Wielkopolski”, nr 4, s. 54–59.
- CHWEDYK H., 2006, *Koleje wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*, Zamość.
- CIECHAŃSKI A., 2013, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Prace Geograficzne, nr 243, Warszawa.
- IWASIEWICZ J., 1925, *Czy w Polsce obowiązuje prawo własności?*, „Gazeta Cukrownicza”, nr 49, s. 787–790.
- KOZIARSKI S., 1993a, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918*, Opole.
- KOZIARSKI S., 1993b, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole.
- KUCHARSKI M., 2012, *Kolej wąskotorowa Cukrowni Cielce*, „Stalowe Szlaki”, nr 1, s. 14–31.
- LIJEWSKI T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii, Dokumentacja Geograficzna, z. 5, Warszawa.
- LIJEWSKI T., KOZIARSKI S., 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa.
- MATUSZEWSKI M., 1994, *Koleje żelazne Cukrowni „Gostawice”*, Poznań.
- POKROPIŃSKI B., 1980, *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa.
- POKROPIŃSKI B., 1993, *Kujawskie Koleje Dojazdowe*, Poznań.
- POKROPIŃSKI B., 2012, *Jędrzejowskie koleje wąskotorowe*, Zamość.
- Skup kolejek wąskotorowych Kujawskich i Gostawickiej przez Skarb Państwa*, 1930, „Gazeta Cukrownicza”, nr 13, s. 334.
- POKROPIŃSKI B., CHWEDYK H., 2008, *Hrubieszowskie koleje wąskotorowe*, Zamość.
- TAJCHERT A., 2007, *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec–Biłgoraj*, Łódź.
- TAJCHERT A., 2013, *Kolej wąskotorowa Wieluń–Praszka–Olesno*, Rybnik.
- TAJCHERT A., 2015, *Koleje wąskotorowe na Kurpiach*, Rybnik.
- TAJCHERT A., WAWRZYŃIAK A., ZAJFERT M., 2014, *Kolej wąskotorowa Rogów–Rawa-Biała*, Rybnik.

- TAYLOR Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Monografie, nr 7, Warszawa.
- WOLSKI WŁ., WIŚNIEWSKI M., 1927, *Rozwój kolejnictwa fabrycznego w cukrownictwie polskim*, [w:] *Książka ku upamiętnieniu stulecia cukrownictwa polskiego*, Warszawa.



Ryc. 1. Rozwój i regres sieci kolei cukrowniczych (źródło: Ciechański, 2013).



Ryc. 2. Maksymalny zasięg sieci kolei cukrowniczych na Kujawach (źródło: Ciechański, 2013).

Tabela 1. Wąskotorowa sieć kolei cukrowni „Dobre”

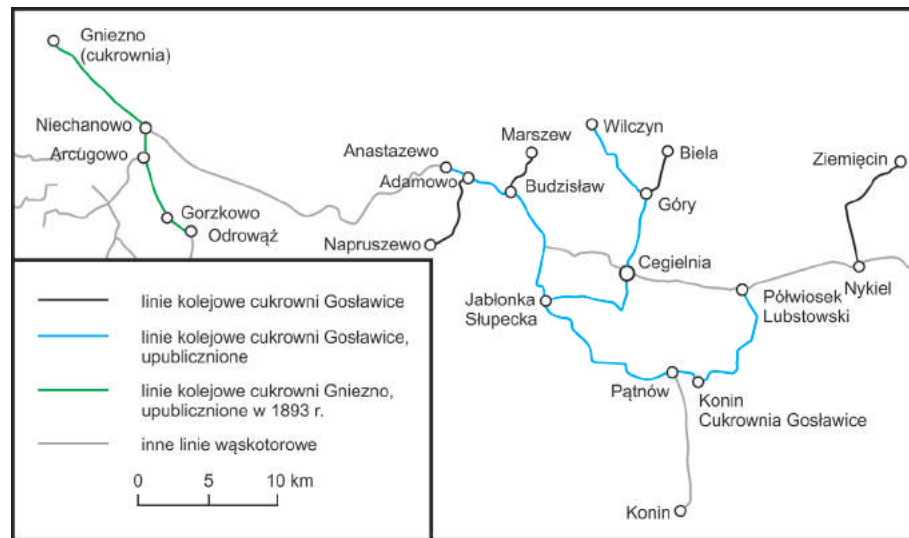
Odcinek	Długość [km]	Data	
		otwarcia	zamknięcia
Dobre–Nieszawa	28	1908	.. ^a
Dobre–Płowce	9	1908	.. ^a
Płowce–Jarantowice	4	1914	.. ^a
Dobre–Wąsewo	12	1909	.. ^a
Bieganowo–Franciszkanica	4	1909 ^b	2001
Franciszkanica–Morzyce	8	1921	2001
Morzyce–Stróżewo	2	1928	2001
Broniewek–Pławki Nowe	2	1922	ok. 1965
Dobre–Aleksandrów Kujawski	28	1926	.. ^c
Bronisław–Szóstka	6	1926	ok. 1984
Dobre–Bronisław	5	1919 ^d	ok. 1984
Bronisław–Michałowo	3	1922	ok. 1965
Cukrownia–Majątek Dobro	1	1927	ok. 1975
Łowkowice–Kalinowiec	3	1927	ok. 1965
Zakrzewo–Siniarzewo	6	1927	.. ^c
Straszewo–Koneck	5	ok. 1930	.. ^c
Niegibalice–Litychowo	2	ok. 1930	ok. 1975
Piołunowo–Łatkowo	2	ok. 1930	ok. 1975

^a Od 1918 r. eksploatowana przez koleje użytku publicznego, 17.03.1930 r. notarialnie przejęta na rzecz Skarbu Państwa; ^b W latach 1918–1922 eksploatowana przez koleje użytku publicznego; ^c Od 1949 r. eksploatowana przez PKP; ^d Zbudowana przez Wojsko Polskie jako fragment ciągu Dobro–Pieranie–Sobiesiernia, dzierżawiona na odcinku Dobro–Pieczyńska pierwotnie od administracji rządowej. Według niektórych źródeł w okresie międzywojennym cały ciąg zaliczał się do sieci kolejowej cukrowni „Dobro”.
Źródło: Ciechański, 2013.

Tabela 2. Podstawowe dane o kolei cukrowni „Dobro”

Rok	1909	1914	1915	1921	1932	1938
Długość linii	46	58	58	58	67	67
Parowozy	4			6	6	6
Wagony węglarki (7,5–10 t)	142	171		179	153	171
Wagony kryte	40			37		
Platformy	20					
Cysterny					2	2
Wagony służbowe		3		3		3
Koleby					18	18
Drezyny	3	3		4	1	1

Źródło: opracowanie własne.

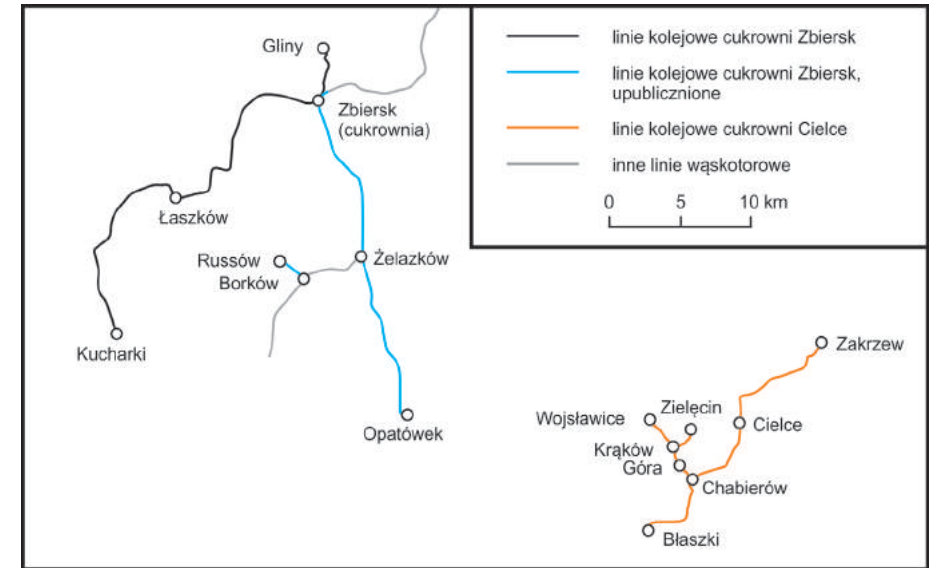


Ryc. 3. Maksymalny zasięg wąskotorowych sieci kolei cukrowni „Gniezno” i „Gosławice”
(źródło: Ciechański, 2013).

Tabela 3. Wąskotorowa sieć kolei cukrowni „Gosławice”

Odcinek	Długość [km]	Data	
		otwarcia	zamknięcia
Gosławice–Anastazewo	29	1912	– ^a
Budziszlaw–Marszew	4	1929	ok. 1960
Adamowo–Napruszewo	7	1928	ok. 1975
Jablonka Słupecka–Wilczyn	22	1912	– ^a
Góry–Biela	4	1922	ok. 1970
Cukrownia–Półwiosek Lubstowski	12	1925	1992
Nykiel–Ziemięcin	10	1928	ok. 1975

^a Od 1918 r. eksploatowana przez koleje użytku publicznego, 17.03.1930 r. notarialnie przejęta na rzecz Skarbu Państwa
Źródło: Ciechański, 2013.



Ryc. 4. Maksymalny zasięg wąskotorowych sieci kolejowych cukrowni „Cielce” i „Zbiersk”
(źródło: Ciechański, 2013).

Tabela 4. Wąskotorowa sieć kolei cukrowni „Zbiersk”

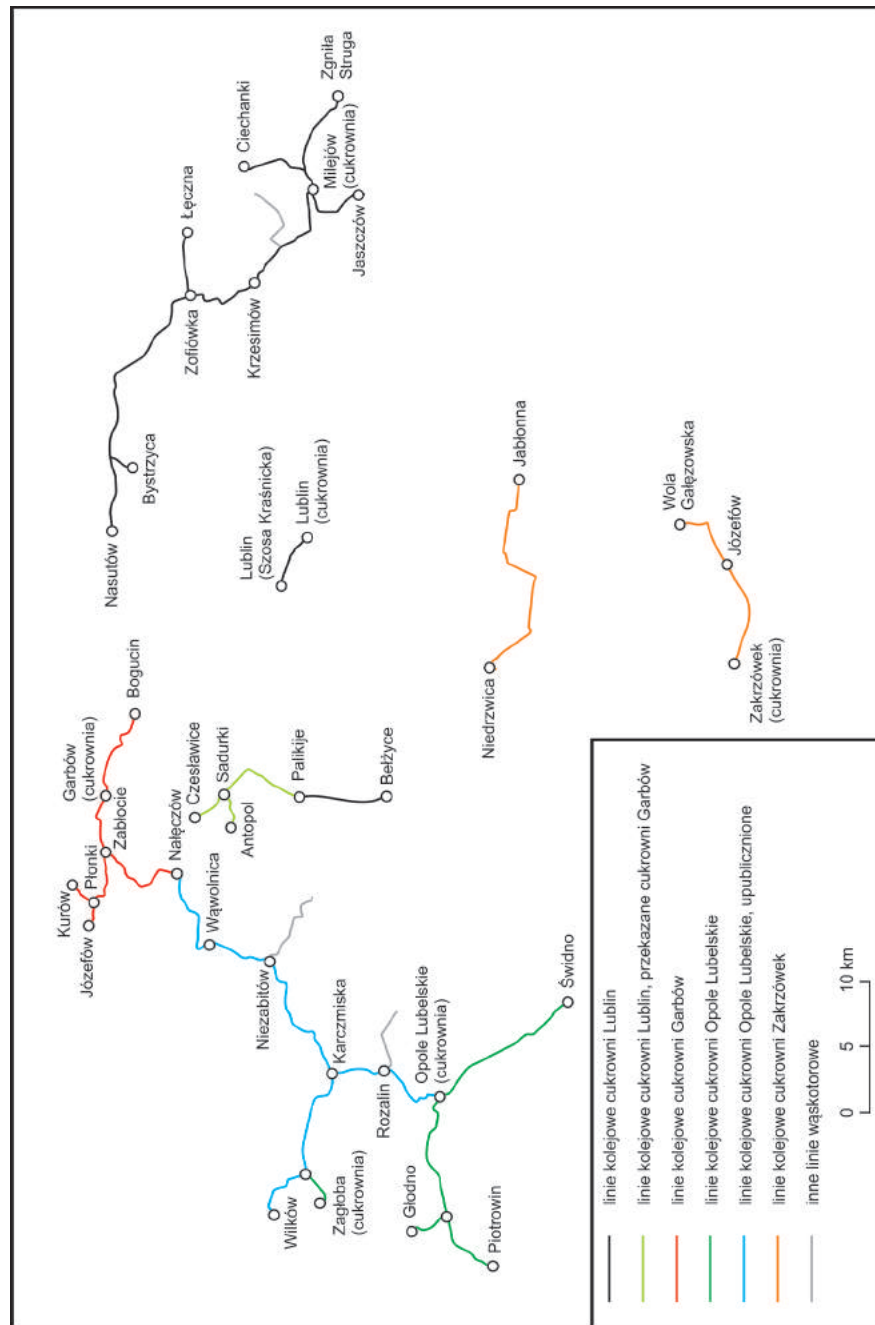
Odcinek	Długość [km]	Data	
		otwarcia	zamknięcia
Zbiersk–Opatówek	33	1916	– ^a
Zbiersk–Łasków	16	1924	ok. 1975
Łasków–Kucharki	15	1924	ok. 1960
Borków–Russów	2	1916	– ^a
Zbiersk–Gliny	6	ok. 1940	ok. 1947

^a 11.09.1917 r. zakupiony przez Związek Komunalny Powiatu Kalisko-Tureckiego
Źródło: Ciechański, 2013.

Tabela 5. Wąskotorowa sieć kolei cukrowni „Cielce”

Odcinek	Długość [km]	Data	
		otwarcia	zamknięcia
Błaski (Kociołki)–Cielce	12	1922	ok. 1982
Chabierów–Góra	3	ok. 1923	ok. 1975
Góra–Wojsławice	3	ok. 1923	ok. 1960 ^a
Cielce–Zakrzew	9	1927	ok. 1960 ^b
Krąków–Ziełęcín	2	ok. 1927	ok. 1935

^a Według M. Kucharskiego (2012) – ok. 1975 r.; ^b Według M. Kucharskiego (2012) – przed 1973 r.
Źródło: Ciechański, 2013.



Ryc. 5. Maksymalny zasięg wąskotorowych sieci kolei cukrowniczych na Lubelszczyźnie (źródło: Ciechański, 2013).

Tabela 6. Wąskotorowa sieć kolei cukrowni „Garbów”

Odcinek	Długość [km]	Data	
		otwarcia	zamknięcia
Nałęczów–Garbów	12	1908	ok. 1975
Garbów–Bogucin	7	1919	ok. 1975
Zabłocie–Płonki	3	ok. 1925	ok. 1974
Płonki–Józefów	2	ok. 1925	1968
Płonki–Kurów	3	ok. 1925	1974
Sadurki–Miłocin	3	- ^a	ok. 1960
Sadurki–Czesławice	3	- ^a	ok. 1950
Sadurki–Sadurki (wieś)	2	- ^a	ok. 1950
Kozienice–Piotrkowice	12	1924	ok. 1935

^a Zbudowana jako linia cukrowni Lublin, przejęta w 1937 r.

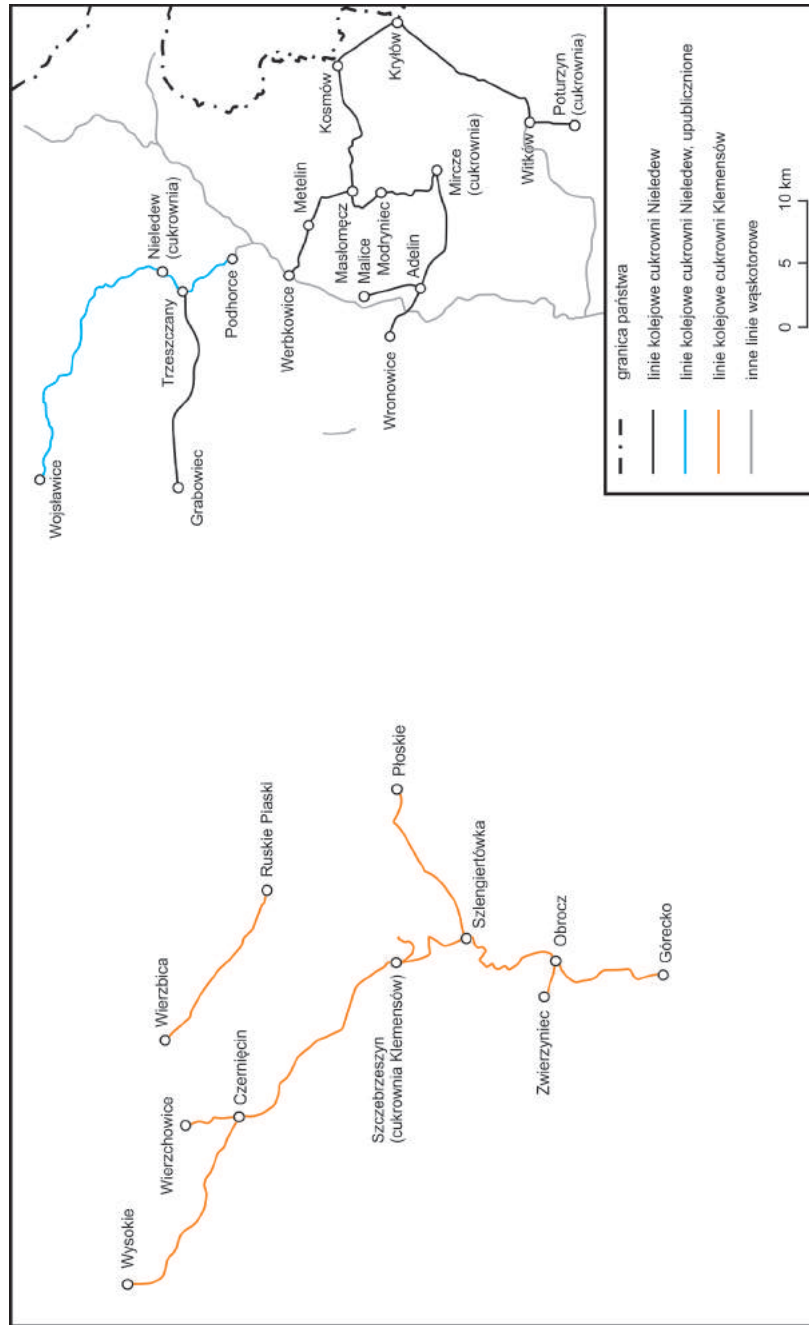
Źródło: Ciechański, 2013.

Tabela 7. Wąskotorowa sieć kolei cukrowni „Opole Lubelskie”

Odcinek	Długość [km]	Data	
		otwarcia	zamknięcia
Zagłoba–Szczekarków	3	1911	ok. 1965
Szczekarków–Karczmiska	8	1911	- ^a
Karczmiska–Wąwolnica	8	1911	- ^b
Szczekarków–Wilków	5	1911	- ^a
Zagłoba–Kępa Chotecka Zagłoba–Kępa Chotecka (odbudowany)	4	1900 1942	ok. 1918 ok. 1965
Opole–Karczmiska	9	ok. 1914	- ^b
Opole–Janiszów Opole–Janiszów (odbudowany)	13	1911 1928	ok. 1918 1968
Janiszów–Piotrowin Janiszów–Piotrowin (odbudowany)	9	1911 1928	ok. 1918 1961
Opole–Świdno	14	1930	1970
Janiszów–Głodno	5	1928	1968

^a Przejęty przez PKP około 1955 r.; ^b Przejęty przez administrację publiczną około 1918 r.

Źródło: Ciechański, 2013.



Ryc. 6. Maksymalny zasięg wąskotorowych sieci kolei cukrowniczych na Roztoczu (źródło: Ciechański, 2013).

Tabela 8. Wąskotorowa sieć kolei cukrowni „Klemensów”

Odcinek	Długość [km]	Data	
		otwarcia	zamknięcia
Klemensów–Płoskie	20	1907	1915
Szlengiertówka–Zwierzyniec	15	1910	1915
Obrocz–Górecko	12	1912	1915
Ruskie Piaski–Wierzbica	14	1929	1970
Klemensów–Wysokie	34	1929	1970
Czernięcin–Wierzchowice	4	ok. 1957	1970

Źródło: Ciechański, 2013.

Tabela 9. Wąskotorowa sieć kolei cukrowni „Nieledew”

Odcinek	Długość [km]	Data	
		otwarcia	zamknięcia
Poturzyn–Witków	3	1901	ok. 1939
Witków–Kryłów	12	1910	ok. 1950
Kryłów–Kosmów	6	ok. 1940	1969
Wronowice–Mircze	15	1902	ok. 1915
Mircze–Mircze (gajówka)	1	1902	ok. 1915
Mircze (gajówka)–Modryniec	4	1902	1969
Adelin–Malice	5	1902	ok. 1915
Nieledew–Trzeszczany	3	ok. 1905	- ^a
Trzeszczany–Grabowiec	15	ok. 1905	ok. 1915
Trzeszczany–Podhorce	5	ok. 1905	- ^a
Nieledew–Wolsławice	25	ok. 1905	- ^a
Werbkwice–Metelin	7	ok. 1922	1969
Metelin–Modryniec (rozgałęzienie)	9	ok. 1926	1969
Masłomęcz–Kosmów	12	ok. 1928	1969

^a W 1918 r. przejęty przez administrację publiczną

Źródło: Ciechański, 2013.

ŁUKASZ POPOWSKI

Muzeum Kolei Wąskotorowej (Sochaczew)

**KOLEJE POLOWE NA OBSZARZE DAWNEJ ZIEMI
SOCHACZEWSKIEJ ORAZ POWIATU SOCHACZEWSKIEGO
PRZYSZYNEK DO BADAŃ**

WPROWADZENIE

Pomysł na pogłębienie i popularyzację tematyki dziejów kolei polowych w Polsce zrodził się w głowach czterech pracowników merytorycznych Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie już w 2017 r¹. Mając świadomość, iż to niezwykle interesujące zagadnienie jest rzadko poruszane w opracowaniach naukowych i popularnonaukowych, a istniejące do dziś terenowe ślady dawnej infrastruktury kolejowej pozostają (poza wąskim gronem specjalistów i miłośników kolejnictwa) najczęściej nieznanymi, postanowiono w ramach działań placówki podjąć próbę realizacji cyklu konferencji popularnonaukowych zwieńczonych publikacją. W związku z tym w 2019 r. podjęto skuteczną próbę pozyskania dofinansowania zewnętrznego z budżetu Samorządu Województwa Mazowieckiego (w ramach programu „E.4.1. Kultura promuje partnerstwa”), dzięki czemu realizacja

¹ Pomysłodawcami projektu byli nowi pracownicy merytoryczni Centrum Edukacyjno-Turystycznego (zatrudnieni w latach 2015–2017): Łukasz Popowski, dr Marta Przygoda, Tomasz Karolak i Monika Szymańska. Więcej o nowej koncepcji działalności Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie (w tym Centrum Edukacyjno-Turystycznego) przeczytać można w: Ł. Popowski, *Centrum Edukacyjno-Turystyczne w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie*, [w:] *Dzieje Muzeum Kolejnictwa/Stacji Muzeum w latach 1927–2018*, red. W. Rakiel-Czarnecka, M. Fudała, Warszawa 2018, s. 150–151; Ł. Popowski, *Zbiory Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie*, [w:] *Dzieje Muzeum Kolejnictwa...*, s. 141–142; M. Przygoda-Stelmach, Ł. Popowski, *Edukacja Muzealna w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie*, [w:] *Dzieje Muzeum Kolejnictwa...*, s. 146–149; Ł. Popowski, *Produkt turystyczny „Kolejką wąskotorową po wiedzę, relaks i radość”*, [w:] *Znaczenie miejsc przyrodniczo cennych oraz edukacji ekologicznej w turystyce. Materiały z konferencji Sochaczew, dn. 19 października 2016 r.*, red. W. Rakiel-Czarnecka, Sochaczew 2016, s. 41–43; M. Przygoda-Stelmach, *Edukacja ekologiczna w Stacji Muzeum*, [w:] *Znaczenie miejsc przyrodniczo cennych...*, s. 45–46; Ł. Popowski, M. Przygoda-Stelmach, M. Fudała, *Remont parowozu Px29-1704, „Warszawa Główna”*, 2015, nr 7, s. 2; M. Fudała, Ł. Popowski, M. Przygoda-Stelmach, *Przełomowe zmiany, „Warszawa Główna”*, 2015, nr 7, s. 1–2; Ł. Popowski, *Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie pod znakiem wielu aktywności, „Warszawa Główna”*, 2015, nr 7, s. 9; Ł. Popowski, *Rekordowy 2017 rok w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, „Stalowe Szlaki”*, 2018, nr 3 (135), s. 32–36; M. Barszcz, Ł. Popowski, *Remont parowozu Px29-1704, „Stalowe Szlaki”*, 2018, nr 3 (135), s. 37–39; M. Szymańska, Ł. Popowski, *Lepszy od poprzedniego, czyli 2018 rok w Muzeum Kolei Wąskotorowej, „Stalowe Szlaki”*, 2019, nr 1 (137), s. 64–68.

zadania na zakładanym poziomie organizacyjnym i merytorycznym okazała się możliwa. Udało się zaprosić do współpracy Kampinoski Park Narodowy oraz interdyscyplinarne grono prelegentów, którzy swymi wystąpieniami wypełnili program aż trzech spotkań: 27 września w Piasecznie, 11 października w Nieporęcie oraz 5 listopada 2019 r. w Sochaczewie. W efekcie zgromadzony i zaprezentowany został bogaty materiał dotyczący kolei polowych w Polsce, który dzięki utrwaleniu go w publikacji oraz przekazaniu Czytelnikom będzie miał szansę popularyzować tę tematykę również w przyszłości. Piszący te słowa miał niewątpliwą przyjemność być jednym z prelegentów w trakcie wszystkich trzech spotkań, realizując temat „Koleje polowe na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej oraz powiatu sochaczewskiego – przyczynek do badań”, z którym zapoznać się można dzięki lekturze niniejszego tekstu.

Nasze rozważania rozpocząć należy od wyjaśnienia tytułu, zaprezentowania i omówienia literatury przedmiotu, a także bazy źródłowej. Co ważne, niniejszy tekst posiada charakter przyczynkarski, a temat wymagał będzie głębszego rozpoznania w przyszłości, szczególnie w zakresie poszukiwań archiwalnych, a z pewnością również terenowych. Autor postawił sobie za cel przede wszystkim zebranie dostępnej wiedzy o kolejach polowych występujących na terytorium historycznie związanym z Sochaczewem, wykorzystując zarówno dotychczasowe ustalenia badaczy zajmujących się tą tematyką, jak i obserwacje własne poczynione czy to w ramach analizy dostępnych publikacji, czy też w oparciu o badania archiwalne².

Zagadnienie kolei polowych na ziemi sochaczewskiej nie znalazło do tej pory swojego badacza. We fragmentach temat opracowywali Ariel Ciechański, Bogdan Pokropiński, Andrzej Tajchert, a także Zbigniew Tucholski wraz z Maciejem Kucharskim³. Zagadnienie udało się dodatkowo pogłębić poprzez autorską analizę dosyć licznie reprezentowanej pozostałej literatury przedmiotu, związanej zarówno z kolejnictwem, jak i z historią lokalną⁴. W ramach kwerendy źródłowej przeprowadzonej w Archiwum

² W 2017 i 2018 r. w zespole Ł. Popowski, T. Karolak, dr M. Przygoda i M. Szymańska, w ramach tworenia w muzeum nowej wystawy stałej pt. „Dzieje sochaczewskiej kolei wąskotorowej 1922–1984”, wykonano kwerendę archiwalną w Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Archiwum Państwowym w Warszawie, Archiwum Państwowym w Warszawie Oddział w Grodzisku Mazowieckim, archiwum Stacji Muzeum/Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, archiwum Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie oraz w zbiorach prywatnych Czesława Gwary i Bogdana Pokropińskiego.

³ A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej w Puszczy Kampinoskiej*, „Puszcza Kampinoska”, 2013, nr 1 (77), s. 12–15; A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013; B. Pokropiński, *Kolejki wąskotorowe Mazowsza*, [w:] *Inżynierowie polscy w XIX i XX w.*, t. IV, *Tradycje i wyzwania*, red. B. Orłowski, J. Piłatowicz, Warszawa 1995, s. 173–237; B. Pokropiński, *Powiatowa Kolej Sochaczewska*, Warszawa 1992; tenże, *Sochaczewska kolej wąskotorowa*, Warszawa 2012; M. Kucharski, Z. Tucholski, *Cukrownia „Józefów” w Płochocinie*, „Stalowe Szlaki”, 1999, nr 2 (102), s. 14–20; ciż, *Kolej wąskotorowa cukrowni „Michałów” w Lesznie koło Warszawy*, „Stalowe Szlaki”, 2001, nr 1–2 (109–110), s. 2–44.

⁴ B. Kwiatkowski, *Dzieje Sochaczewa*, t. 6, *II wojna światowa (1939–1945)*, cz. I, *Wrzesień 1939 r.*, Sochaczew 2012; tenże, *Dzieje Sochaczewa*, t. 6, *II wojna światowa (1939–1945)*, cz. II, *Okupacja*, Sochaczew 2014; tenże, *Dzieje Sochaczewa*, t. 5, *Dwudziestolecie międzywojenne (1918–1939)*, Sochaczew 2014; tenże, *Kalendarium wydarzeń historycznych miasta Sochaczewa w okresie dwudziestolecia międzywojennego (1918–1939)*, Sochaczew 2018; B. Pokropiński, *Muzealne parowozy wąskotorowe w Polsce (dla toru szerokości 600 i 630 mm)*, Żnin 2000; tenże, *Muzealne parowozy wąskotorowe w Polsce (dla toru szerokości 750 mm)*, Żnin 2007; tenże, *Parowozy wąskotorowe produkcji polskiej*, Warszawa 2016; E. Książkowski, *Przemysł na terenie powiatu sochaczewskiego*, „Materiały Monograficzne Województwa Warszawskiego”, R. I, 1930, t. 6, s. 146–152; E. Maciewicz, „M 3”. *Wspomnienia młodego kolejarza, łącznika w Szarych Szeregach i AK 1939–1945*, Warszawa 2000; H. Zaczkowski, S. Janicki, *Armia Krajowa na ziemi sochaczewskiej*, Sochaczew 1991; J. Szczepański,

Akt Nowych w Warszawie, Archiwum Państwowym w Warszawie, Archiwum Państwowym w Warszawie Oddział w Grodzisku Mazowieckim, archiwum Stacji Muzeum/Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, archiwum Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie oraz w zbiorach prywatnych Czesława Gwary i Bogdana Pokropińskiego udało się również dotrzeć do materiałów o różnej wartości związanych z wybranymi kolejami polowymi.

Kluczem do właściwego zrozumienia tytułu będzie również objaśnienie zakresu terytorialnego pracy. Autor skupił się na zaprezentowaniu kolei polowych w jak najszerszym lokalnym, historycznym kontekście terytorialnym, na który – w odniesieniu do miasta Sochaczew – złożyły się połączone obszary współczesnego oraz dawnego (w granicach występujących od końca 1866 r.)⁵ powiatu sochaczewskiego, a także ziemi sochaczewskiej (ryc. 1)⁶. O ile przyjęcie za punkt odniesienia samego powiatu nie powinno budzić wątpliwości, o tyle drugi kontekst terytorialny wymaga jeszcze pewnego omówienia. Trzeba bowiem zauważyć, iż był Sochaczew na mapie Mazowsza nie tylko dość istotnym miejscem w zakresie kolejnictwa, ale już od wczesnego średniowiecza także ważnym ośrodkiem podziału administracyjnego Polski. Pierwej mieściła się tu stolica wzmiankowanej w 1221 r. kasztelanii sochaczewskiej⁷. Następnie, w ciągu XIV w., gdy stary system podziału administracyjnego kraju zanikał, miasto stało się ośrodkiem jednostki o nazwie *districtus Sochaceviensis*⁸. Wreszcie, najpewniej po uchwaleniu w 1377 r. tzw. statutów sochaczewskich⁹, wykształcił się trzeci (tym razem oparty na nowym ustroju sądownictwa

Działania wojenne na Mazowszu w czasie I wojny światowej, [w:] *Dzieje Mazowsza*, t. III, *Lata 1795–1918*, red. J. Szczepański, Pułtusk 2012; tenże, *Polityczne i ekonomiczne aspekty niemieckiej okupacji na Mazowszu*, [w:] *Dzieje Mazowsza*, t. III; tenże, *Spoleczeństwo Mazowsza wobec wydarzeń I wojny światowej*, [w:] *Dzieje Mazowsza*, t. III; *Kolej powiatowa sochaczewska*, „Wiadomości Turystyczne”, R. 4, 1934, nr 24; *Księga pamięci Sochaczewa: wybór tekstów*, opracowanie i wstęp: M. Prengowski, M. Adamczyk-Grabowska, P. Fijałkowski, T. Karolak, Ł. Popowski, przekład: M. Adamczyk-Grabowska, M. Ruta, A. Szyba, M. Tuszewicki, M. Zablocka (jidysz), D. Boniecka-Stępień, T. Jankowski (hebrajski), Sochaczew 2012; L. Nawrocki, *Kalendarium wydarzeń historycznych na ziemi sochaczewskiej*, Sochaczew 2000; M. Mistewicz, *Dawny most przez Wisłę w Wyszogrodzie*, Warszawa 2016; M. Orzechowski, *Pocztówki z Młodzieszyna*, Młodzieszyn 2016; M. Orzechowski, *Zapomniana cukrownia w Młodzieszynie*, Gawłów 2019; P. Fijałkowski, *Żydzi sochaczewscy*, Sochaczew 2018; P. M. Rozdżestwieński, *Cmentarzysko września 1939*, „Rocznik Sochaczewski”, 2016, z. 1 (1), s. 41–43; P. M. Rozdżestwieński, J. Wojewoda, *Bzura Rawka 1914–1915. Wielka Wojna na terenie powiatu sochaczewskiego*, 2013 (brak miejsca wydania); R. Jarosiński, A. Poryszewska, S. Stępień, *Stary Sochaczew*, Sochaczew 2018; S. Bugaj, *Osiedle „Na kolejce”*, [w:] *Spacerkiem po Sochaczewie*, cz. I, red. J. Szostak, Sochaczew 2007, s. 16–17; T. Jurga, *Bitwa nad Bzurą*, [w:] *Dzieje Sochaczewa i ziemi sochaczewskiej. Studia i materiały*, red. S. Russocki, Warszawa 1970; W. Bronicz, *Kufer wspomnień*, 2014 (brak miejsca wydania); Z. Ignasiak, *Była sobie ciuchcia*, [w:] *Spacerkiem po Sochaczewie*, cz. II, red. J. Szostak, Sochaczew 2008, s. 39–40; *Znakowanie Puszczy Kampinoskiej*, „Ziemia”, R. XIII, 1928, nr 19, s. 308–309.

⁵ A. C. Dobroński, *Spoleczeństwo i gospodarka Mazowsza w latach 1865–1914*, [w:] *Dzieje Mazowsza*, t. III, s. 433.

⁶ Mapa wykonana została według koncepcji Ł. Popowskiego przez M. Kazur z wykorzystaniem jako bazy mapy opublikowanej w: W. Pałucki, *Ziemia Sochaczewska w wiekach XIV–XVIII*, [w:] *Dzieje Sochaczewa i ziemi...*, s. 53.

⁷ W. Pałucki, dz. cyt., s. 57.

⁸ A. Wolff, *Studia nad urzędnikami mazowieckimi 1370–1526*, Wrocław 1962, s. 9, 11; A. G. Turczyk, *Obszar, granice i przynależność terytorialna Ziemi Sochaczewskiej w wiekach średnich*, „Rocznik Sochaczewski”, 2016, z. 1 (1), s. 11.

⁹ A. Wolff, dz. cyt., s. 12; B. Kwiatkowski, *Dzieje Sochaczewa*, t. 2, *W okresie przynależności do księstwa mazowieckiego (1202–1476)*, Sochaczew 2007, s. 168; tenże, *640. rocznica uchwalenia statutów w Sochaczewie*, Sochaczew 2017, s. 10.

ziemskiego) podział – na ziemię i powiaty¹⁰. Powstała wtedy rozległa ziemia sochaczewska dzieląca się na dwa powiaty sądowe – sochaczewski i mszczonowski¹¹, funkcjonująca w tym kształcie przez ponad cztery stulecia, aż do końca I Rzeczypospolitej. Była to jednostka o powierzchni znacznie przekraczającej obszar dzisiejszego powiatu sochaczewskiego, w ramach której w różnych momentach historycznych funkcjonowało aż 8 miast, 265 wsi oraz kilkanaście osad przemysłowych, od Łowicza na zachodzie, przez Bolimów i Mszczonów na południu, po Grodzisk oraz Kampinos na wschodzie, a także Brochów na północy¹². Dziś zapomniana lub definiowana w sposób nieprawidłowy, jest ziemia sochaczewska jedną z ważniejszych regionalnych pamiątek przeszłości, stanowiąc właściwe tło dla analizy różnych historycznych zjawisk lokalnych, w tym również sieci kolei polowych. Autor, bazując na tak wydatnym, możliwie najszerszym, historycznym, lokalnym kontekście terytorialnym, chciał ponadto podjąć próbę stworzenia typowego modelu, który stałby się punktem odniesienia dla badań porównawczych w tematyce kolejnictwa, dla innych analogicznych małych ojczyzn współczesnej Polski. Przeprowadzenie podobnie szczegółowego zestawienia dla wielu istotnych w zakresie kolejnictwa ośrodków, dałoby szansę kompleksowej oceny rozwoju sieci kolejowej na różnych obszarach naszego kraju, a także w odniesieniu do każdego typu kolei.

Po zarysowaniu ram terytorialnych naszych rozważań należy w oparciu o pojęcia rudymentalne dookreślić, jakie dokładnie koleje polowe będziemy zaliczać do obszaru naszych zainteresowań. W celu uzyskania jak najpełniejszego zestawienia, przyjmijmy zatem, iż oprzemy się na szerokiej ich definicji, zgodnie z którą kolej polowa to wąskotorówka o bardzo uproszczonej konstrukcji, często budowana przy użyciu przenośnych przeseł torowych, kładzionych czasem wprost na ziemi. Koleje tego typu wznoszone były głównie w 2. połowie XIX w. i 1. połowie XX w., a stosowane w logistyce wojskowej, rolnictwie, budownictwie oraz przemyśle. Szczególną rolę dla ich rozwoju odegrał francuski inżynier Paul Decauville, który tor patentowy wraz z przystosowanym do korzystania z niego taborem zaprezentował na Wystawie Światowej w Paryżu w 1878 r. W 1888 r. jego systemem zainteresowała się armia francuska, rozpoczynając karierę wojskową kolei Decauville'a. Koleje polowe szczególnie chętnie wykorzystywane były przez wszystkie walczące strony na frontach I wojny światowej, w tym także na ziemiach polskich¹³. Jednakowoż, proponując dla zarysowanego terytorium ich zestawienie, nie będziemy się ograniczać ujęciem jedynie wąskim, czyli zredukowanym do kolei o charakterze wojskowym. Zgodnie z zaproponowaną szeroką definicją, uwzględnimy również wąskotorówki wykorzystywane wieloaspektowo w funkcji gospodarczej (przemysł, budownictwo, rolnictwo itp.).

Dużym merytorycznym nietaktem byłoby przejście do zestawienia lokalnych kolei polowych z pominięciem najważniejszej związanej z Sochaczewem wąskotorówki.

¹⁰ A. Wolff, dz. cyt., s. 12; S. Russocki, K. Pacuski, *Ustrój polityczny i prawo*, [w:] *Dzieje Mazowsza*, t. I, red. H. Samsonowicz, Pułtusk 2006, s. 407–408; W. Pałucki, dz. cyt., s. 52.

¹¹ W. Pałucki, dz. cyt., s. 49.

¹² Siedem miast wymienił W. Pałucki, dz. cyt., s. 54: stołeczny Sochaczew, Łowicz, Bolimów, Mszczonów, Wiskitki, Grodzisk i Kampinos. Ósmym miastem ziemi sochaczewskiej był Brochów lokowany w 1667 r., którego lokacja w dłuższej perspektywie czasowej się nie powiodła. Zob. M. Przygoda-Stelmach, *Brochów – dzieje polityczne i społeczeństwo od XVI do XIX w.*, Warszawa 2015, maszynopis pracy doktorskiej, archiwum Stowarzyszenia „Konfraternia św. Rocha”, s. 49.

¹³ Z walczących na terenie Polski armii zaborczych wojska niemieckie dla kolei polowych stosowały znormalizowaną szerokość toru 600 mm, rosyjskie – 750 mm, zaś austro-węgierskie – 760 mm.

Chodzi oczywiście o kolej powiatową 750 mm, której tradycje od 30 listopada 1984 r. z powodzeniem kontynuuje miejscowe Muzeum Kolei Wąskotorowej¹⁴. Trzeba bowiem zauważyć, iż występują istotne, choć być może nieoczywiste, związki kolei sochaczewskiej 750 mm z kolejami polowymi, które to w niniejszym artykule powinny zostać dostrzeżone. U podstaw powstania kolei 750 mm legła konieczność szybkiej odbudowy Sochaczewa ze zniszczeń I wojny światowej. Od grudnia 1914 r. do lipca 1915 r. miasto znajdowało się w ogniu intensywnych walk pozycyjnych frontu, który ustabilizował się między wojskami rosyjskimi a niemieckimi na linii rzek Rawki i dolnej Bzury¹⁵. W efekcie stał się Sochaczew jednym z najbardziej zrujnowanych miast dawnego Królestwa Polskiego. Sejmik Sochaczewski, zarządzający odrodzonym w 1919 r. powiatem sochaczewskim, do odbudowy miasta zamierzał transportować drewno z Puszczy Kampinoskiej, gdzie w Piaskach Królewskich dzierżawił tartak parowy. Postanowiono wykorzystać do tego kolej wąskotorową. Decyzję o budowie linii o szerokości toru 750 mm z Sochaczewa do Piask Królewskich podjął Sejmik Powiatu Sochaczewskiego w dniu 15 kwietnia 1919 r.¹⁶ Pierwszy odcinek kolei z Sochaczewa do Tułowic uroczystie otwarto dla ruchu rozkładowego 1 października 1922 r.¹⁷ W 1923 r. szlak wąskotorówki doprowadzony został do Piask Królewskich, zaś 1 grudnia 1923 r.¹⁸ dopuszczono do ruchu dodatkowo zbudowaną linię odgałęźną od Tułowic do miasta Wyszogród¹⁹. W ten sposób powstał kompletny układ torowy kolei o sumarycznej długości blisko 33 km szlaku głównego (ryc. 2–3). Pomimo aż czterech prób likwidacji i częstych problemów z opłacalnością przewozów, kolej publiczna 750 mm funkcjonowała pod różnymi

¹⁴ 30 listopada 1984 r. o godzinie 15:35 odjechał ostatni rozkładowy pociąg Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej, która tego dnia jako przedsiębiorstwo transportu lokalnego została zamknięta i przekształcona w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, będące oddziałem Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Więcej o historii sochaczewskiej kolei wąskotorowej 750 mm w: B. Pokropiński, *Powiatowa Kolej...*; tenże, *Sochaczewska kolej...*; Ł. Popowski, *Rola samorządu w utworzeniu i funkcjonowaniu Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej – zarys historii wąskotorówki*, [w:] *Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w 100-lecie odzyskania niepodległości Polski oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego*, red. R. Broniek, M. Fudała, D. Leszczyńska, W. Rakiel-Czarnecka, Warszawa 2017, s. 17–20; Ł. Popowski, *Dzieje Sochaczewskiej Kolei Wąskotorowej*, „Warszawa Główna”, 2015, nr 7, s. 1, 6–8.

¹⁵ P. M. Rozdżestwieński, J. Wojewoda, *Bzura Rawka...*, s. 11, 12, 26, 27; J. Szczepański, *Działania wojenne na Mazowszu...*, s. 673, 699, 700.

¹⁶ W wielu wcześniejszych opracowaniach (w tym również piszącego te słowa) pojawiała się data 19 kwietnia 1919 r., którą w obliczu nowych źródeł należałoby zweryfikować negatywnie. Zob. *Protokół posiedzenia Sejmiku powiatowego powiatu Sochaczewskiego z dnia 15 kwietnia 1919 r.*, „Gazeta Urzędowa dla Powiatów Łowickiego i Sochaczewskiego”, 1919, nr 1, s. 1.

¹⁷ 18 września 1922 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych o otwarciu do użytku publicznego nowo budowanej kolei Sochaczew–Tułowice–Piaski, które weszło w życie z dniem 1 października 1922 r. Zob. Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Komunikacji w Warszawie (dalej: MK), seria 2, Departament Ogólny, sygn. 168, Kolej Powiatowa Sochaczew–Wyszogród–Piaski, *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dn. 18.09.1922 r.* – odpis, k. 8.

¹⁸ 24 listopada 1923 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych o otwarciu do użytku publicznego nowobudowanego odcinka Tułowice–Wyszogród, które weszło w życie z dniem 1 grudnia 1923 r. Dz.U.RP, 1923, nr 121, poz. 987 – *Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych o otwarciu do użytku publicznego nowo budowanego odcinka Tułowice–Wyszogród z dnia 24 listopada 1923 r. kolei wąskotorowej Sochaczew–Tułowice–Piaski*, kopia dokumentu w archiwum Stowarzyszenia „Nasz Zamek” w Sochaczewie.

¹⁹ Dokładnie rzecz ujmując, stacja Wyszogród znajdowała się we wsi Kamion leżącej na lewym brzegu Wisły, naprzeciwko Wyszogrodu. Ulokowana została niedaleko przyczółka mostu prowadzącego przez rzekę na jej prawy brzeg, do miasta. B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 14.

nazwami²⁰ aż do 1984 r., odgrywając nieocenioną rolę w rozwoju gospodarczym powiatu sochaczewskiego, a po przejściu przez Muzeum Kolejnictwa – również w zakresie lokalnej turystyki²¹. Należałoby jednak postawić pytanie czy kolej sochaczewska 750 mm miałyby szansę w ogóle powstać, gdyby nie łatwa dostępność staroużytecznego materiału torowego, który nabyto do jej wzniesienia po rozbiórce niemieckiej kolei polowej (*Heeresfeldbahn*) Ruszki–Młodzieszyn–Kamion–Wyszogród²². Zważywszy, że w 1919 r. kasa komunalna Sejmiku Sochaczewskiego świeciła pustkami, a na planowaną realizację budowy kolei powiatowej 750 mm trzeba było zaciągnąć pożyczkę z funduszy skarbu państwowego na sumę aż 500 000 marek polskich²³, nabyty niewielkim kosztem lokalny i staroużyteczny materiał torowy był tu z pewnością jednym z głównych argumentów przemawiających za realizacją całej inwestycji. Koronnym dowodem na to, jak wielkie obciążenie dla sejmiku stanowiła akcja fundacyjna, były olbrzymie długi za wzniesienie oraz prowadzenie kolei, które spłacano jeszcze przez wiele lat²⁴. Z tej przyczyny w po-

²⁰ Oficjalne nazewnictwo kolei sochaczewskiej 750 mm było bardzo zróżnicowane, ale do pewnego stopnia można spróbować je usystematyzować: 1922–1930 – Sejmikowa Kolejka Wąskotorowa w Sochaczewie; 1930–1939 – Powiatowa Kolej Sochaczewska; 1939–1940 – Kreisbahn Sochaczew–Hohenburg–Piaski; 1940–1945 – Kreisbahn Sochaczew–Tułowice–Piaski; 1945–1949 – Sochaczewska Kolej Powiatowa; 1949–1984 – Sochaczewska Kolej Dojazdowa; od 1984 – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

²¹ Tytułem uzupełnienia należy dodać, iż z uwagi na atrakcyjny przebieg linii kolei sochaczewskiej 750 mm jej potencjał turystyczny został dostrzeżony i zaczął być wykorzystywany na wiele lat wcześniej przed powstaniem muzeum, w zasadzie niemalże od początku funkcjonowania wąskotorówki. Z korespondencji Wydziału Powiatowego Starostwa Sochaczewskiego z Ministerstwem Komunikacji z 5 czerwca 1930 r. możemy dowiedzieć się iż: „Ruch turystyczny, krajoznawczy i letniskowy w ostatnich latach bardzo znaczny, koncentrujący się w okolicach Puszczy Kampinoskiej, Brochowa (kościół zabytkowy) oraz Żelazowej Woli (miejsce urodzenia Chopina) wzrasta z roku na rok i jest obsługiwany w znacznej części przez kolejkę sochaczewską. Podstoleczny region warszawski projektuje w najbliższej przyszłości rozbudowę na krańcach Puszczy Kampinoskiej znacznych przestroni pod letniska podmiejskie”. AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Memoriał w sprawie kolejki wąskotorowej Sochaczew–Wyszogród–Tułowice–Piaski*, k. 1. Jednocześnie w przygotowanym w 1930 r. przez Ministerstwo Komunikacji „Sprawozdaniu w sprawie wąskotorowej kolei sochaczewskiej” urzędnicy stwierdzają iż: „Do wzmocnienia ruchu osobowego przyczynia się znacznie ruch turystyczny do puszczy Kampinoskiej, Brochowa i Żelazowej Woli”. AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Sprawozdanie w sprawie wąskotorowej kolei sochaczewskiej*, k. 67. Zatem już od pierwszych lat funkcjonowania turystyka była postrzegana jako potencjalna szansa na rozwój kolei sochaczewskiej 750 mm. W 1930 r. inż. Władysław Czerwiński, dyrektor Fabryki Przędzy i Tkanin Sztucznych „Chodaków” Spółka Akcyjna, w specjalnym liście proponował rozwijanie ruchu turystycznego w powiecie sochaczewskim w oparciu o linię tej kolei oraz atrakcje przy niej położone, jak Puszcza Kampinoska czy też historyczne miejscowości: Żelazowa Wola, Brochów i Wyszogród. B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 26. Uzupełnieniem powyższych informacji był fakt obsługi przez kolej sochaczewską 750 mm ruchu turystycznego do Żelazowej Woli nie tylko dla „klientów zewnętrznych”, ale również dla społeczności lokalnej Sochaczewa i okolic. Zob. afisz z 16 października 1932 r. Komitetu „Dni Chopinowskich w Polsce” Oddział w Sochaczewie. B. Kwiatkowski, *Kalendarium wydarzeń historycznych...*, s. 61. Kolej była wykorzystywana również przez sochaczewski oddział P.T.K. do organizacji wycieczek krajoznawczych oraz imprez okolicznościowych. Zob. afisz z 1935 r. zapraszający na wycieczkę do Śladowa z okazji 525. rocznicy zwycięstwa pod Grunwaldem, kopia dokumentu w archiwum Stowarzyszenia „Nasz Zamek” w Sochaczewie. Więcej o nowej koncepcji rozwoju turystyki w Muzeum Kolei Wąskotorowej w: Ł. Popowski, *Produkt turystyczny...*, s. 41–43.

²² Na zebraniu Sejmiku Powiatu Sochaczewskiego 15 kwietnia 1919 r. kierownik Państwowego Biura Od budowy inż. Michalski zaproponował, by z szyn znajdujących się na drodze Kamion–Ruszki przeprowadzić kolejkę od Sochaczewa do lasów kampinoskich. Sejmik powiatowy po dłuższej w tej sprawie dyskusji postanowił propozycję zrealizować. *Protokół posiedzenia Sejmiku...*, s.1; B. Kwiatkowski, *Dzieje Sochaczewa*, t. 5, *Dwudziestolecie...*, s. 487–490; tenże, *Kalendarium wydarzeń historycznych...*, s. 12–13.

²³ Tamże.

²⁴ AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Memoriał...*, k. 3, 4; AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Materiały do sprawozdania Komisji M.K. badającej Kolej Sochaczewską w dn. 18.06.1930 r.*, k. 31; B. Pokropiński, *Sochaczewska*

czątkowym okresie dwukrotnie przymierzano się do likwidacji wąskotorówki (w 1927²⁵ i 1930 r.²⁶) lub też jej zbycia na rzecz Ministerstwa Komunikacji²⁷. Ostatecznie wszystkie te działania zostały powstrzymane poprzez zaciąganie kolejnych pożyczek²⁸. Dodatkowo możliwości, znacząco ułatwiające akcję fundacyjną, pojawiły się po inauguracji robót budowlanych wiosną 1921 r., kiedy po bardzo niskich cenach zakupiono od Ministerstwa Kolei Żelaznych brakujące materiały torowe z innych rozebranych wojskowych kolei polowych²⁹. W omawianym kontekście istotną rolę odegrał również fakt, iż pierwotnie kolej sochaczewska 750 mm miała posiadać jedynie trakcję konną³⁰. Wziąwszy pod uwagę istniejące przez pierwsze dziesięć lat działalności poważne kłopoty z osiągnięciem rentowności przedsiębiorstwa, wydaje się, że brak trakcji mechanicznej stałby się argumentem ważącym na szybkiej likwidacji wąskotorówki (najpewniej tuż po spełnieniu pierwotnego przeznaczenia, czyli nasycenia lokalnego rynku obrobionym drewnem z Puszczy Kampinoskiej). Jednakże kolej sochaczewska wyszła na drodze szybkiej ewolucji z początkowo planowanej roli tymczasowego środka transportu, powołanego do realizacji za ledwie jednego celu, w kierunku prawdziwej wąskotorowej kolei publicznej. Stało się tak m.in. dzięki zmianie koncepcji obsługi kolei trakcją konną na rzecz efektywniejszej trakcji parowej. Zostało to ostatecznie ugruntowane już w 1921 r., po ponownie okazynym nabyciu od Ministerstwa Kolei Żelaznych dwóch parowozów, z których – co dla nas istotne – przynajmniej jeden pochodził z kolei polowych³¹. Parowóz nr 1 (później PKS 1), zbudowany przez fabrykę Orenstein & Koppel w 1914 r., został pierwotnie zakupiony przez armię rosyjską do służby na kolei polowej w Twierdzy Kowno. Po zakończeniu działań wojennych przejął go polskie Ministerstwo Kolei Żelaznych, po czym niewielkim kosztem nabył go Sejmik Sochaczewski³². Związków powiatowej wąskotorówki z ko-

kolej..., s. 14. Dość powiedzieć, iż w 1930 r. grunty zajęte przez kolej sochaczewską 750 mm (poza nieznaczną ilością w samym Sochaczewie) dalej nie zostały wykupione. Do wykupu pozostało jeszcze 39 ha. Koszt niniejszych gruntów razem z odszkodowaniami za dotychczasowe użytkowanie wedle przybliżonej oceny wynosił aż 200 000 zł. AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Sprawozdanie...*, k. 68.

²⁵ *Likwidacja kolejki i gimnazjum*, „Echo Sochaczewskie”, 1927, nr 2, s. 21.

²⁶ Sejmik Sochaczewski po zapoznaniu się z trudnościami finansowymi przedsiębiorstwa na posiedzeniu w dniu 6 marca 1930 r. powziął uchwałę zlikwidowania kolejki z dniem 1 lipca 1930 r. i sprzedania całego jej majątku. Następnie na posiedzeniu Sejmiku 17 sierpnia 1930 r. zdecydowano, że ewentualna ostateczna likwidacja kolei sochaczewskiej zostanie zrealizowana do 31 grudnia 1930 r. AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Memoriał...*, k. 4; AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Wyciąg z protokołu posiedzenia Sejmiku pow. Sochaczewskiego, odbytego w sali Rady Miejskiej w Sochaczewie dnia 17 sierpnia 1930 r.*, k. 85; B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 25–26; Więcej: zob. pismo z 13 marca 1930 r. inż. Władysława Czerwińskiego dyrektora Fabryki Przędzy i Tkanin Sztucznych „Chodaków” Spółka Akcyjna do inż. Kazimierza Hugo-Badera w sprawie utrzymania ruchu na Kolei Sochaczewskiej, dokument w archiwum Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

²⁷ AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Memoriał...*, k. 5.

²⁸ W 1928 r. Sejmik Sochaczewski zaciągnął pożyczkę hipoteczną w Banku Gospodarstwa Krajowego na sumę 103 200 zł. W 1931 r. w tym samym banku zaciągnięta została kolejna na kwotę 187 500 zł. Obie pożyczki nie były spłacone w całości jeszcze w 1945 r. W efekcie działania podjętego w 1930 r. przez inż. Władysława Czerwińskiego, dyrektora Fabryki Przędzy i Tkanin Sztucznych „Chodaków” Spółka Akcyjna (głównego klienta sochaczewskiej wąskotorówki) kolej powiatowa 750 mm otrzymała od zakładu pożyczkę w wysokości 300 000 zł. Niniejsze posunięcia pozwoliły przetrwać wąskotorówce trudny czas aż do lat 1932–1933, kiedy nastąpiło ożywienie i wzrost przewozów towarowych. B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 14, 26; B. Kwiatkowski, *Dzieje Sochaczewa*, t. 5, *Dwudziestolecie...*, s. 408.

²⁹ B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 10, 12.

³⁰ *Protokół posiedzenia Sejmiku...*, s.1; B. Kwiatkowski, *Dzieje Sochaczewa*, t. 5, *Dwudziestolecie...*, s. 490; B. Kwiatkowski, *Kalendarium wydarzeń historycznych...*, s. 12–13.

³¹ B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 57.

³² Tamże.

lejami polowymi było jednak więcej. Nie można przecież zapominać o ścisłej kooperacji w zakresie zwózki drewna w latach 1923–1960 ze zbudowaną przez Niemców w Puszczy Kampinoskiej koleją leśną typu *Heeresfeldbahn*. Proces odbywał się poprzez wyjątkową w polskich realiach stację styczną między wąskotorówkami o szerokości toru 750 i 600 mm w Piaskach Królewskich. Następował tam przeładunek dłużycy zwiezionej z wyrębu przez *Feldbahn* bądź załadunek tarcicy ze zlokalizowanego w bezpośredniej bliskości stacji tartaku. Następnie materiał drzewny przewożony był koleją powiatową do stacji Sochaczew Wąskotorowy i sprzedawany na rynku lokalnym bądź przeładowywany na wagony normalnotorowe i eksportowany na inne rynki zbytu. Zauważyć zatem należy, iż sochaczewska wąskotorówka 750 mm, mimo że formalnie nie zaliczała się do kolei polowych, to jednak wpływ tychże na jej powstanie, przetrwanie, a następnie pomyślny rozwój w późniejszym okresie okazał się niezwykle istotny.

Prezentując zestawienie kolei polowych na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej i powiatu sochaczewskiego, Autor dla porządku zdecydował się zastosować ich podział na cztery grupy: najpierw wąskotorówki zbudowane przed I wojną światową, następnie wzniesione w jej trakcie, po czym te, które powstały po Wielkiej Wojnie, a na koniec kolejki o statusie trudnym do weryfikacji. Ponadto celem zapewnienia lepszej orientacji w tekście załączone zostały tu mapy historyczne oraz współczesne (ewentualnie ich fragmenty). W pierwszym wymienionym przypadku główną bazą rozważań będzie odręczna mapa sieci kolejowej na obszarze północnego i zachodniego Mazowsza z 18 czerwca 1930 r. (ryc. 4)³³ oraz „Mapy Szczegółowe Polski” Wojskowego Instytutu Geograficznego (WIG)³⁴, w drugim zaś mapa kolei wąskotorowych na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej i powiatu sochaczewskiego (ryc. 5)³⁵.

KOLEJE POWSTAŁE PRZED I WOJNĄ ŚWIATOWĄ

Za najstarszą na opisywanym terytorium kolej wąskotorową (o lekkiej i zapewne mocno uproszczonej konstrukcji) na obecną chwilę uznać należy powstałą w latach

³³ AAN, MK, seria 2, sygn. 168, k. 66.

³⁴ *Mapa Szczegółowa Polski*, skala 1:25 000, wyd. Wojskowy Instytut Geograficzny (dalej: WIG), pas 40, słup 30-I (Bolimów), Warszawa 1936; pas 39, słup 30-H (Budy Stare), Warszawa 1936; pas 40, słup 29-I (Domaniewitz, Domaniewice), [brak miejsca wydania], 1943; pas 40, słup 31-E (Grodzisk), Warszawa 1933; pas 40, słup 30-F (Humin), Warszawa 1936; pas 39, słup 30-E (Iłów), Warszawa 1936; pas 39, słup 31-G (Kampinos), Warszawa 1933; pas 40, słup 31-A (Kaski), Warszawa 1933; pas 39, słup 31-E (Kazuń Polski), Warszawa 1933; pas 39, słup 31-H (Leszno koło Błonia), Warszawa 1933; pas 41-słup 30-A (Lischowitz, Łyszkowice), [brak miejsca wydania], 1944; pas 40, słup 30-D (Łowicz), Warszawa 1936; pas 39, słup 30-I (Młodzieszyn), Warszawa 1936; pas 40, słup 30-E (Mysłaków), Warszawa 1936; pas 40, słup 30-H (Nieborów), Warszawa 1936; pas 40, słup 31-H (Radziejowice), Warszawa 1933; pas 40, słup 30-G (Reczyce), Warszawa 1936; pas 40, słup 29-F (Sobota), [brak miejsca wydania], 1940; pas 40, słup 30-C (Sochaczew), Warszawa 1936; pas 40, słup 31-D (Wisłucki), Warszawa 1933; pas 39, słup 31-D (Wychódź), Warszawa 1933; pas 39, słup 30-F (Wyszogród), Warszawa 1937; pas 40, słup 31-G (Żyrardów), Warszawa 1933.

³⁵ Mapa wykonana została w latach 2017–2018 w ramach tworzenia w Muzeum Kolei Wąskotorowej nowej wystawy stałej pt. „Dzieje sochaczewskiej kolei wąskotorowej 1922–1984”, według koncepcji Ł. Popowskiego, przez Ł. Wojtczaka, po konsultacjach z M. Barszczem, z wykorzystaniem jako bazy map opublikowanych w: W. Pałucki, dz. cyt., s. 53, A. Ciechański, dz. cyt., B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*; tenże, *Kolejki wąskotorowe Mazowsza...*; M. Kucharski, Z. Tucholski, *Cukrownia „Józefów”...*; ciż, *Kolej cukrowni „Guzów”...*; ciż, *Kolej wąskotorowa cukrowni „Michałów”...*

1855–1856 kolej przemysłową cukrowni „Guzów” (starszą)³⁶. Linia łączyła majątek Guzów – gdzie od 1827 r. funkcjonowała założona przez Henryka Łubieńskiego cukrownia – z Żyrardowem i pobliską stacją w Rudzie Guzowskiej będącą od 1845 r. częścią Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (ryc. 6)³⁷. Kolejka posiadała trakcję konną i szacunkową długość szlaku zapewne w granicach 12 km, a jej głównym zadaniem była obsługa potrzeb transportowych rzeczonoj cukrowni, guzowskiego folwarku oraz przypuszczalnie również innych leżących w pobliżu toru gospodarstw. Nie wiadomo kiedy kolej została rozebrana, ale na pewno stało się to przed 1914 r., gdyż na rosyjskiej mapie z tego czasu nie ma już po niej żadnego dostrzegalnego śladu³⁸.

Chronologicznie drugą koleją wąskotorową na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej oraz powiatu sochaczewskiego była kolej przemysłowa cegielni „Radziejowice”. W 1870 r. właściciele fabryki wyrobów lnianych w Żyrardowie, Karol Teodor Hielle i Karol August Dittrich, wydzierżawili od Adama Krasieńskiego cegielnię w Radziejowicach na dziesięć lat, a następnie przedłużyli jej dzierżawę jeszcze o pięć kolejnych³⁹. Przedsiębiorcy planowali produkować z wysokogatunkowej radziejowickiej gliny cegłę przeznaczoną przede wszystkim na potrzeby dynamicznie rozwijających się żyrardowskich zakładów i przyległej do nich osady fabrycznej. Najpewniej tym właśnie przedsiębiorcom, jako najbardziej zainteresowanym redukcją kosztów budowy nowych obiektów przemysłowych, przypisać należy ufundowanie po 1870 r. kolei wąskotorowej Radziejowice–Korytów–Żyrardów (ryc. 7). Kolejka o szacunkowej długości linii około 10 km służyła nie tylko do transportu cegły (o bardzo charakterystycznym ciemnoczerwonym kolorze, z której *nota bene* wzniesiono wiele zachowanych do dzisiaj w Żyrardowie budynków), ale zapewne również zwózki drewna z lasów majątku Radziejowice, gdyż Hielle i Dittrich kupowali także ten surowiec od Krasieńskiego. Kolej (po której do dziś pozostały czytelne ślady w terenie)⁴⁰ funkcjonowała do okresu poprzedzającego 1914 r.⁴¹ i jak można podejrzewać, została rozebrana po spełnieniu swego pierwotnego przeznaczenia, czyli nasycenia lokalnego rynku dostarczającymi przez nią materiałami budowlanymi, tj. cegłą i drewnem.

KOLEJE POWSTAŁE PODCZAS I WOJNY ŚWIATOWEJ

Jak już wzmiankowano, w lipcu 1915 r. po przełamaniu frontu na linii rzek Rawki i Bzury wojska niemieckie wkroczyły na obszar powiatu sochaczewskiego. Następnie po wyparciu w sierpniu tego roku armii rosyjskiej z całego Mazowsza nowe władze okupacyjne rozpoczęły organizację swojej administracji przeznaczonej do zarządu

³⁶ B. Dymek, *Fenomen rozwoju przemysłowego Żyrardowa*, „Rocznik Żyrardowski”, t. IX, 2011, s. 472.

³⁷ Tamże, s. 453, 472.

³⁸ *Mapa Szczegółowa Polski* (Rosyjska „trójwiorstówka”), skala 1:126 000, wyd. WIG, XVIII B (Łowicz–Mszczonów), [brak miejsca wydania], 1914.

³⁹ M. Pałuch, *Dziedzictwo przemysłowe Żyrardowa jako część potencjału turystyki kulturowej Mazowsza Zachodniego*, „Turystyka Kulturowa”, 2014, nr 6, s. 15.

⁴⁰ *Śladami kolejki radziejowickiej*, <http://meteor2017.bikestats.pl/497265.Sladami-kolejki-radziejowickiej.html> [dostęp: 29.11.2019].

⁴¹ Na rosyjskiej mapie z 1914 r. po kolejce nie ma już żadnego dostrzegalnego śladu. *Mapa Szczegółowa Polski* (Rosyjska „trójwiorstówka”), skala 1:126 000, XVIII B (Łowicz–Mszczonów).

podbitego terytorium⁴². W ramach niniejszych działań powstało Cesarsko-Niemieckie Generalne Gubernatorstwo Warszawskie (GGW), którego jednym z pierwszych zadań miała być budowa obiektów użyteczności publicznej i wojskowej, w tym dróg i mostów⁴³. Stworzenie odpowiedniej infrastruktury było niezwykle istotne z uwagi na zapewnienie właściwych warunków transportu zaopatrzenia dla niemieckich armii walczących na froncie oddalonym znacznie na wschód, jak również w celu poprawy komunikacji oraz wywozu surowców⁴⁴. Aby realizację tych celów ułatwić, zajęto się także budową nowych lub zarządem odkupionych od wojska kolei polowych (*Heeresfeldbahnen*). Działania infrastrukturalne Niemców na interesującym nas obszarze rozpoczęły się najpóźniej już 23 lipca 1915 r., jeszcze w ramach zabezpieczania i wspierania operacji wojskowej⁴⁵, kiedy oddali oni do użytku pierwszą przeprawę przez Wisłę do Wyszogrodu, jeszcze o charakterze łyżwowym⁴⁶. Następnie po jej zniesieniu przez lody lub rozbiórce pod koniec 1915 r.⁴⁷ zbudowano w tym samym miejscu i 20 kwietnia 1916 r. otwarto dla ruchu drugi most drewniany będący już przeprawą stałą⁴⁸. Wraz z nim w analogicznej konstrukcji wzniesiono również most przez Bzurę we wsi Kamion na lewym brzegu Wisły⁴⁹.

Wygodną komunikację z niniejszymi przeprawami zapewnić miały nowe drogi bite, z których tę leżącą na obszarze powiatu sochaczewskiego rozpoczęto utwardzać na odcinku od Kamiona, przez Młodzieszyn do miejscowości Ruszki⁵⁰. Równocześnie na poboczu powstającego traktu zbudowano kolej polową o szerokości toru 600 mm dedykowaną – jak się utarło – jedynie do rozwożenia materiałów niezbędnych do realizacji tejże drogi (ryc. 8)⁵¹. Biorąc pod uwagę wszelkie aspekty, należałoby jednak rozważyć, czy rzeczywiście była to jedyna funkcja niniejszego *Feldbahnu*, a także kiedy dokładnie wzniesiono linię i jaki mogła mieć maksymalny zasięg. Z uwagi na niedostatki źródłowe odpowiedzi na niniejsze pytania w pewnej części będą miały jedynie charakter hipotetyczny. Pierwej można się zastanowić, czy początków tej kolei nie dałoby się przesunąć na okres poprzedzający budowę bitego traktu Kamion–Ruszki. Chodzi o 1914 i 1915 r., kiedy na linii nieodległej rzeki Bzury znajdował się front, na zapleczu którego niniejszy *Feldbahn* mógłby ewentualnie realizować szereg działań logistycznych dla wojska. W trudnych warunkach narzuconych przez charakter walk pozycyjnych, przy braku utwardzonych dróg, a szczególnie w zmiennych warunkach pogodowych na wiosnę 1915 r., kolej polowa o zarysowanym przebiegu linii byłaby siłą niemieckim niewątpliwie przydatna. Jedynie, czego do zapewnienia optymalnych warunków funkcjonalnych w zaproponowanym modelu mogłoby zabraknąć, to podciągnięcia toru nieco bliżej rzeki Bzury, czyli na bezpośrednie zaplecze frontu. Sugerowany fragment niniejszej

⁴² J. Szczepański, *Działania wojenne na Mazowszu...*, s. 708.

⁴³ M. Mistewicz, dz. cyt., s. 106–108.

⁴⁴ Tamże, s. 49–50; A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 12.

⁴⁵ Chodziło m.in. o ułatwienie wojskom niemieckim zdobycia twierdzy nowogeorgiewskiej (Modlin), do czego doszło 19 sierpnia 1915 r. J. Szczepański, *Działania wojenne na Mazowszu...*, s. 707–708; M. Mistewicz, dz. cyt., s. 87.

⁴⁶ M. Mistewicz, dz. cyt., s. 102.

⁴⁷ Tamże, s. 105.

⁴⁸ Tamże, s. 117–119.

⁴⁹ Tamże, s. 119.

⁵⁰ Tamże, s. 129.

⁵¹ Tamże; B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 10, 14; tenże, *Kolejki wąskotorowe Mazowsza...*, s. 214.

kolei mógłby funkcjonować okresowo na odcinku Ruszki–Kąty/Rozlazłów⁵², a następnie zostać rozebrany, bądź to w 1915 r., zaraz po odepchnięciu Rosjan, lub dopiero po zbudowaniu drogi bitej, ale nie tylko od Kamiona do wsi Ruszki (co mimo, iż udokumentowane, wydaje się pomysłem dość osobliwym), ale dalej, do samego Sochaczewa. Co prawda, bezpośredniego dowodu na budowę przez Niemców w latach 1915–1916 utwardzonego traktu między Sochaczewem a Ruszkami brakuje, to jednak skłaniać ku temu może analiza późniejszej sieci drożnej okolic grodu nad Bzurą. Wyłączywszy bowiem krótkie odcinki innych arterii wychodzących z miasta, jedyny w 1930 r. naprawdę długi fragment państwowej drogi bitej funkcjonował właśnie z Sochaczewa do Wyszogrodu⁵³. Fakt ten może zachęcać do powiązania początków niniejszego traktu z jednorodną i jednoczasową niemiecką akcją fundacyjną z okresu Wielkiej Wojny. Dzięki takiemu rozwiązaniu udało się wygodnie połączyć normalnotorową stację w Sochaczewie⁵⁴ z terenami na prawym brzegu Wisły i portem rzeczonym w Wyszogrodzie. Z uwagi na potencjalny wydatny wzrost niemieckich możliwości transportowych występowanie na pełnym międzymiastowym odcinku utwardzonej drogi wraz z towarzyszącym jej *Feldbahnem* wydaje się być tu ciekawą możliwością. Przy formułowaniu powyższych hipotez próbować można podierać się dodatkowo przykładami kolei rogowskiej czy myszynieckiej, gdzie w zbliżonych okolicznościach ustabilizowanego frontu oraz braku porządnego dróg, podstawowy problem konieczności szybkiego dowozu wielkiej ilości broni i zaopatrzenia oraz ewakuacji rannych rozwiązano właśnie poprzez budowę *Feldbahnów*⁵⁵. Następnie po relokacji frontu daleko na wschód w 1915 r. obie koleje poczęły służyć również dla celów cywilnych GGW, jak budowa dróg, transport drewna i innych towarów, a także przewozy pasażerskie⁵⁶. Mimo ciekawych analogii teza przesuująca na 1915 r. fundację omawianego *Feldbahna* nie znajduje jednak właściwego oparcia w dostępnych niemieckich mapach z tego czasu (co oczywiście nie musi być jeszcze argumentem definitywnym)⁵⁷. Kompleksowe rozwiązanie poruszonych tu kwestii mogą oczywiście przynieść dopiero dalsze badania źródłowe. Najwcześniejsze pewne informacje dotyczące omawianej kolei polowej przynoszą dopiero dwie archiwalne fotografie, na któ-

⁵² Miejscowości położone są na lewym brzegu Bzury w najbliższej okolicy Sochaczewa.

⁵³ Zob. odrębna mapa sieci kolejowej na obszarze północnego i zachodniego Mazowsza z 18 czerwca 1930 r. AAN, MK, seria 2, sygn. 168, k. 66. Droga bita Sochaczew–Wyszogród wzmiankowana jest również w „Sprawozdaniu w sprawie wąskotorowej kolei sochaczewskiej” sporządzonym 25 czerwca 1930 r. przez Departament Ruchu Ministerstwa Komunikacji: „Istniejąca szosa z Sochaczewa do Wyszogrodu biegnie w odchyleniu od Kolei Sochaczewskiej 5 km linią łamaną i nie stanowi dla ruchu kolejowego poważniejszej konkurencji przez kursujące autobusy z uwagi na dłuższą przestrzeń i droższy od kolei koszt przejazdu”. AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Sprawozdanie...*, k. 65, 67.

⁵⁴ Linię Kolei Warszawsko-Kaliskiej na dostępnym odcinku Niemcy przekuli z 1524 mm na 1435 mm szerokości toru już w grudniu 1914 r., po ustabilizowaniu się frontu na Bzurze i Rawce. Zatem po zajęciu w lipcu 1915 r. stacji w Sochaczewie mogła ona w zaproponowanym teoretycznym modelu sieci transportowej odegrać dużą rolę logistyczną.

⁵⁵ A. Tajchert, A. Wawrzyniak, M. Zajfert, *Kolej wąskotorowa Rogów–Rawa–Biała*, Rybnik 2014, s. 10–13; A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe na Kurpiach*, Rybnik 2015, s. 20; B. Pokropiński, *Kolejki wąskotorowe Mazowsza...*, s. 204, 207, 208.

⁵⁶ A. Tajchert, A. Wawrzyniak, M. Zajfert, dz. cyt., s. 16–17; A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe...*, s. 20–22.

⁵⁷ Mowa jest o trzech mapach. Dwie niemieckie sztabówki z 1915 r., wykonane na podkładzie rosyjskim, zostały udostępnione Autorowi 4 listopada 2019 r. przez Andrzeja Kornackiego. Ich kopie znajdują się również w archiwum Stowarzyszenia „Nasz Zamek” w Sochaczewie: XXII-7-H, *Gruppe Warschau*, 1915; XXII-7-E, *Gruppe Warschau*, 1915; Trzecia mapa, pierwotnie publikowana w: *Der Weltkrieg 1914-1918*, t. 8, Berlin 1932, przedstawia linię frontu na Mazowszu w dniu 13 lipca 1915 r., ze szczególnym uwzględnieniem sieci kolejowej normalno- i wąskotorowej. A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe...*, s. 9.

rych widać fragmenty jej szlaku. Pierwsze zdjęcie wykonane zostało po 20 kwietnia 1916 r. (opublikowane w formie pocztówki zapewne w tym samym roku), kiedy oddano już do użytku stałą przeprawę przez Wisłę do Wyszogrodu (ryc. 10)⁵⁸. Na fotografii widać flankowany wieżowymi rogatekami wjazd na most od strony wsi Kamion wraz z torem omawianej kolei biegnącym po wschodniej stronie jezdnii. Oznacza to, że wbrew dawniejszym opiniom⁵⁹, niniejszym *Feldbahnem* dotrzeć można było aż do Wyszogrodu⁶⁰, gdzie z uwagi na obiektywne utrudnienia topograficzne szlak musiał się skończyć u podstawy Góry Zamkowej i skarpy miejskiej, docierając zapewne w rejon portu rzeczno, z którym, jak można mniemać, kolej miała być skomunikowana. Druga fotografia, opublikowana w formie pocztówki bez daty, pochodzi z okresu Wielkiej Wojny i przedstawia dwóch żołnierzy niemieckich na tle kościoła w Młodzieszynie, przed którym na pierwszym planie widoczny jest fragment toru omawianej kolei (ryc. 9)⁶¹. Zdjęcie to (razem z poprzednim) pozwala ramowo potwierdzić lokalizację i przebieg linii na kluczowych jej odcinkach⁶². Ukazuje również jej szczegóły konstrukcyjne, a mianowicie decauvilloński system przęsł torowych ułożonych na poboczu drogi, wprost na ziemi, bez podtorza i podsypki⁶³. Szacunkowa długość szlaku tej kolei na odcinku Wyszogród–Ruszki zamykać się mogła w granicach około 14 km. Jeśli założylibyśmy jednak, że choć okresowo istniał również drugi jej fragment, tj. Ruszki–Kąty/Rozlazłów, to wtedy linia osiągnąć musiałaby łączną długość około 20 km. Posługując się – przy zachowaniu wszelkich proporcji – przywołanymi analogiami kolei rogowskiej i myszynieckiej⁶⁴, a także w świetle przedstawionych potrzeb i możliwości, założyć można, iż kolej Ruszki–Młodzieszyn–Kamion–Wyszogród, realizując cele wyznaczone przez GGW (logistyka wojskowa, komunikacja, transport surowców i materiałów budowlanych) funkcjonowała najpewniej bez przeszkód aż do końca niemieckiej okupacji, czyli 11 listopada 1918 r. Po tej dacie – co już wykazano – przejęta została przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, a następnie na dogodnych zasadach przekazana Sejmikowi Sochaczewskiemu, stając się po rozbiórce główną staroużyteczną bazą materiałową, w oparciu o którą zbudowano kolej sochaczewską 750 mm.

W trakcie Wielkiej Wojny na opisywanym terenie Niemcy wzniesli jeszcze drugą kolej typu *Feldbahn*. Przyjmuje się, że w 1916 lub 1917 r. przy użyciu toru patentowego zbudowano w Puszczy Kampinoskiej kolej leśną o znormalizowanej szerokości toru

⁵⁸ M. Mistewicz, dz. cyt., s. 127.

⁵⁹ B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 10, 14; tenże, *Kolejki wąskotorowe Mazowsza...*, s. 214.

⁶⁰ Nieliczne w dziejach kolei wąskotorowych w Polsce stałe przeprawy mostowe przez Wisłę dowodzą wyjątkowości tego rozwiązania. Pamięć o nim musiała być długa, skoro jeszcze w 1928 r., w trakcie przeprowadzonego audytu na kolei sochaczewskiej 750 mm, proponowano w ramach rozwoju jej sieci zbadać sens ekonomiczny oraz możliwości techniczne przerzucenia linii wąskotorówki na prawy brzeg Wisły do Wyszogrodu, w rejonu ciągnące ku cukrowni „Mała Wieś”. AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Wyniki rewizji gospodarki na kolei wąskotorowej Sochaczew–Wyszogród–Piaski eksploatowanej przez Sejmik Powiatowy Sochaczewski*, k. 45.

⁶¹ M. Orzechowski, *Zapomniana cukrownia...*, s. 8. Zdjęcie pochodzi ze zbiorów Andrzeja Kornackiego.

⁶² Występowanie tej kolei na odcinku Kamion–Ruszki potwierdza również protokół posiedzenia Sejmiku Sochaczewskiego z dnia 15 kwietnia 1919 r. Zob. *Protokół posiedzenia Sejmiku...*, s. 1.

⁶³ Na zbliżeniu dostrzec można powtarzalne cechy formalne stalowych podkładów patentowych.

⁶⁴ Oczywiście wymienione dwie koleje wąskotorowe odgrywały znacznie większą rolę w transporcie lokalnym niż *Feldbahn* Ruszki–Młodzieszyn–Kamion–Wyszogród. W związku z tym po przejęciu przez Ministerstwo Kolei Żelaznych nie zostały rozebrane, tylko pozostały dalej kolejami użytku publicznego. Autor chciał zestawzić tu jedynie analogie o charakterze ogólnym.

600 mm⁶⁵. Roboty zostały zlecone i wykonane prawdopodobnie przez podległy GGW państwowy zarząd lasów⁶⁶. Kolej powstała w celu prowadzenia masowego wyrębu drzew na potrzeby wojennej gospodarki Niemiec. Jeszcze w 1930 r. podkreślano, iż cała północno-wschodnia część powiatu sochaczewskiego wraz z Puszcą Kampinoską nie posiadała żadnej drogi bitej, a istniejące tam trakty były, z uwagi na piaski, błota i bagna, bardzo ciężkie do przebycia⁶⁷. Po uzasadnionym przeniesieniu niniejszych uwarunkowań na czas Wielkiej Wojny, łatwo sobie uświadomić, że bez kolei polowej eksploatacja przez Niemców na szerszą skalę zasobów Puszczy Kampinoskiej byłaby niemożliwa. W ramach prac budowlanych wzniesiono zatem linię o długości ponad 17 km prowadzącą od tartaku w Piaskach Królewskich przez Polesie i Rybitew do przystani nad Wisłą w Grochalach Nowych (ryc. 11), skąd spławiano dłużyce do Niemiec⁶⁸. Trudno natomiast ustalić, czy istniała linia odgałęźna do drugiej wiślanej przystani na wysokości miejscowości Wychódź⁶⁹. Finalnie rabunkowa działalność Niemców w okresie okupacji doprowadziła do wycięcia znacznych połaci Puszczy Kampinoskiej. Po zakończeniu wojny *Feldbahn* został przejęty przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, następnie Ministerstwo Rolnictwa i Lasów Państwowych, a docelowo oddany pod bezpośredni zarząd Nadleśnictwu Kampinos, które by mieć efektywne narzędzie do prowadzenia gospodarki leśnej, przebudowało go na typ stały⁷¹. Dodatkowo przedłużono linię o ponad 14 km toru, aż do Granicy, z odgałęzieniem doprowadzonym do tartaku „Zamczysko”⁷². Łączna długość szlaku kolei leśnej w Puszczy Kampinoskiej wyniosła ostatecznie ponad 32 km (ryc. 12)⁷³. Jak już wzmiankowano, w 1923 r. *Feldbahn* został skomunikowany poprzez stację przeładunkową w Piaskach Królewskich z doprowadzoną wówczas do tej miejscowości koleją sochaczewską 750 mm. Otworzyło to nowe możliwości transportu drewna⁷⁴. Zanim jednak pojawiło się to udogodnienie, w okresie od 1921 do 1923 r. rynek lokalny materiałem drzewnym zdołał się już częściowo nasycić⁷⁵. Dodatkowo pod koniec lat 20. popyt na drewno transportowane obiema wąskotorówkami regularnie się zmniejszał⁷⁶. W okresie międzywojennym pojawiły się liczne interesujące propozycje rozwoju kolei leśnej. Jeszcze w 1922 r. planowano, niestety bez efektu, przedłużyć linię *Feldbahna* aż do stacji normalnotorowej Szymanów

⁶⁵ Historia kolei leśnej w Puszczy Kampinoskiej została dosyć szczegółowo opracowana w: A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 12-15; B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 7-9, 34-38, 45-48; A. Ciechański, dz. cyt., s. 102, 103.

⁶⁶ A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 12-15

⁶⁷ AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Memoriał...*, k. 2.

⁶⁸ A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 12.

⁶⁹ Tamże; B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 7.

⁷⁰ A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 13; B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 9.

⁷¹ Tamże.

⁷² A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 13

⁷³ AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Memoriał...*, k. 2. Przebieg północnego i centralnego fragmentu szlaku kolei leśnej w Puszczy Kampinoskiej wraz ze stacją styczną w Piaskach Królewskich uwieczniono na odręcznym planie okolic Piask Królewskich, Lisiej Góry i Krzywej Góry ze zbiorów AAN.

⁷⁴ W 1930 r. Lasy Państwowe, produkujące w Puszczy Kampinoskiej około 24 tys. m³ drewna rocznie, kierowały poprzez usługi kolei leśnej 600 mm wespół z koleją sochaczewską 750 mm transporty z drewnem w kierunku Błonia, Sochaczewa i Wyszogrodu, zaopatrując w ten budulec również nieco dalsze nadwiślańskie tereny oraz zupełnie bezleśne powiaty: płoński i płocki. AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Memoriał...*, k. 2.

⁷⁵ Tamże, k. 1.

⁷⁶ Zgodnie z danymi z 1930 r. kolej sochaczewska 750 mm przewiozła w 1927 r. 6220 t drewna, w 1928 r. – 4280 t, a 1929 r. jedynie 3560 t. AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Sprawozdanie w sprawie...*, k. 68.

(dziś Teresin-Niepokalanów)⁷⁷. W 1930 r. wspomniany już dyrektor fabryki w Chodakowie, inż. Władysław Czerwiński, proponował rozwijanie ruchu turystycznego w oparciu o linię kolei sochaczewskiej 750 mm oraz Puszcę Kampinoską. Także z powodów gospodarczych zalecał zatem przekucie kolei leśnej z Piask Królewskich do Zamczyska na 750 mm i połączenie z koleją sochaczewską⁷⁸. W tym czasie podejmowano już nieśmiało próby wykorzystania *Feldbahna* do przewozu turystów⁷⁹. Zakończyły się one jednak fiaskiem, być może z uwagi na brak odpowiednich wagonów⁸⁰. W 1930 r. przygotowania do przekucia *Feldbahna* na 750 mm musiały być mocno zaawansowane, skoro Starosta Sochaczewski informował Ministra Komunikacji o rozpoczęciu tego procesu⁸¹. Miało to umożliwić przedłużenie linii 750 mm od Piask Królewskich w rejon Palmir i Łomianek, gdzie niedawno wybudowano linię normalnotorową Warszawa–Młociny–Łomianki, jak również łatwiejszy dostęp do tartaku „Zamczysko”⁸². Ostatecznie żadnego z powyższych pomysłów nie udało się zrealizować. W czasie II wojny światowej przez ponad pięć lat okupacji kolej leśna wraz z koleją sochaczewską 750 mm służyć miały intensywnej eksploatacji zasobów drzewnych Puszczy Kampinoskiej⁸³. Przy zwózce i obróbce drewna *Feldbahn* wraz z tartakiem w Piaskach Królewskich pracowały niezwykle intensywnie. W efekcie w nocy z 5 na 6 września 1944 r., na skutek działań dywersyjnych oddziałów partyzanckich Grupy „Kampinos” Armii Krajowej tartak został spalony⁸⁴. Po 1945 r. odbudowano go nieco dalej na północ⁸⁵. W 1944 r. w celu eksploatacji zasobów drzewnych z kolejnych rejonów puszczy Niemcy, niejako realizując polskie przedwojenne plany, rozpoczęli budowę nowego odgałęzienia kolei leśnej od Zalasek przez Kampinos do stacji normalnotorowej Szymanów, aby połączyć ją z koleją cukrowni „Guzów”. Jednak z uwagi na trudności Wehrmachtu na froncie wschodnim, po ułożeniu 4 km toru do Kampinosu⁸⁶ zaniechano kontynuowania inwestycji (ryc. 13)⁸⁷. Kolej leśna 600 mm była wykorzystywana zgodnie z przeznaczeniem aż do 1960 r., kiedy w związku z wprowadzeniem rok wcześniej Puszczy Kampinoskiej do rejestru parków narodowych ostatecznie ją zamknięto⁸⁸.

KOLEJE POWSTAŁE PO I WOJNIE ŚWIATOWEJ

Na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej oraz powiatu sochaczewskiego linii wąskotorowych wzniesionych w uproszczonej, lekkiej konstrukcji było jednak znacznie więcej. Przeważająca liczba tego typu wąskotorówek powstała już po zakończeniu

⁷⁷ A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 13.

⁷⁸ B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 26.

⁷⁹ Na fotografii archiwalnej, opublikowanej w 1928 r., uwieczniono skład platform kolei leśnej sunący z pasażerami po Puszczy Kampinoskiej. W podpisie widnieje informacja, że z usług kolejki czasem korzystała wycieczka. *Znakowanie Puszczy...*, s. 309.

⁸⁰ A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 15.

⁸¹ AAN, MK, seria 2, sygn. 168, *Memoriał...*, k. 2.

⁸² Tamże; B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 26.

⁸³ Tamże, s. 35.

⁸⁴ H. Zaczkowski, S. Janicki, dz. cyt., s. 116–117.

⁸⁵ A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 15.

⁸⁶ Archiwum Państwowe w Warszawie, Starostwo Powiatowe w Sochaczewie, sygn. 72/492/937.

⁸⁷ B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 37.

⁸⁸ A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 15.

Wielkiej Wojny, dzięki taborowi i staroużytecznym materiałom torowym pozostałym po przejętych i zlikwidowanych *Feldbahnen*, a nabywanych na preferencyjnych zasadach od Ministerstwa Kolei Żelaznych. Najliczniej reprezentowaną tu grupą były koleje cukrownicze, których linie w całości bądź przynajmniej we fragmentach powstawały na opisywanym terytorium.

W 1922 r. cukrownia „Michałów” w Lesznie rozpoczęła użytkowanie własnej kolei wąskotorowej o szerokości toru 750 mm⁸⁹. Linia główna o długości około 10 km łączyła ten istniejący od 1852 r. zakład ze stacją Kolei Warszawsko-Kaliskiej w Błoniu⁹⁰. W latach 1925–1930 rozbudowano sieć, dzięki czemu linie odgałęźne kolei dotarły do majątków Pilaszków, Pogroszew, Zaborówek i Zaborów (ryc. 14), w których ówczesnie na wielką skalę uprawiano buraki cukrowe⁹¹. Łączna długość szlaku w szczytowym momencie wynosiła około 24 km, niemniej jeszcze w latach 20. rozpoczęto zamykanie i rozbiórkę pierwszych jej odcinków. Wąskotorówka została ostatecznie zlikwidowana w 1971 r.⁹² Ruch na niej prowadzony był trakcją mechaniczną. Mimo iż na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej znajdował się jedynie niewielki fragment jej szlaku (ryc. 15), to związki tego terenu z Sochaczewem dalej pozostawały żywe, czego ciekawym przykładem była powstała w okresie międzywojennym, a niezrealizowana koncepcja połączenia przez Żelazową Wolę i Kampinos kolei cukrowni „Michałów” z linią kolei sochaczewskiej 750 mm⁹³.

W 1923 r. zbudowano chronologicznie drugą kolej wąskotorową związaną z cukrownią „Guzów” (młodsza)⁹⁴. Tym razem zdecydowano się poprowadzić linię główną o długości 14 km z Guzowa do stacji Szymanów (obecnie Teresin-Niepokalanów) będącej od 1902 r. częścią Kolei Warszawsko-Kaliskiej (ryc. 16)⁹⁵. Wąskotorówka, zbudowana ze staroużytecznych niemieckich pręseł patentowych, miała 600 mm szerokości toru i była obsługiwana trakcją mechaniczną (parową i spalinową)⁹⁶. Oprócz linii głównej wzniesiono bocznice do majątku Guzów oraz odgałęzienia na szlaku do majątków Irena Struga i Szymanów⁹⁷. Maksymalna łączna długość torów (wliczając szlakowe,

⁸⁹ Dzieje kolei w ramowo opracowano w: M. Kucharski, Z. Tucholski, *Kolej wąskotorowa cukrowni „Michałów”...*; A. Ciechański, dz. cyt., s. 81; W. Nowakowski i in., *Dworce. Kolejnictwo*, [w:] *Błonie na dawnej fotografii*, red. R. Nowoszewski, wyd. III popr., Błonie 2005, s. 47.

⁹⁰ B. Pokropiński, *Kolejki wąskotorowe Mazowska...*, s. 221; A. Ciechański, dz. cyt., s. 81.

⁹¹ Tamże, s. 81–82.

⁹² Tamże, s. 82.

⁹³ B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 26.

⁹⁴ Dzieje kolei ramowo opracowano w: M. Kucharski, Z. Tucholski, *Kolej cukrowni „Guzów”...* Pozostając w temacie kolei wąskotorowych przechodzących przez Guzów, warto nadmienić o ciekawej koncepcji z 1921 r., kiedy Towarzystwo Akcyjne Zakładów Żyrardowskich Hiellego i Dittricha korespondowało z sochaczewskim magistratem w sprawie ewentualnego przeprowadzenia kolejki z Mszczonowa przez Żyrardów do Sochaczewa jako linii odgałęźnej dla planowanej wąskotorówki z Warszawy przez Nadarzyn, Żabią Wolę, Radziejowice, Mszczonów i Białą do Rawy. Archiwum Państwowe w Warszawie Oddział w Grodzisku Mazowieckim (dalej: APW GrM), Akta miasta Sochaczewa 1845–1950 (dalej: AMS), sygn. 30, Ogólne. Korespondencja miasta Sochaczewa 1921–[1922], pisma z dnia 26 kwietnia 1921 r. i 10 maja 1921 r., k. 120, 121. Powstałe dwa warianty przebiegu nigdy niezrealizowanej linii prowadziły przez Guzów. Zob. mapa kolejki żelaznej Mszczonów–Żyrardów–Sochaczew w skali 1:100 000 w archiwum Stacji Muzeum/Muzeum Kolejnictwa w Warszawie (dalej: aSM/MK).

⁹⁵ Tamże, s. 10; A. Ciechański, dz. cyt., s. 81.

⁹⁶ B. Pokropiński, *Kolejki wąskotorowe Mazowska...*, s. 221; M. Kucharski, Z. Tucholski, *Kolej cukrowni „Guzów”...*, s. 10–11.

⁹⁷ Tamże, s. 11.

bocznice i z ładowni) została osiągnięta w 1946 r. i wyniosła prawie 20 km⁹⁸. Wśród użytkowanego taboru uwagę zwracały nabyte za pośrednictwem Ministerstwa Kolei Żelaznych, a pochodzące z niemieckich wojskowych kolei polowych, lokomotywy typu HF *Brigadelok* oraz czteroosiowe wagony węglarki typu *Brigadewagen*⁹⁹. Linia tej kolei w całości znajdowała się na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej (ryc. 17). Ostatecznie zamknięto ją w 1972 r.¹⁰⁰

Założona w 1850 r. cukrownia „Dobrzelin” od lat 20. XX w. dysponowała siecią kolei wąskotorowej o szerokości toru 600 mm powstałą z połączenia przed II wojną światową linii należących do kilku pobliskich cukrowni (ryc. 18)¹⁰¹. Kolejki, które współtworzyły omawiany szlak, wzniesiono w oparciu o staroużyteczne materiały torowe i także tabor zakupione z rozebranych *Feldbahnów*¹⁰². Na obszarze dawnego i obecnego powiatu sochaczewskiego funkcjonował w latach 1923–1939 jedynie niewielki, docierający do Brzozowa Starego, fragment tej kolei (ryc. 19). Na opisywanym terenie kolejka obsługiwała plantacje buraków cukrowych uprawianych w majątkach Ostrowce i Brzozów¹⁰³. Przewozy obsługiwane były trakcją konną i mechaniczną. W oparciu o fragmenty szlaku kolej przetrwała aż do 1982 r., kiedy ostatecznie ją zlikwidowano¹⁰⁴.

Ufundowana w 1866 r. cukrownia „Józefów” w Płochocinie uruchomiła w 1925 r. własną przemysłową kolej wąskotorową o szerokości toru 600 mm¹⁰⁵. Jej szlak, służący głównie do zwózki buraków cukrowych z okolicznych plantacji oraz wywozu wyśtoków, posiadał około 20 km długości (ryc. 20)¹⁰⁶. Pewna część tej linii, między Chlebnią, Zabłotnią a Kraśniczą Wolą, funkcjonowała na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej (ryc. 21). Ruch obsługiwany był trakcją parową oraz spalinową¹⁰⁷. Po pożarze cukrowni w 1947 r. doszło do radykalnej zmiany charakteru produkcji, przez co kolej została zlikwidowana¹⁰⁸.

Od około 1924 do 1970 r. przez Walewice przebiegała przemysłowa kolej cukrowni „Leśmierz” o szerokości toru 600 mm (ryc. 22). W okresie okupacji hitlerowskiej została ona połączona w tej miejscowości z koleją cukrowni „Irena” w Łyszkowicach¹⁰⁹. Do 1940 r. zakład ten posiadał jedynie zbudowaną w 1921 r. ośmiokilometrową linię z Łyszkowic przez Krempe do stacji Kolei Warszawsko-Kaliskiej w Domaniewicach¹¹⁰. W latach 1940–1941, prowadząc tor przez Lisiewice i Piotrowice, połączono Krempe z Walewicami (ryc. 23). Po zamknięciu cukrowni „Irena” w 1949 r. kolejka łącząca Łyszkowice z Domaniewicami i Walewicami przejęta została przez inne cukrownie

⁹⁸ Tamże, s. 12.

⁹⁹ Tamże, s. 18, 21; B. Pokropiński, *Kolejki wąskotorowe Mazowsza...*, s. 221.

¹⁰⁰ M. Kucharski, Z. Tucholski, *Kolej cukrowni „Guzów”...*, s. 15.

¹⁰¹ A. Ciechański, dz. cyt., s. 78–81; B. Pokropiński, *Kolejki wąskotorowe Mazowsza...*, s. 221–222.

¹⁰² Tamże.

¹⁰³ Zdarzało się również, że kolejka przemieszczały się pracownicy obu majątków, ewentualnie okoliczni mieszkańcy. Relacja ustna Anny Nowak z domu Krakowiak, byłej mieszkanki wsi Wieniec, z 23 listopada 2019 r.

¹⁰⁴ A. Ciechański, dz. cyt., s. 81.

¹⁰⁵ Dzieje kolei ramowo opracowano w: M. Kucharski, Z. Tucholski, *Cukrownia „Józefów”...*; A. Ciechański, dz. cyt., s. 81.

¹⁰⁶ Tamże.

¹⁰⁷ B. Pokropiński, *Kolejki wąskotorowe Mazowsza...*, s. 221.

¹⁰⁸ Tamże.

¹⁰⁹ A. Ciechański, dz. cyt., s. 77–79.

¹¹⁰ Tamże, s. 79.

i funkcjonowała na poszczególnych odcinkach do 1960–1970 r.¹¹¹ Na niniejszej kolei (której tylko powyżej opisane odcinki znajdowały się na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej) ruch prowadzony był trakcją mechaniczną, m.in. za sprawą lokomotyw typu HF *Brigadelok* nabytych za pośrednictwem Ministerstwa Kolei Żelaznych, a pochodzących z niemieckich wojskowych kolei polowych.

Przynajmniej od okresu dwudziestolecia międzywojennego w Zakładach Ceramicznych „Boryszew” Anatola Wekszteina pod Sochaczewem funkcjonowały dwie wąskotorówki (ryc. 24-1, 24-2)¹¹². Na terenie zakładu istniała kolejka technologiczna, służąca do transportu gliny z wyrobiska na halę produkcyjną. Jej dokładny przebieg jest oznaczony na mapie WIG z 1936 r. (ryc. 25)¹¹³. Zapewne od lat 60. XX w. kolejka była obsługiwana przez trakcję spalinową. Tabor stanowiły m.in. lokomotywy WLS50-1540 z 1964 r. oraz WLS40-1919 z 1967 r.¹¹⁴ Druga kolejka komunikowała cegielnię z rampą przeładunkową zlokalizowaną przy bocznicy normalnotorowej Belgijskiej Spółki Akcyjnej Zakładów Przemysłowych „Boryszew”. Linia tej kolei poprowadzona została od bramy cegielni prosto w kierunku zachodnim, wzdłuż ulic Kościńskiego i Boryszewskiej, następnie łamała się pod kątem prostym w kierunku północnym, tuż przed torem Kolei Warszawsko-Kaliskiej i dalej, biegnąc równolegle do niego poprzez wzniesiony (odbudowany?) między 1930 a 1935 r. drewniany most na Pisi¹¹⁵, docierała w rejon opisywanej rampy¹¹⁶. Transport zbywanej cegły obsługiwano zatem, wykorzystując własną wąskotorówkę o trakcji konnej (taka trakcja występowała tu przynajmniej do 1955 r.), a następnie normalnotorową bocznice zakładów przemysłowych „Boryszew”¹¹⁷. Korespondencja z 1921 r. dowodzi, że zakład Wekszteina już wtedy mógł wyprodukowaną i sprzedaną cegłę dostarczać wagonami na sochaczewską stację kolei normalnotorowej, zatem jest prawdopodobne, iż opisany powyżej model transportu już funkcjonował¹¹⁸.

W latach 30. XX w. oraz w okresie okupacji niemieckiej (a zapewne również nieco później) na terenie Belgijskiej Spółki Akcyjnej Zakłady Przemysłowe „Boryszew” funkcjonowała wewnętrzna kolejka technologiczna (ryc. 24-3). Posiadała ona tor o szerokości 600 mm i długości 1,5 km, którym połączone były różne działy fabryki. Linie odgałęźne kolejki krzyżowały się z linią główną pod kątem prostym. Na każdej takiej krzyżowce występowała obrotnica. Wózki kolejki poruszane były siłą rąk ludzkich¹¹⁹.

¹¹¹ Tamże, s. 78–79.

¹¹² *Mapa Szczegółowa...*, skala 1:25 000, pas 40, słup 30-C (Sochaczew)...

¹¹³ Tamże.

¹¹⁴ Informacje o lokomotywach pochodzą od dr. Ariela Ciechańskiego. Przeczytać o nich można również w: B. Pokropiński, *Lokomotywy spalinowe produkcji polskiej*, Warszawa 2009, s. 160, 162.

¹¹⁵ B. Kwiatkowski, *Dzieje Sochaczewa*, t. 5, *Dwudziestolecie...*, s. 246. Most ten wraz z fragmentem toru uwieczniony został na fotografii archiwalnej opublikowanej w: K. Waśniewski, *Boryszew. Widziałem, słyszałem, zapamiętałem. Okrucy wspomnień*, <http://starysochaczew.pl/widzialem-slyszalem-zapamietalem> [dostęp: 27.11.2019].

¹¹⁶ Tamże. We wcześniejszym artykule piszącego te słowa, dotyczącym dziejów kolei sochaczewskiej 750 mm, pojawił się inny przebieg szlaku kolejki konnej Zakładów Ceramicznych „Boryszew” Anatola Wekszteina, wynikający z informacji płynących z mapy WIG z 1936 r., który w obliczu nowych źródeł należy zweryfikować negatywnie. Ł. Popowski, *Rola samorządu w utworzeniu i funkcjonowaniu...*, s. 17.

¹¹⁷ K. Waśniewski, dz. cyt.

¹¹⁸ APW GrM, AMS, sygn. 48, Majątek miejski sporny 1923, k. 21, 22, 26, 27.

¹¹⁹ Materiały o kolejce technologicznej Belgijskiej Spółki Akcyjnej Zakładów Przemysłowych „Boryszew”, w tym odrębny plan zakładu z okresu II wojny światowej, otrzymałem 27 maja 2016 r. od Radosława Jarosińskiego, pracownika Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą w Sochaczewie oraz redaktora portalu internetowego *Stary Sochaczew... i okolice w słowach, obrazach, wspomnieniach*.

Jak już wzmiankowano, w nocy z 5 na 6 września 1944 r. spalony został stary tartak w Piaskach Królewskich. Obiekt ten zlokalizowany był po południowej stronie stacji kolei sochaczewskiej 750 mm. Po 1945 r. nowy tartak zbudowano na północ od układu torowego stacji Piaski, doprowadzając tu jednocześnie bocznice 750 mm¹²⁰. Na terenie zakładu powstała wewnętrzna kolejka technologiczna służąca do transportu drewna (ryc. 1-2). Jej układ torowy możemy poznać dzięki planowi zabudowań tartacznych o jaki pokusił się Andrzej Tajchert (ryc. 26)¹²¹. Obroty tartaku drastycznie spadły po utworzeniu w 1959 r. Kampinoskiego Parku Narodowego oraz likwidacji rok później kolei leśnej. W 1974 r., gdy jeszcze funkcjonujący tartak był przekazywany przez Starostwo Sochaczewskie na rzecz Urzędu Gminy Tułowice, kolejka zapewne ciągle istniała¹²². Uległa likwidacji dopiero wraz z ostatecznym wygaszeniem działalności zakładu.

Od lat 70. do końca lat 90. XX w. wewnętrzna kolejka technologiczna istniała również w należącej do Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej w Sochaczewie kotłowni przy ul. Żeromskiego 23 (ryc. 24-6). Zbudowana była z toru lekkiej konstrukcji o szerokości 600 mm i służyła do transportu węgla z przymy do pieca grzewczego. Kolejkę zlikwidowano po rezygnacji z opalania kotłowni węglem. Tabor stanowiły wagonetki kolebowe, z których 5 egzemplarzy 16 grudnia 2002 r. przekazano do Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, gdzie prezentowane są na ekspozycji plenerowej (ryc. 27)¹²³.

Wewnętrzna kolejka technologiczną posiadała również cegielnia w Budach Mszczonowskich (ryc. 1-6). Kilkaset metrów linii o szerokości toru 600 mm służyło do transportu gliny z wyrobiska na produkcję. Niestety, kolejka przestała być wykorzystywana, a pozostały po niej tabor, czyli 4 wagonetki kolebowe oraz fragmenty linii obecnie niszczoną (ryc. 28). Tego typu kolejka istniała również w betoniarni w Mszczonowie (ryc. 1-7). Wykorzystywano tu trakcję spalinową, opierając się na sile pociągowej lokomotywy typu WLs¹²⁴.

Dzięki analizie dokumentacji fotograficznej oraz filmowej dotyczącej dziejów powiatu sochaczewskiego i dawnej ziemi sochaczewskiej udało się pozyskać dodatkowe informacje o kolejach polowych na tym obszarze. Na pięciu fotografiach archiwalnych¹²⁵ zadokumentowane zostały dwie tymczasowe kolejki wykorzystywane w Sochaczewie do prowadzenia prac rozbiórkowych w trakcie II wojny światowej (ryc. 24-4, 24-5). Szlak pierwszej z nich, o długości około 150 m i szerokości toru zapewne 600 mm, ułożony został z przęseł patentowych wzdłuż ul. Warszawskiej, przy dawnej południowej pierzei Rynku. Niemcy zbudowali go niedługo po rozpoczęciu okupacji, gdy w historycznym centrum Sochaczewa prowadzone były intensywne prace rozbiórkowe, przy których kolejka służyła do wywożenia gruzu (zapewne przy użyciu wagonetek kolebowych).

¹²⁰ A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 14.

¹²¹ Tamże.

¹²² W 1974 r. tartak przetarł 622 m³ drewna. Było to wartość najniższa wśród innych powiatowych tartaków, ale ciągle dosyć wysoka. APW GrM, Urząd Powiatowy w Sochaczewie, sygn. 237, Akta przekazania Tartaku w Piaskach Królewskich na rzecz Urzędu Gminy Tułowice 1974, k. 4, 5, 9.

¹²³ Wagonetki kolebowe PEC – nazwy (sygnatury w inwentarzu muzealnym): 1 PEC Sochaczew (MUZ II 251), 2 PEC Sochaczew (MUZ II 252), 3 PEC Sochaczew (MUZ II 253), 4 PEC Sochaczew (MUZ II 248), 5 PEC Sochaczew (MUZ II 249).

¹²⁴ Materiały o kolejce technologicznej cegielni w Budach Mszczonowskich i betoniarni w Mszczonowie przekazał mi we wrześniu i październiku 2019 r. Tomasz Jankowski, współpracownik miesięcznika „Świat Kolei”, znawca i miłośnik kolejnictwa, szczególnie w jego wąskotorowym wydaniu.

¹²⁵ Jedna fotografia pochodzi z zbiorów Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą w Sochaczewie, zaś cztery z zbiorów Zespołu Szkół Centrum Kształcenia Praktycznego w Sochaczewie.

Jako twór tymczasowy zlikwidowana została najpewniej od razu po spełnieniu funkcji, dla której ją zbudowano. Druga kolejka pochodząca z tego samego czasu zadokumentowana została w kwartale między ulicami Traugutta, Wąską, Reymonta i Stanisława Kordona-Janickiego oraz na zapleczu kamienic przy ul. Warszawskiej (ryc. 29). Jej tor, najpewniej o szerokości 600 mm, ułożony został z przęseł patentowych i podzielony na dwa odcinki po kilkadziesiąt metrów każdy. Kolejka służyła do usprawniania prac porządkowych, w tym wywózki gruzu i pochodzących z rozbiórki materiałów budowlanych. Jak wynika z analizy fotografii, używano do tych działań wagonetek kolebowych oraz siły ludzkich rąk. Nietrudno przewidzieć, iż kolejka zniknęła z krajobrazu Sochaczewa w podobnych okolicznościach jak poprzednia.

Dzięki materiałowi „Polskiej Kroniki Filmowej” z 31 października 1950 r. udało się zadokumentować pracę kolei polowej przy budowie wału przeciwpowodziowego na lewym brzegu Wisły w powiecie sochaczewskim, być może w gminie Brochów (ryc. 1-1)¹²⁶. Na dostępnych kadrach dostrzec można tor o lekkiej i mocno uproszczonej konstrukcji i szerokości najpewniej 600 mm. Widać również skład zestawiony z lokomotywy spalinowej i kilku wagonetek kolebowych. Kolejka została rozebrana zapewne od razu po zrealizowaniu celu, dla którego powstała¹²⁷.

KOLEJE O STATUSIE TRUDNYM DO WERYFIKACJI

Z uwagi na niedostatki źródłowe bądź zbyt wąski zakres przeprowadzonych badań zaledwie z okrucich historii budować można obraz tych kolei polowych, których charakter, a nawet to, czy w ogóle istniały, wydaje się dyskusyjny.

Uważna analiza mapy WIG z 1933 r. pozwala dostrzec na terenie zakładów Hiellego i Ditricha w Żyrardowie krótki odcinek wewnętrznej kolejki technologicznej (ryc. 1-4). Jej linia łączy fabryczną bocznice normalnotorową z przedziałnią i tkalnią. Z uwagi na swój przebieg kolejka idealnie nadawałaby się do wygodnego transportowania towarów do i z wagonów podstawionych na bocznice zakładową (ryc. 30)¹²⁸. Autor nie dotarł, niestety, do żadnego dodatkowego źródła informacji, aby potwierdzić, czy taka kolejka w ogóle istniała.

Analizując opisywane terytorium w świetle archiwalnych map Rzeczypospolitej Polskiej z okresu międzywojennego, zauważyć można, iż na trzech z nich występuje oznaczenie dwóch wąskotorowych szlaków wychodzących z Łowicza w kierunku północnym (ryc. 1-5)¹²⁹. Jedna z linii prowadzi przez Kiernozię i Osmolin do Sannik (ryc. 31), kolejna zaś posiada dwa różne warianty przebiegu. W pierwszym z nich szlak biegnie

¹²⁶ *Junacy SP meldują. Milionowy metr szczęśliwy wału przeciwpowodziowego*, red. H. Lemańska, [w:] *Polska Kronika Filmowa*, 45/50, data wydania: 31 października 1950 r.

¹²⁷ Informacje oraz materiały dotyczące dwóch tymczasowych sochaczewskich kolejek z okresu II wojny światowej, a także kolei wykorzystywanej przy budowie wału przeciwpowodziowego otrzymałem od Tomasza Karolaka, mojego serdecznego kolegi z Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, znawcy historii Sochaczewa, autora i współautora wartościowych publikacji, dzięki któremu niniejszy artykuł został również wzbogacony o dodatkowe pozycje bibliograficzne.

¹²⁸ *Mapa Szczegółowa...*, skala 1:25 000, pas 40, słup 31-G (Żyrardów)...

¹²⁹ *Mapa Rzeczypospolitej Polskiej*, skala 1:1 500 000, wyd. C. Hartwig, 1930; *Mapa Polski z podziałem na województwa i powiaty*, skala 1:1 600 000, wyd. J. M. Bazewicz, Warszawa 1930; *Polska i kraje sąsiednie*, skala 1:1 500 000, wyd. F. Karpowicz, Warszawa 1923.

przez Błędów i Osiek do Iłowa, w drugim zaś również osiąga Iłów, ale poprzez Kiernozię. Autorowi nie udało się dotrzeć do innych informacji potwierdzających, że takie kolejki istniały¹³⁰. Co prawda, w 1914 r. rozważano połączenie Łowicz–Sanniki, ale chodziło tu o kolej szerokotorową lub normalnotorową¹³¹. Być może naniesienia te są błędnie zinterpretowanym przez twórców map śladem po kolei cukrowni „Dobrzelin”? Według Bogdana Pokropińskiego w ramach tej sieci funkcjonowało rozebrane jeszcze przed II wojną światową połączenie Łowicz–Kiernozia, czego dla odmiany nie potwierdził Ariel Ciechański¹³². Kolej tej cukrowni faktycznie docierała zarówno do Kiernozi, jak i do Sannik, co mogłoby wzmacniać tezę o pomyłce kartografów. Istnieje jeszcze dodatkowa możliwość, iż linie te były jedynie projektowane, ale ostatecznie ich nie zrealizowano. Jak wiemy, okres międzywojnia sprzyjał fundacji kolei wąskotorowych, zatem planów budowy czy rozwoju różnych sieci było bardzo wiele. Jeśli chodzi o omawiane miejscowości wystarczy choćby wspomnieć o pomyśle z 1937 r., gdy Ministerstwo Komunikacji zaproponowało rozbudowę kolei sochaczewskiej 750 mm do Sannik, a następnie Gąbina i Gostynina, co zresztą przekreślił wybuch II światowej¹³³. Z pewnością niniejsze zagadnienie wymaga dalszych studiów i przyszłej pełnej weryfikacji.

W Młodziszynie od połowy XIX w. do 1915 r. funkcjonowała cukrownia „Młodziszyn”, która miała posiadać kolejkę technologiczną (ryc. 1-3)¹³⁴. Szlak zbudowany z toru patentowego miał zaczynać się przed kościołem w Młodziszynie i prowadzić częściowo po nasypie w kierunku północnym, aż na teren nieodległego zakładu. Autorowi na archiwalnych mapach ani w terenie nie udało się jednak odnaleźć śladów po tej kolejce¹³⁵, a fotografia która ma dokumentować jej szlak¹³⁶ jest błędnie interpretowana, gdyż w istocie przedstawia tor *Feldbahna* Ruszki–Młodziszyn–Kamion–Wyszogród w trakcie Wielkiej Wojny (Ryc. 9). Nie da się jednak wykluczyć, iż w tak dużym i rozwiniętym zakładzie kolejka technologiczna funkcjonowała. Zagadnienie to wymaga dalszych badań, gdyż dotychczasowe dowody uznać należy za niewystarczające.

* * *

Kończąc niniejszy tekst, Autor pragnie raz jeszcze podkreślić, iż zaprezentowane zestawienie kolei polowych nie jest w żadnym razie zbiorem zamkniętym, a jedynie przyczynkiem do dalszych poszukiwań, do których artykuł ma zachęcać. Mamy nadzieję, że pozwolą one w niedalekiej przyszłości zweryfikować, a także znacząco wzbogacić zaprezentowane tu informacje, dzięki czemu będziemy mogli uznać zagadnienie kolei polowych na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej oraz powiatu sochaczewskiego za bardziej niż rudymmentarnie rozpoznane.

¹³⁰ Łowicz: *dzieje miasta*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1986.

¹³¹ *Kolej Sochaczew–Sanniki*, „Łowiczanie”, R. IV, 1914, nr 21, s. 5: „Na posiedzeniu Komitetu Rozdzielczego, w dniach 11 i 12 maja, była rozpatrywana sprawa projektowanej przez Drogę Żelazną Wiedeńską budowy nowej kolei do Sannik z dwóch kierunków: od Łowicza i od Sochaczewa. Pierwszeństwo zostało oddane linii łączącej Sanniki z Sochaczewem”.

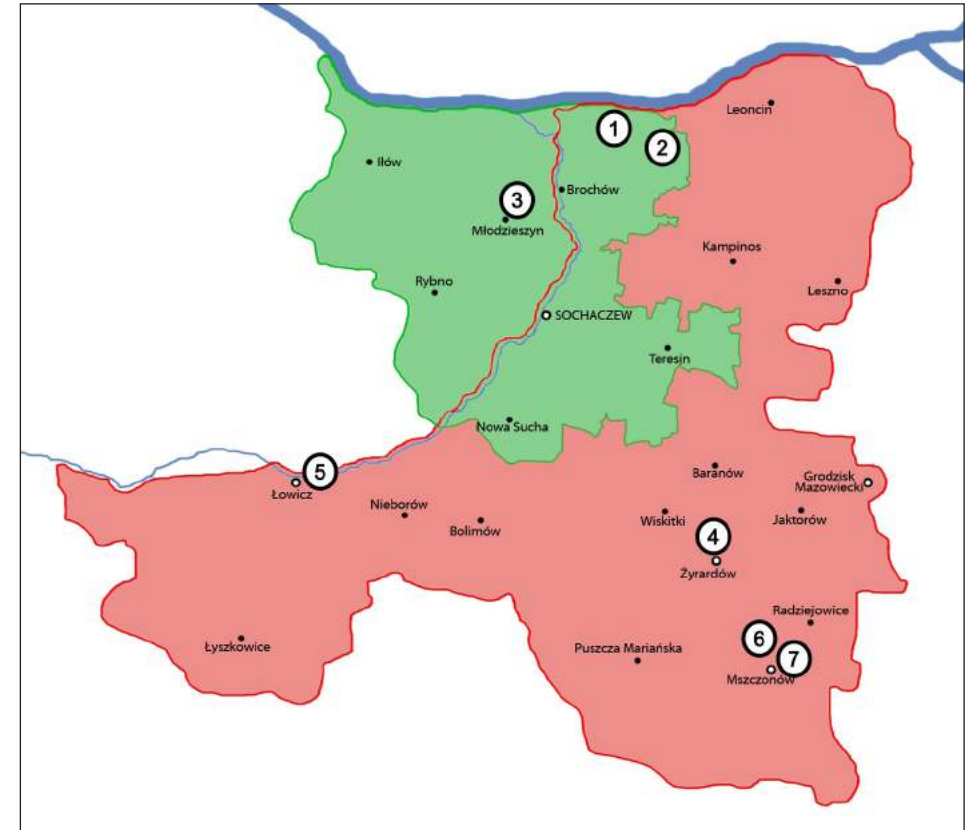
¹³² A. Ciechański, dz.cyt., s. 79–81.

¹³³ B. Pokropiński, *Sochaczewska kolej...*, s. 26, 27.

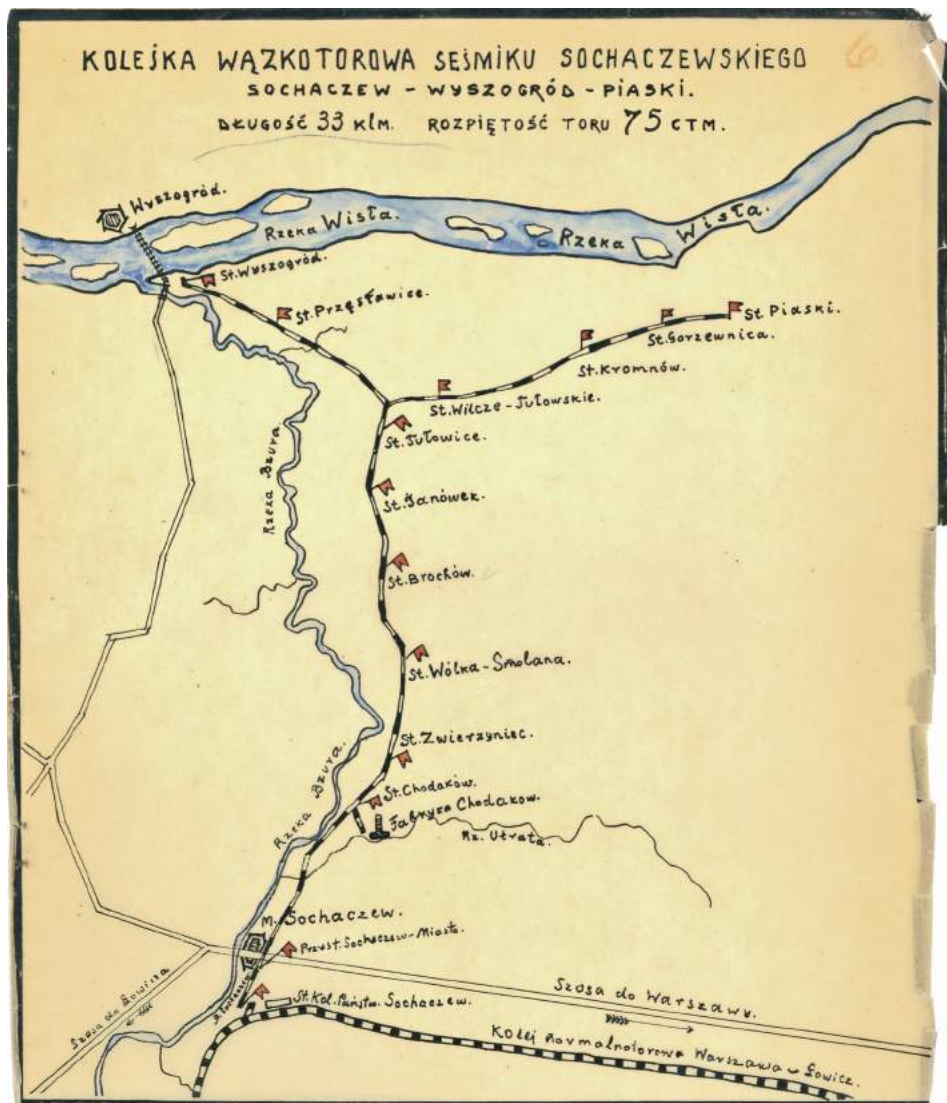
¹³⁴ M. Orzechowski, *Zapomniana cukrownia...*, s. 23; tenże, *Pocztówki z...*, s. 15, 18.

¹³⁵ *Mapa Szczegółowa...*, skala 1:100 000, pas 39, słup 30 (Wyszogród), Warszawa 1929; tamże, skala 1:25 000, pas 39, słup 30-I (Młodziszyn)...; XXII-7-H, Gruppe...

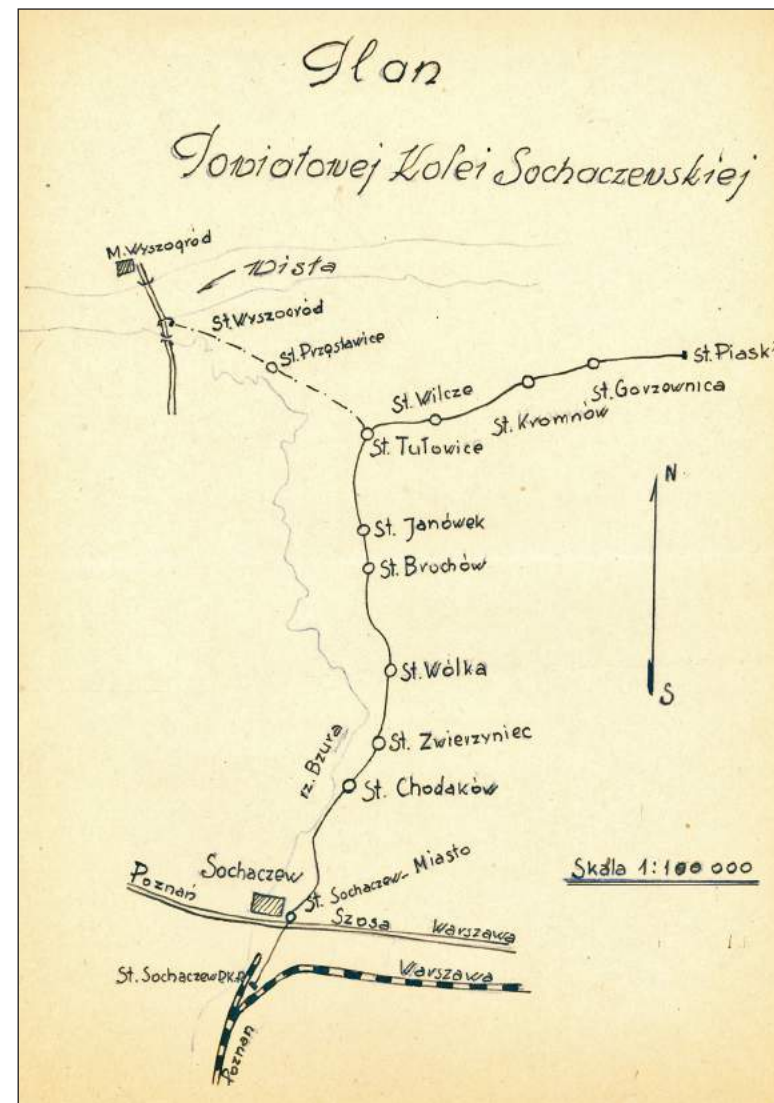
¹³⁶ M. Orzechowski, *Zapomniana cukrownia...*, s. 8.



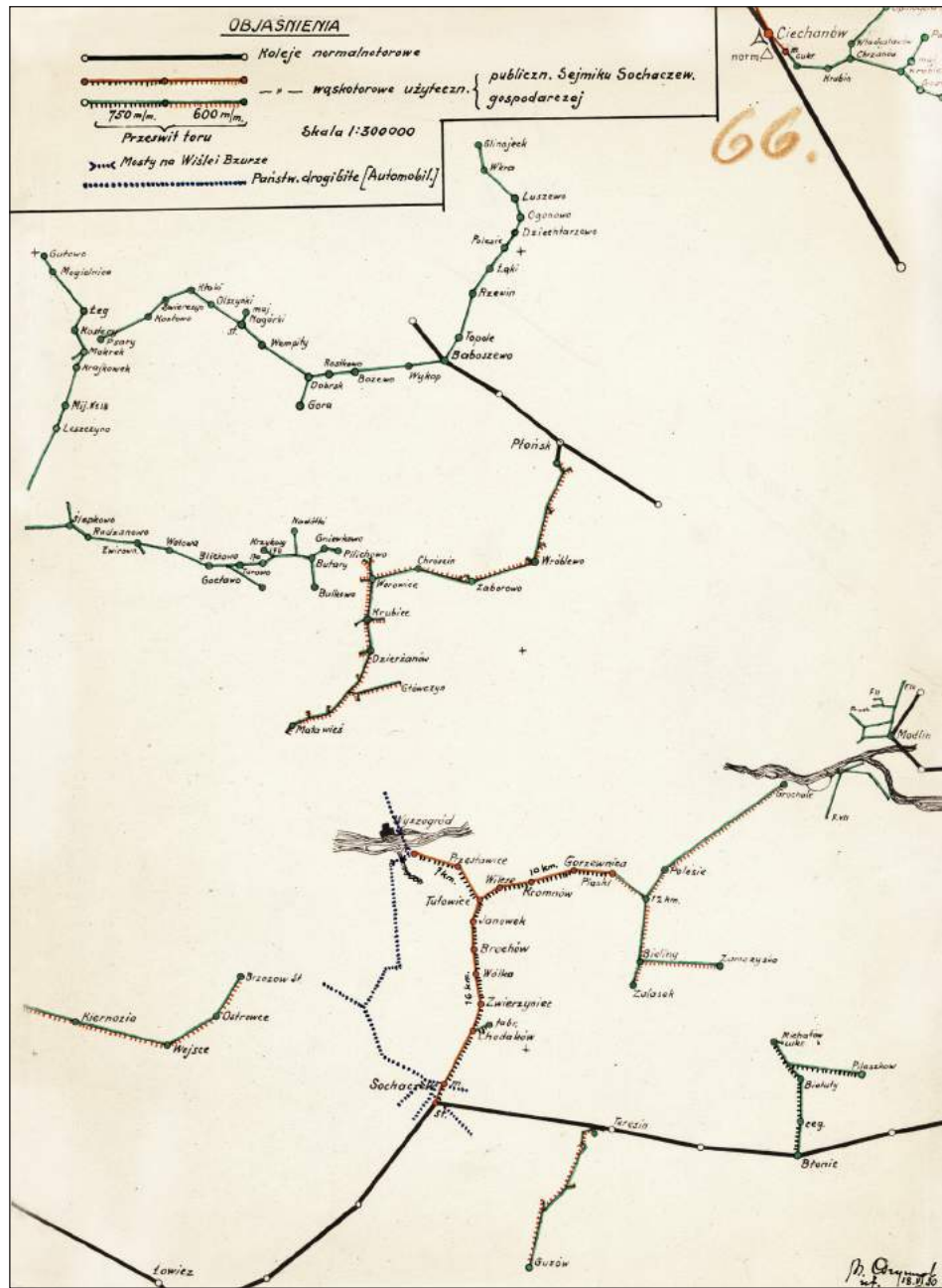
Ryc. 1. Lokalizacja wybranych kolei wąskotorowych (w tym o statusie trudnym do weryfikacji) na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej (czerwony kontur) i współczesnego powiatu sochaczewskiego (zielony kontur): 1) Kolejka tymczasowa wykorzystywana przy budowie wałów przeciwpowodziowych na lewym brzegu Wisły; 2) Wewnętrzna kolejka technologiczna w nowym tartaku w Piaskach Królewskich; 3) Wewnętrzna kolejka technologiczna cukrowni „Młodziszyn” w Młodziszynie (status do weryfikacji); 4) Wewnętrzna kolejka technologiczna fabryki Hiellego i Dittricha w Żyrardowie (status do weryfikacji); 5) Koleje Łowicz–Sanniki i Łowicz–Iłów (status do weryfikacji); 6) Wewnętrzna kolejka technologiczna cegielni w Budach Mszczonowskich; 7) Wewnętrzna kolejka technologiczna betoniarni w Mszczonowie (oprac. Autor, na podstawie W. Pałucki, dz. cyt., s. 53, rys. M. Kazur).



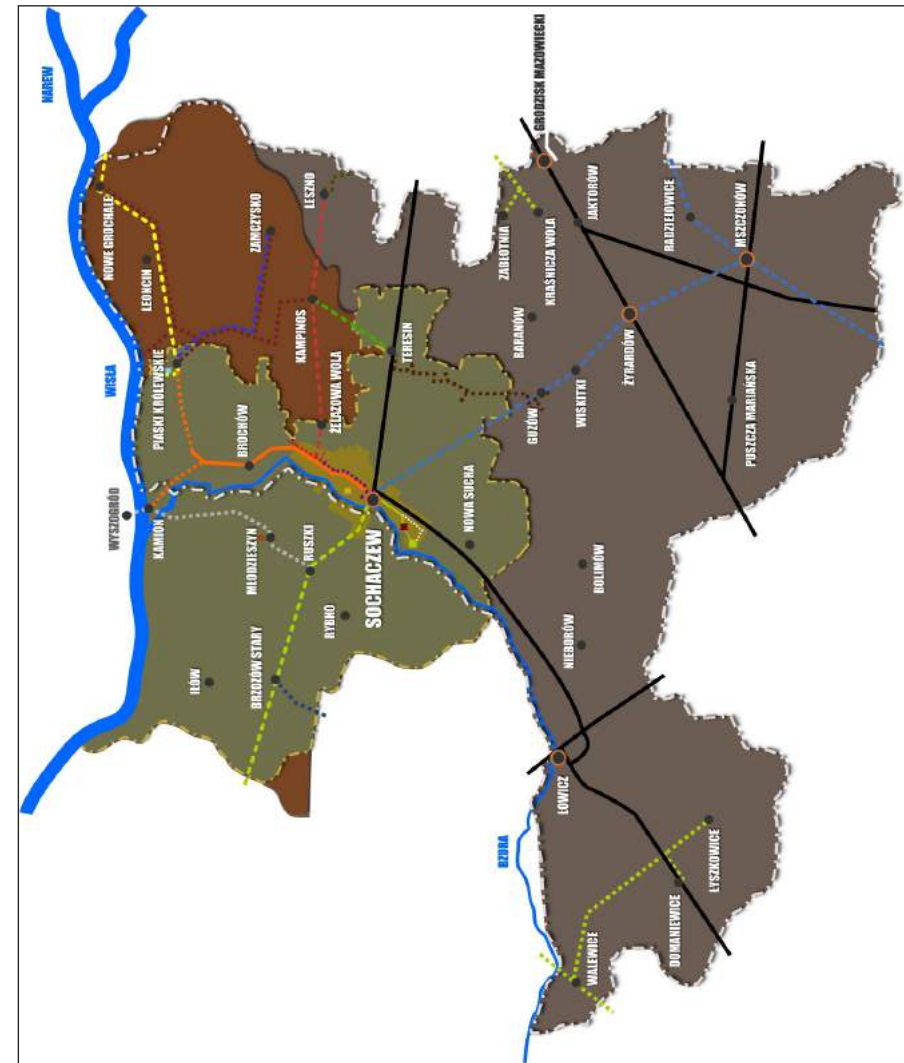
Ryc. 2. Szlak kolei sochaczewskiej 750 mm. Stan z 1930 r.
(źródło: zbiory Archiwum Akt Nowych).



Ryc. 3. Szlak kolei sochaczewskiej 750 mm. Stan z 1945 r.
(źródło: zbiory Archiwum Akt Nowych).



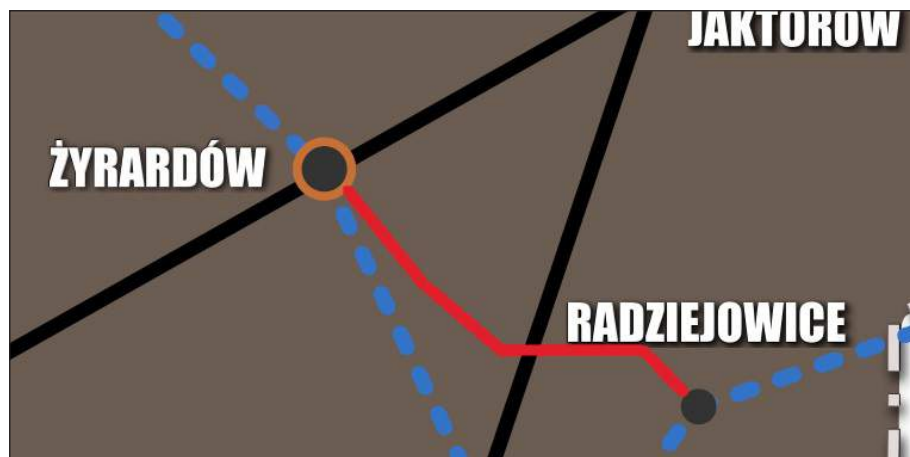
Ryc. 4. Mapa sieci kolejowej na obszarze północnego i zachodniego Mazowsza. Stan z 18 czerwca 1930 r. (źródło: zbiory Archiwum Akt Nowych).



Ryc. 5. Mapa kolei wąskotorowych (w tym planowanych, a niezrealizowanych) na tle normalnotorowej sieci kolejowej (linia ciągła, kolor czarny) na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej i powiatu sochaczewskiego (oprac. Autor, rys. L. Wojtczak).



Ryc. 6. Szlak kolei cukrowni „Guzów” (starszej; kolor czerwony), 1856–przed 1914 r. (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



Ryc. 7. Szlak kolei cegielni „Radziejowice” w Radziejowicach (kolor czerwony), po 1870–przed 1914 r. (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



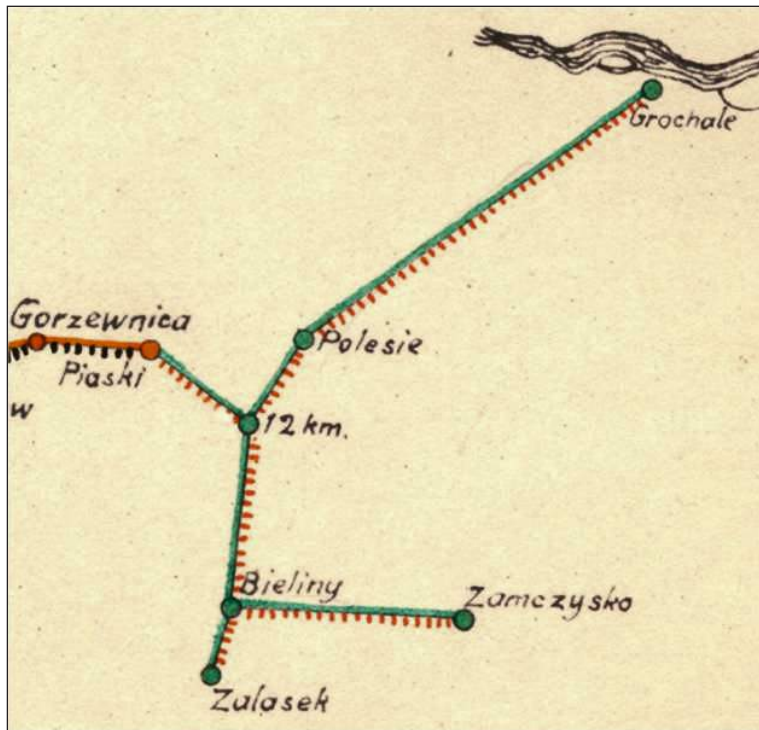
Ryc. 8. Szlak kolei Ruszki–Młodzieszyn–Kamion–Wyszogród (kolor czerwony), 1915 lub 1916–1918 r. (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



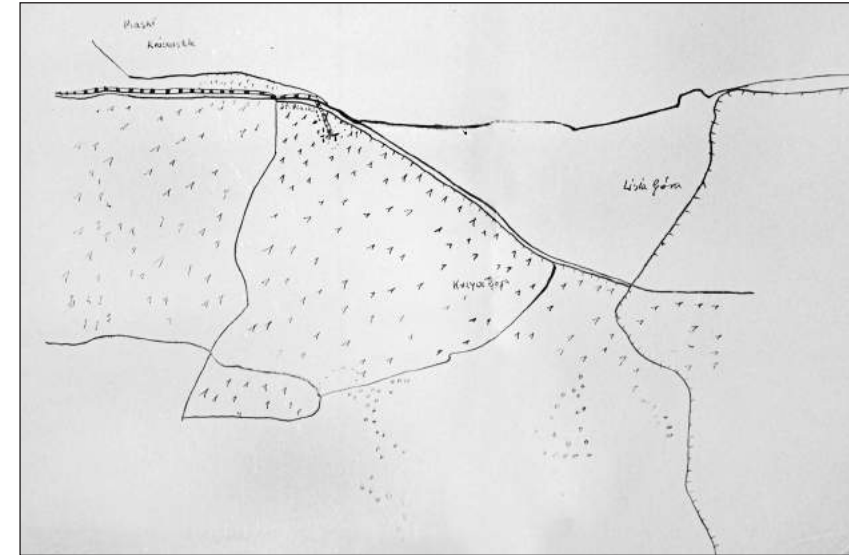
Ryc. 9. Tor kolei Ruszki–Młodzieszyn–Kamion–Wyszogród biegnący w pobliżu kościoła parafialnego w Młodzieszynie, 1915 lub 1916–1918 r. (źródło: zbiory A. Kornackiego).



Ryc. 10. Tor kolei Ruszki–Młodzieszyn–Kamion–Wyszogród biegnący przez most na Wiśle w Wyszogrodzie, 1916–1918 r. (źródło: M. Mistewicz, dz. cyt., s. 127).



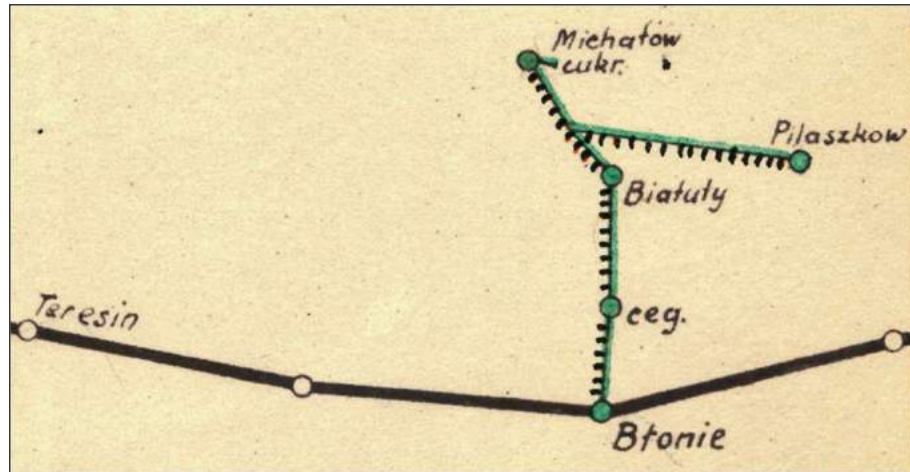
Ryc. 11. Szlak kolei leśnej w Puszczy Kampinoskiej, 1916 lub 1917–1960 r. Stan z 18 czerwca 1930 r. (źródło: wycinek planu, zbiory Archiwum Akt Nowych).



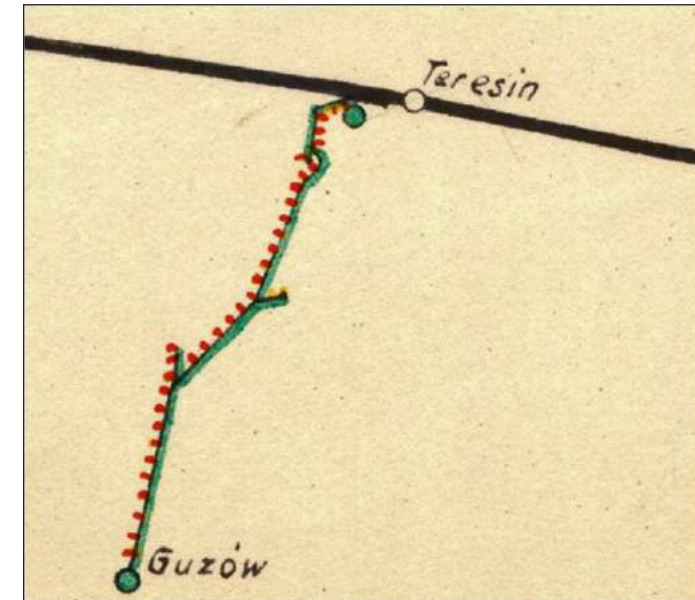
Ryc. 12. Szlak kolei leśnej w Puszczy Kampinoskiej, 1916 lub 1917–1960 r. (źródło: zbiory Archiwum Akt Nowych).



Ryc. 13. Szlak kolei leśnej w Puszczy Kampinoskiej, 1916 lub 1917–1960 r. (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



Ryc. 14. Szlak kolei cukrowni „Michałów” w Lesznie, 1922–1971 r. Stan z 18 czerwca 1930 r. (źródło: wycinek planu, zbiory Archiwum Akt Nowych).



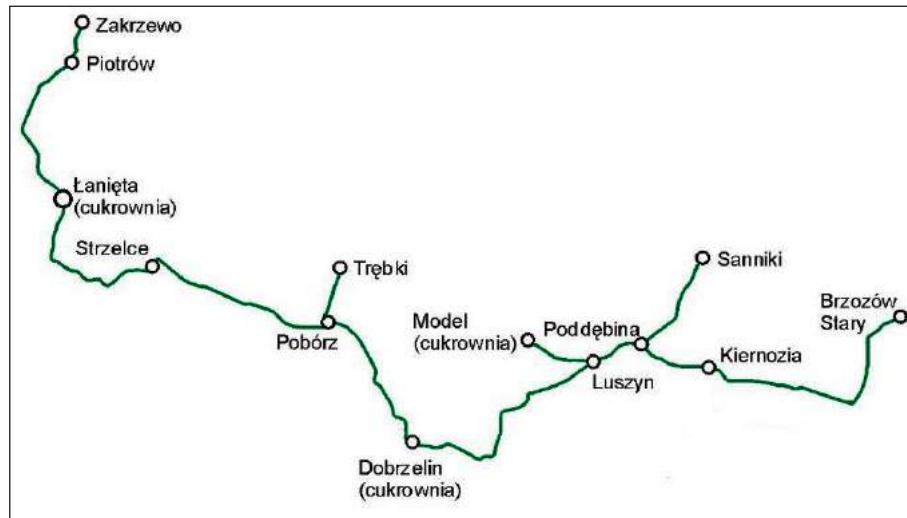
Ryc. 16. Szlak kolei cukrowni „Guzów” (młodszej), 1923–1972 r. Stan z 18 czerwca 1930 r. (źródło: wycinek planu, zbiory Archiwum Akt Nowych).



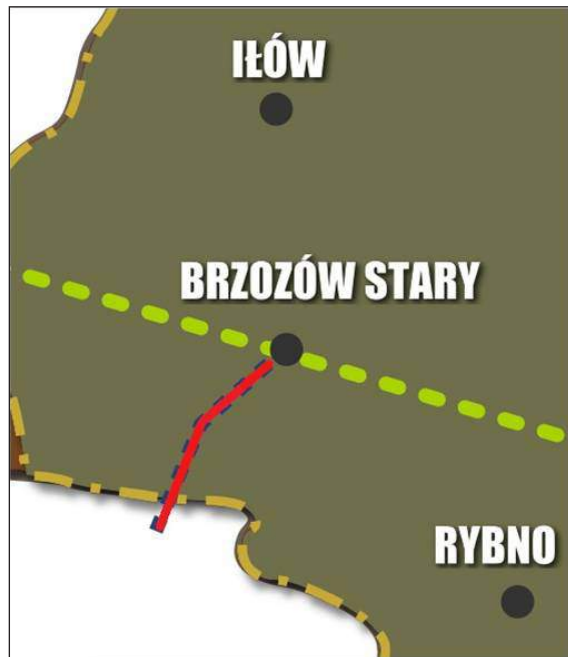
Ryc. 15. Szlak kolei cukrowni „Michałów” w Lesznie (linia ciągła, kolor czerwony) biegnący w granicach ziemi sochaczewskiej, 1922–1971 r. (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



Ryc. 17. Szlak kolei cukrowni „Guzów” (młodszej; linia ciągła, kolor czerwony), 1923–1972 r. (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



Ryc. 18. Szlak kolei cukrowni „Dobrzelin”, 1922–1982 r.
(źródło: A. Ciechański, dz. cyt., s. 80, ryc. 22).



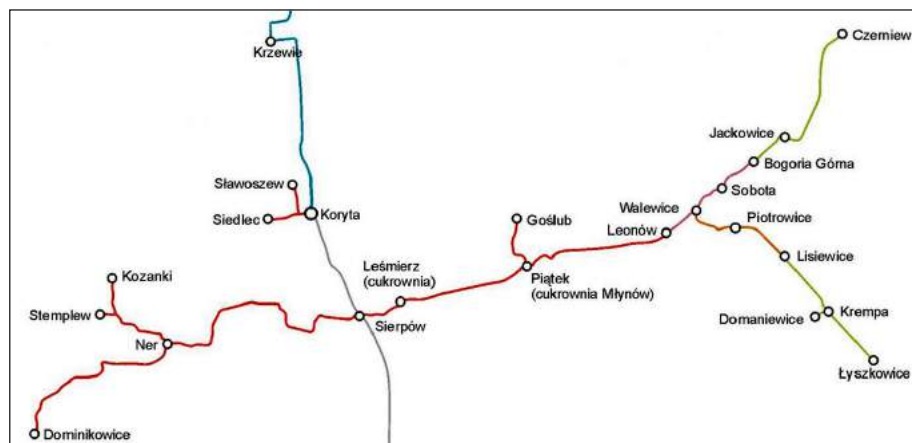
Ryc. 19. Fragment szlaku kolei cukrowni „Dobrzelin” do Brzozowa Starego (linia ciągła, kolor czerwony) biegnący w granicach ziemi sochaczewskiej, 1923–1939 r. (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



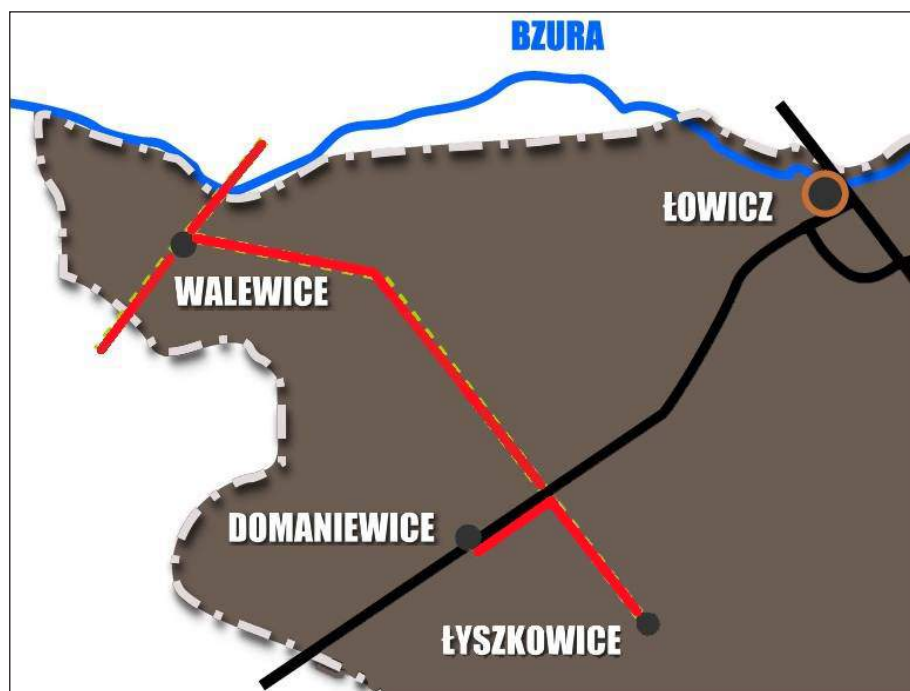
Ryc. 20. Szlak kolei cukrowni „Józefów”, 1925–1947 r.
(źródło: A. Ciechański, dz. cyt., s. 81, ryc. 23).



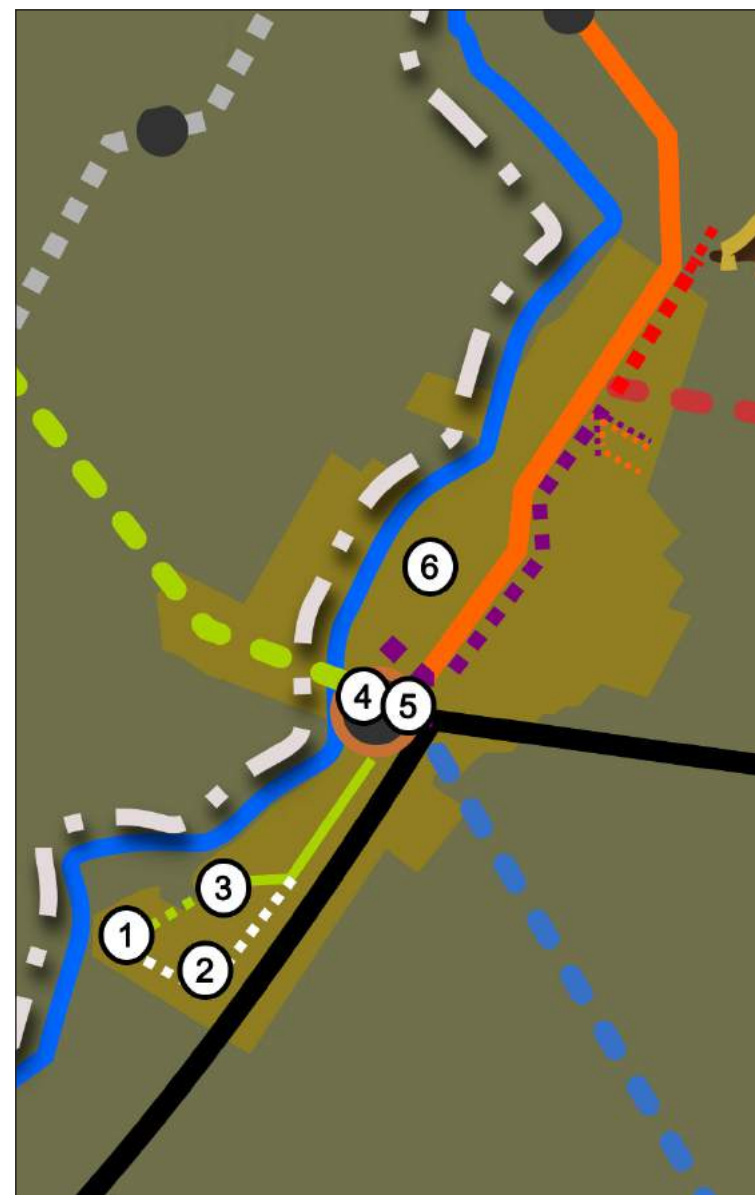
Ryc. 21. Fragment szlaku kolei cukrowni „Józefów” (kolor czerwony) biegnący w granicach ziemi sochaczewskiej, 1925–1947 r. (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



Ryc. 22. Szlak kolei cukrowni „Leśmierz” w Leśmierzu i „Irena” w Łyszkowicach, ok 1924–1986 r. (źródło: A. Ciechański, dz. cyt., s. 80, ryc. 22).



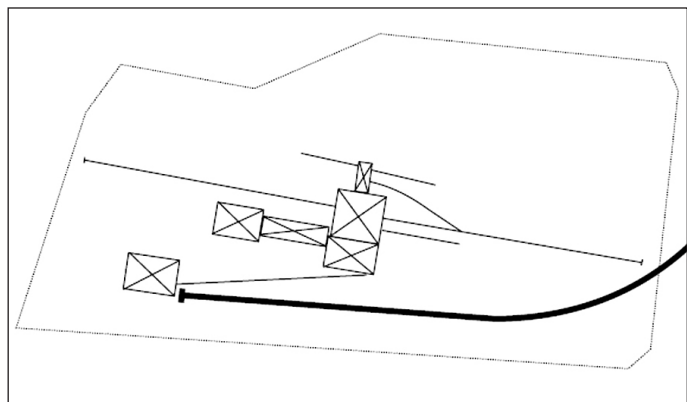
Ryc. 23. Fragment szlaku kolei cukrowni „Leśmierz” w Leśmierzu i „Irena” w Łyszkowicach (kolor czerwony) biegnący w granicach ziemi sochaczewskiej, ok. 1924–1970 r. (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



Ryc. 24. Lokalizacja wybranych kolei polowych w granicach współczesnego miasta Sochaczew: 1–2) Dwie koleje Zakładów Ceramicznych „Boryszew” Anatola Wekszteina; 3) Wewnętrzna kolejka technologiczna w Belgijskiej Spółce Akcyjnej Zakłady Przemysłowe „Boryszew”; 4–5) Kolejki tymczasowe wykorzystywane do prac rozbiórkowych w centrum miasta; 6) Wewnętrzna kolejka technologiczna kotłowni przy ul. Żeromskiego 23 Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej w Sochaczewie (oprac. Autor, rys. Ł. Wojtczak).



Ryc. 25. Szlak dwóch kolei Zakładów Ceramicznych „Boryszew” Anatola Wekszteina w Sochaczewie, przed 1935–po 1955 r. Stan według mapy WIG z 1936 r. (źródło: wycinek planu, *Mapa Szczegółowa...*, skala 1:25 000, pas 40, słup 30-C /Sochaczew/).



Ryc. 26. Szlak wewnętrznej kolejki technologicznej w nowym tartaku w Piaskach Królewskich. Stan z 1959 r. (źródło: A. Tajchert, *Przyczynek do historii kolejki leśnej...*, s. 14).



Ryc. 27. Pięć wagonetek kolebowych wewnętrznej kolejki technologicznej Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej w Sochaczewie eksploatowanych w kotłowni przy ul. Żeromskiego 23, obecnie eksponat w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Stan z 2019 r. (fot. M. Przygoda).



Ryc. 28. Wagonetki kolebowe wewnętrznej kolejki technologicznej cegielni w Budach Mszczonowskich. Stan z 2018 r. (fot. T. Jankowski).



Ryc. 29. Kolejka tymczasowa wykorzystywana do prac rozbiórkowych w centrum Sochaczewa, 1939/1940 r. (źródło: zbiory Zespołu Szkół Centrum Kształcenia Praktycznego w Sochaczewie).



Ryc. 30. Wewnętrzna kolejka technologiczna fabryki Hiellego i Dittricha w Żyrardowie (status do weryfikacji) zaznaczona na mapie WIG z 1933 r. (źródło: *Mapa Szczegółowa...*, skala 1:25 000, pas 40, słup 31-G /Żyrardów/).



Ryc. 31. Szlak kolei wąskotorowej Łowicz–Sanniki (status do weryfikacji) zaznaczony na mapie z 1930 r. (źródło: *Mapa Rzeczypospolitej Polskiej*, skala 1:1 500 000, wyd. C. Hartwig, 1930).

DR ŁUKASZ TYBURSKI

Kampinoski Park Narodowy, Zespół ds. Nauki i Monitoringu Przyrody (Izabelin)

WPLYW KOLEI LEŚNEJ NA PUSZCZĘ KAMPINOSKĄ

WSTĘP

Kampinoski Park Narodowy (KPN) zostaje powołany 16 stycznia 1959 r.¹ w celu ochrony m.in. jednego z największych kompleksów wydm śródlądowych oraz obejmuje obszar wyróżniający się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, społecznymi, kulturowymi i edukacyjnymi, na którym ochronie podlega cała przyroda oraz walory krajobrazowe². Dziś jest to obszar występowania cennych zbiorowisk roślinnych, rzadkich gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Są to tereny spełniające ważną rolę ekologiczną, m.in. jako korytarz ekologiczny. Obszar KPN, który w Polsce podlega najwyższej formie ochrony przyrody, w znacznej części pokrywa się z historycznymi obszarami Puszczy Kampinoskiej, która w zależności od epoki i intensywności rozwoju osadnictwa oraz wpływu człowieka na przyrodę, rozciągała się pomiędzy dolinami Wisły i Bzury oraz Równiną Łowicko-Błońską.

Na aktualny stan przyrody, w tym strukturę przestrzenną i wiekową drzewostanów Puszczy Kampinoskiej, ważny wpływ miały wydarzenia gospodarcze i społeczne XX w. Jednym z istotnych strat przyrodniczych, jakie w ostatnich dziesięcioleciach spowodowała działalność człowieka, było przeprowadzenie intensywnego pozyskania drewna z terenów Puszczy Kampinoskiej, m.in. podczas I i II wojny światowej. W tym okresie nie bez znaczenia było zbudowanie kolei leśnej umożliwiającej sprawny transport drewna z terenów leśnych znajdujących się na trudno dostępnych obszarach wydmowych.

Celem niniejszej pracy jest próba ogólnego scharakteryzowania wpływu działalności kolejki leśnej na teren Puszczy Kampinoskiej. Dotychczas nie powstało żadne opracowanie poświęcone temu zagadnieniu.

MATERIAŁY I METODY

Materiały związane z bezpośrednim wpływem kolei leśnej na zmiany związane z przekształceniem lasów Puszczy Kampinoskiej są bardzo ograniczone. Dotychczas

¹ *Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie utworzenia Kampinoskiego Parku Narodowego*, Dz.U. Nr 17, poz. 19.

² *Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*, Dz.U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.

nie natrafiono na dokumenty mogące jednoznacznie potwierdzić zakres prac związanych m.in. z pozyskaniem drewna i jego transportem koleją leśną. Brak dokumentacji wynika prawdopodobnie z braku prowadzenia odpowiednich zestawień dotyczących wyłącznie kolei leśnej, co jest szczególnie istotne w ujęciu działań realizowanych podczas I wojny światowej. Zestawienia, które sporządzano, traktują pozyskanie surowca jako zagadnienie całościowe, np. dla jednego nadleśnictwa, bez wydzielenia, ile i jaki materiał został przetransportowany koleją leśną. Z pewnością pewne dokumenty nieodwracalnie zaginęły podczas zawieruch wojennych, ewentualnie pozostałe dokumenty mogą znajdować się jeszcze w archiwach polskich lub niemieckich. Próba przedstawienia zagadnienia opiera się na nielicznych dokumentach, artykułach naukowych, ogólnych publikacjach dotyczących problematyki leśnictwa oraz dotychczas niepublikowanych danych własnych.

ANALIZA ZAGADNIENIA

Budowę kolei leśnej na terenie Puszczy Kampinoskiej rozpoczęto podczas I wojny światowej, praktycznie zaraz po wkroczeniu wojsk niemieckich w okolice Warszawy w 1915 r.³ W 1916 r. zostaje oddany do użytku pierwszy, liczący około 5 km, odcinek Wychódźc – Bieliny. W 1917 r. zbudowano około 12 km linii kolejowej łączącej Polesie i Piaski Królewskie. W 1918 r. kolej rozszerzona zostaje o około 17 km. Ostatnie dwa fragmenty linii ułożono w okresie międzywojennym, definitywnie kończąc rozbudowę kolei około 1940 r.⁴ Do momentu powstania KPN sprawność transportową miało około 29 km linii kolejowej (tab. 1).

Przeprowadzając analizę przebiegu linii kolejowej, uwzględniając różnice wysokości, stwierdzono, że jej przebieg był przeprowadzony w sposób optymalnie dopasowany do ukształtowania terenu. Prawdopodobnie budowę linii kolejowej poprzedzono analizą terenową mającą na celu eliminację nadmiernych prac ziemnych polegających na przekopywaniu wydm lub usypywaniu wysokich nasypów kolejowych. W wielu miejscach linia została poprowadzona w bezpośrednim sąsiedztwie wydm bez naruszania ich struktur. Istotne prace związane z przekopem przez wydmy miały miejsce praktycznie wyłącznie w sąsiedztwie Dębowskich Łąk (Posady Dębowskiej) – aktualnie teren w sąsiedztwie czerwonego szlaku – i były związane z potrzebą pobudowania linii na południową stronę Puszczy Kampinoskiej, za Kanał Łasica (ryc. 1–2). Działanie to z pewnością usprawniło transport drewna na terenie Nadleśnictwa Kampinos.

Kolej leśna posiadała rozstaw 600 mm i była wybudowana dla usprawnienia i umożliwienia wywozu drewna z terenów Puszczy Kampinoskiej⁵. Należy zaznaczyć, że w okresie I wojny światowej zasięg dróg dostępnych dla transportu kołowego był ograniczony, a obecność piaszczystych szlaków o małej nośności niejednokrotnie istotnie utrudniała możliwości transportowe. Zasób taboru drogowego, mogącego prowadzić transport

³ J. Pajewski, *Historia powszechna 1871–1918*, Warszawa 2002.

⁴ A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013, s. 101–104.

⁵ A. Tajchert, *Kolej leśna w Puszczy Kampinoskiej*, „Stalowe Szlaki”, 2015, nr 2 (123), s. 40–49; B. Pokropiński, *Kolejka leśna Zamczysko*, „Puszcza Kampinoska”, 1995, nr 1/2, s. 28–31.

po dostępnych drogach, był prawdopodobnie również ograniczony ze względu na jego wykorzystanie w pobliżu działań frontowych.

Pozyskanie odpowiedniej ilości surowca drzewnego było szczególnie ważne w okresie I wojny światowej (nazywanej również Wielką Wojną), podczas której powstało około 34 km linii kolejowej⁶. W okresie tym drewno było nie tylko cennym surowcem wykorzystywanym w różnych gałęziach przemysłu produkcyjnego, ale również miało znaczenie strategiczne (militarne), służąc do budowy i umacniania wieluset kilometrów okopów powstających podczas działań na froncie. W chwili umocnienia swojej pozycji przez władzę niemiecką na ziemiach Królestwa Polskiego nieprzerwanie prowadzono w licznych drzewostanach prace pozyskaniowe. O dużym zapotrzebowaniu na drewno świadczyć może pismo z 1917 r. szefa Niemieckiego Zarządu Cywilnego, pod którego zarząd przeszły lasy państwowe stanowiące przed wybuchem I wojny światowej własność skarbu państwa rosyjskiego. W piśmie tym, skierowanym do inspekcji leśnych nadzorujących pozyskanie i obrót surowcem drzewnym, zaznaczono potrzebę zwiększenia zapotrzebowania na podkłady, drewno kopalniane i drewno na papier z 20,4 milionów metrów ścisłych na 30 milionów. Podyktowane to było m.in. realizowaniem robót budowlanych i pozycyjnych na froncie zachodnim. Zaznaczono również, że aby „olbrzymie zapotrzebowanie na drzewo pokryć, trzeba lasy w okupowanych miejscowościach eksploatować bez względu na gospodarstwo leśne i stosunki polityczne, w takiej mierze, w jakiej będzie to tylko możliwe”. Działania te spowodowały, że pozyskanie wzrosło w stosunku do czasów przedwojennych trzy- lub nawet czterokrotnie. Efektem tych działań było powstanie dużych powierzchni zrębowych, które nie podlegały pracom odnowieniowym zgodnie z dotychczas realizowanymi normami. W wyniku tego powstawały duże powierzchnie bezleśne, które ze względu na zniszczenie pokrywy roślinnej i odsłonięcia piaszczystej warstwy mineralnej były trudne do zalesienia. W kwietniu 1918 r. Szef Sztabu Generalnego major v. Wulffen zaznaczał, iż „dopóki trwa wojna, nie można myśleć o zmniejszeniu cięć lasów w Generał-Gubernatorstwie Warszawskim”, m.in. zaznaczając, że w okupowanej Francji na froncie zachodnim kończą się zasoby drewna i należy zwiększać cięcia⁷. W obszarze zwiększenia pozyskania surowca drzewnego leżała również Puszcza Kampinoska.

W okresie Wielkiej Wojny pozyskanie drewna z Puszczy Kampinoskiej miało prawdopodobnie także znacznie militarne, jednak można wnioskować, że nie było ono wykorzystywane wyłącznie na cele wojskowe, ale mogło być używane do budowy konstrukcji wymagających drewna o dobrych właściwościach mechanicznych i fizycznych. Świadczyć może o tym fakt wybudowania linii kolei mającej bezpośrednie połączenie z Wisłą poprzez bindugę oraz informacje mówiące o spływie drewna na tereny Niemiec⁸. Na terenie Puszczy Kampinoskiej obecne były tzw. „sosny masztowe” (okazy takie można spotkać nadal, m.in. na terenie Obszaru Ochrony Ścisłej „Nart” czy „Wilków”), które charakteryzowały się dobrze oczyszczonym pniem (bez gałęzi) ze zwartą koroną. Pozyskane drewno z takich drzew charakteryzowało się brakiem sęków, co powodowało, że był to bardzo dobry surowiec budowlany. Dodatkowym i istotnym walorem sosen rosnących

⁶ A. Ciechański, dz. cyt.

⁷ H. Jabłońska, *Lasy b. Królestwa Polskiego pod okupacją niemiecką*, odbitka z tygodnika „Echa Leśne”, Warszawa 1939, s. 1–35.

⁸ B. Pokropiński, dz. cyt.; K. Zwoliński, *Puszcza Kampinoska w latach 1913–1939*, [w:] *Kampinoski Park Narodowy*, t. III, *Dzieje Puszczy Kampinoskiej i okolic*, cz. 2, red. P. Matusak, Izabelin 2005, s. 16–26.

na terenach wydmych była ich tzw. wąskostoistość wynikająca z powolnego przyrostu obwołu pnia. Miało to związek z ograniczonymi zasobami mineralnymi słabych gruntów wydmych. Wąskie słoje sprawiły, że drewno to charakteryzowało się m.in. bardzo dużą wytrzymałością mechaniczną. Obie te cechy powodowały, że drewno tej jakości mogło być wykorzystywane jako elementy konstrukcyjne stosowane w budownictwie mieszkalnym. W 1963 r. w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie przeprowadzono badania modułu sprężystości drewna sosnowego z Puszczy Kampinoskiej, które potwierdziły wysokie wartości wytrzymałościowe badanych próbek oraz nieprzejętne wartości konstrukcyjne drewna⁹.

Funkcjonowanie kolei leśnej na terenie Puszczy Kampinoskiej, która umożliwiła intensyfikację transportu pozyskanego drewna, to nie tylko powstanie wzdłuż linii kolei dużych powierzchni bezleśnych lub powierzchni drzewostanów silnie przerzedzonych, które mogły być bardziej podatne na działanie silnych porywów wiatrów. Działania te niosły za sobą pewne zmiany zachodzące w środowisku przyrodniczym, które miały znaczenie przez wiele kolejnych lat. W okresie I wojny światowej głównym zadaniem było prowadzenie intensywnego pozyskania surowca drzewnego, co nie było powiązane z potrzebami odnowienia wylesionych powierzchni. Aktualnie brak jest szczegółowych informacji, jaka masa surowca drzewnego została pozyskana w latach 1915–1918. W tym czasie na terenie całej Puszczy zalesiono prawdopodobnie tylko około 345 ha. Działania te spowodowały, że w krótkim czasie, m.in. wzdłuż linii kolei leśnej, pojawiły się powierzchnie bezleśne, które zostały systematycznie zalesione dopiero w okresie międzywojennym, kiedy prace zalesieniowe każdego roku prowadzono prawdopodobnie na powierzchni około 320 ha.

I wojna światowa to nie tylko okres nasilonego pozyskania, ale również czas powstania tartaków mających połączenie z koleją leśną w Zamczysku, Rybitwie i Piaskach Królewskich¹⁰, które przetwarzały pozyskany surowiec, usprawniając m.in. proces transportowy na dalsze tereny.

Podczas całego okresu funkcjonowania kolei leśnej na terenie Puszczy Kampinoskiej największy jej wpływ był prawdopodobnie w okresie I wojny światowej. W tym czasie doszło przypuszczalnie do największych wylesień związanych z funkcjonowaniem kolei leśnej. Również podczas II wojny światowej kolej była wykorzystywana przez administrację niemiecką, ułatwiając prowadzenie ponadplanowego pozyskania drewna. Jednak wydaje się, że działania te prowadzone były w mniejszym zakresie niż w latach 1916–1918, m.in. ze względu na obecność w sąsiedztwie kolei drzewostanów już znacznie przerzedzonych lub wyciętych. W okresie II Rzeczypospolitej działanie kolei było związane z prowadzeniem planowej gospodarki leśnej, która musiała również uwzględniać potrzeby społeczne wynikające m.in. z konieczności odbudowy ze zniszczeń będących efektem Wielkiej Wojny.

Powstanie dużych powierzchni bezleśnych lub drzewostanów silnie przerzedzonych na terenach wydmych powodowało problemy związane z późniejszymi pracami zalesieniowymi wydmy. W niektórych przypadkach realizowano prawdopodobnie działania związane ze stabilizowaniem wydmy, co zmniejszało możliwość zasypywania nowo wprowadzanego pokolenia sadzonek przez lotny piasek, zwiększając tym samym możliwość

⁹ K. Heymanowski, *Dzieje Puszczy Kampinoskiej do połowy XIX wieku*, praca doktorska, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, Warszawa 1964.

¹⁰ *Plan Urządzenia Gospodarstwa Leśnego Nadleśnictwa Kromnów za okres 01.01.1956–31.12.1965 r.*

przeżycia nowego pokolenia w pierwszych latach po założeniu uprawy. Ponadto powstanie dużych powierzchni bezleśnych wymagało zapewnienia odpowiedniego materiału sadzeniowego, którego szczególnie w pierwszych latach po I wojnie światowej brakowało, co było następstwem zaprzestania prowadzenia planowej gospodarki leśnej. Znaczna część prac zalesieniowych wykonywana była ręcznie, a trudne stosunki gospodarcze i polityczne prawdopodobnie przyczyniały się do tego, że nie można było znaleźć wystarczającej liczby osób do pracy w lesie. Należy nadmienić, że prace realizowane w lesie nie były z punktu widzenia społecznego i gospodarczego priorytetowe. Pomimo zakończenia I wojny światowej na ziemiach polskich nie było stabilizacji, co było wynikiem braku ustalenia jednoznacznych granic, a część ludzi była zaangażowana w wydarzenia związane m.in. z wojną polsko-bolszewicką.

Ważnym aspektem była również potrzeba odbudowy okolicznych miast ze zniszczeń wojennych. Potwierdza to m.in. decyzja Sejmiku Powiatu Sochaczewskiego z 1919 r. o wybudowaniu kolei wąskotorowej 750 mm z Sochaczewa do Piask Królewskich, gdzie znajdował się tartak parowy. Podstawą realizacji tego przedsięwzięcia była szybka odbudowa zniszczonego Sochaczewa. Wybudowana kolej stwarzała najdogodniejsze warunki do przewozu surowca drzewnego do miasta. W późniejszym czasie kolej wykorzystywano również do transportu płodów rolnych oraz transportu osobowego¹¹. Decyzja ta potwierdza, że w dalszym ciągu lasy Puszczy Kampinoskiej spełniały funkcję źródła surowca budowlanego. Lasy puszczańskie były również ważnym miejscem dla okolicznych domostw, zapewniając materiał umożliwiający ogrzanie pomieszczeń i przygotowanie potraw. Ze względu na ubogie okoliczne grunty rolne tereny leśne były nadal wykorzystywane jako źródło pożywienia lub podściółki dla zwierząt gospodarskich. W wyniku istotnego przerzedzenia drzewostanów w sąsiedztwie linii kolejowej oraz istotnego znaczenia lasu dla okolicznych mieszkańców również ewentualne zainicjowanie naturalnego odnowienia powierzchni leśnych, było, ze względu na odsłoniętą piaszczystą warstwę mineralną, znacznie utrudnione lub niemożliwe do realizacji w stosunkowo krótkim czasie.

Podczas Wielkiej Wojny lasy polskie ze względu na brak właściwego zarządzania zmagaly się z problemem szkodników takich jak smolik, kornik, cetyniak i szeliniak, które w wielu miejscach wywoływały istotne szkody¹². Należy przypuszczać, również na podstawie ogólnych analiz¹³, że uszkodzenia drzewostanów wywołane gradacjami owadów miały miejsce na terenie Puszczy Kampinoskiej, jednak aktualnie brak jest danych mówiących o zakresie tego zagadnienia.

W okresie powojennym kolejka leśna straciła na swym znaczeniu, o czym może świadczyć zapis z dokumentacji z nadleśnictwa Kampinos, że wywóz drewna w 75 procentach odbywał się przy pomocy koni, w około 25 procentach kolejką leśną, nieznaczny zaś procent wywozu odbywał się traktorami. Przyczyną stosunkowo niskiego odsetka wywozu drewna kolejką leśną jest brak drzewostanów rębnych w rejonie jej przebiegu.

¹¹ Ł. Popowski, *Rola samorządu w utworzeniu i funkcjonowaniu Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej – zarys historii wąskotorówki*, [w:] *Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w 100-lecie odzyskania niepodległości Polski oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego. Materiały z konferencji, 6 listopada 2017 r.*, red. R. Broniek, M. Fudała, D. Leszczyńska, W. Rakiel-Czarnecka, Warszawa 2017, s. 17-20.

¹² Z. Plater, *Lasy Polskie przed, podczas i po wojnie*, odczyt, 1918, s. 43.

¹³ J. Broda, *Historia leśnictwa w Polsce*, Poznań 2000.

Ponadto centralne położenie tartaku w Zamczysku umożliwiało bezpośredni dowóz drewna sprzężajem konnym¹⁴.

Poza wykorzystaniem kolei do transportu surowca drzewnego sporadycznie zdarzało się, że była ona używana jako forma pewnego rodzaju rozrywki, co pozwalają stwierdzić zdjęcia archiwalne ukazujące przejazd grupy przez teren Puszczy¹⁵ oraz fotografia (z materiałów archiwalnych KPN) ukazująca przejazd 7 osób jednym wózkiem kolejowym (ryc. 3). Kolej wykorzystano również do transportu trumien na cmentarz wojenny w Granicy, który założono w 1940 r., co zostało stwierdzone na podstawie kolejnego zdjęcia archiwalnego ze zbiorów KPN.

Analizując aktualny stan walorów przyrodniczych drzewostanów w sąsiedztwie linii kolejowej, stwierdzono m.in. obecność 5 obszarów ochrony ścisłej („Granica”, „Krzywa Góra”, „Nart”, „Rybitew”, „Wilków”). Drzewostany z tych terenów nie zostały wycięte m.in. ze względu na niewystarczający wiek w okresie największej intensywności funkcjonowania kolei. Z chwilą powołania Kampinoskiego Parku Narodowego oddziaływanie kolei leśnej na Puszczę Kampinoską zostało praktycznie wyeliminowane, co doprowadziło w 1961 r. do ostatecznego zamknięcia linii kolei leśnej.

Dziś, po 58 latach od momentu zamknięcia ostatniej linii kolejki leśnej, w terenie i na mapach numerycznych terenu nadal można znaleźć powoli zacierające się ślady jej przebiegu. Aktualnie fragmenty szlaków kolei są wykorzystywane jako:

- drogi pożarowe umożliwiające prowadzenie działań gaśniczych na terenach leśnych,
- drogi leśne usprawniające przemieszczanie się służb leśnych po terenie (ryc. 4),
- szlaki turystyczne ukazujące odwiedzającym poznanie niepowtarzalnych walorów ciągle odradzającej się Puszczy Kampinoskiej.

Część terenów związanych z koleją została oddana przyrodzie i podlega naturalnym, systematycznym procesom sukcesyjnym, które obserwujemy w formie zarastania przez nowe pokolenia drzew i krzewów, co powoduje zacieranie śladów nadmiernej i intensywnej działalności człowieka na terenie Puszczy Kampinoskiej (ryc. 5).

PODSUMOWANIE

Kolej leśna na terenie Puszczy Kampinoskiej powstawała w latach 1916–1940, a największy jej rozwój i wpływ na Puszczę Kampinoską miał prawdopodobnie miejsce podczas I wojny światowej. Głównym założeniem funkcjonowania tej kolei było ułatwienie transportu surowca drzewnego z terenów puszczy (trudno dostępnych terenów wydmych) do bindugi nad Wisłą lub do tartaków (głównie w Zamczysku i Piaskach Królewskich). W tym czasie kolej umożliwiała intensywny wyrąb drzewostanów, który znacznie przekraczał plany normalnej gospodarki leśnej. Działania te doprowadziły prawdopodobnie również do osłabienia sąsiednich, przerzedzonych drzewostanów, które były bardziej podatne na działanie czynników abiotycznych (silnych porywów wiatrów) i biotycznych (oddziaływanie owadów).

Powstanie znacznych powierzchni wylesionych, opóźnione prace zalesieniowe, brak odpowiedniej ilości materiału sadzeniowego oraz wystarczającej liczby osób mogących

¹⁴ Plan Urządzenia Gospodarstwa Leśnego Nadleśnictwa Kampinos za okres 01.01.1956–31.12.1965.

¹⁵ A. Tajchert, dz. cyt.

w krótkim czasie prowadzić prace sadzeniowe spowodował, że odnowienie drzewostanów na terenie Puszczy Kampinoskiej w sąsiedztwie kolei leśnej było rozłożone w długim czasie, a efekty tych prac widoczne są dziś w terenie, m.in. w formie dojrzałych, zwartych drzewostanów sosnowych. Dziś ślady po linii kolejowej są coraz słabiej widoczne i poza fragmentami wykorzystywanymi jako drogi leśne lub szlaki turystyczne są maskowane przez odradzającą się przyrodę.

Bibliografia:

- BRODA J., *Historia leśnictwa w Polsce*, Poznań 2000.
- CIECHAŃSKI A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013, s. 101–104.
- HEYMANOWSKI K., *Dzieje Puszczy Kampinoskiej do połowy XIX wieku*, praca doktorska, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, Warszawa 1964.
- JABŁOŃSKA H., *Lasy b. Królestwa Polskiego pod okupacją niemiecką*, odbliska z tygodnika „Echa Leśne”, 1939, s. 1–35.
- PAJEWSKI J., *Historia powszechna 1871–1918*, Warszawa 2002.
- Plan Urządzenia Gospodarstwa Leśnego Nadleśnictwa Kampinos za okres 01.01.1956–31.12.1965.
- Plan Urządzenia Gospodarstwa Leśnego Nadleśnictwa Kromnów za okres 01.01.1956–31.12.1965 r.
- PLATER Z., *Lasy Polskie przed, podczas i po wojnie*, odczyt, 1918, s. 43.
- POKROPIŃSKI B., *Kolejka leśna Zamczysko*, „Puszcza Kampinoska”, 1995, nr 1/2, s. 28–31.
- POPOWSKI Ł., *Rola samorządu w utworzeniu i funkcjonowaniu Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej – zarys historii wąskotorówki*, [w:] *Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w 100-lecie odzyskania niepodległości Polski oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego. Materiały z konferencji, 6 listopada 2017 r.*, red. R. Broniek, M. Fudała, D. Leszczyńska, W. Rakiel-Czarnecka, Warszawa 2017, s. 17–20.
- Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie utworzenia Kampinoskiego Parku Narodowego, Dz.U. Nr 17, poz. 19.
- TAJCHERT A., *Kolej leśna w Puszczy Kampinoskiej*, „Stalowe Szlaki”, 2015, nr 2, s. 40–49.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, Dz.U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.
- ZWOLIŃSKI K., *Puszcza Kampinoska w latach 1913–1939*, [w:] *Kampinoski Park Narodowy*, t. III, *Dzieje Puszczy Kampinoskiej i okolic*, cz. 2, red. P. Matusak, Izabelin 2005, s. 16–26.

Tabela 1. Rozwój kolei leśnej na terenie Puszczy Kampinoskiej

Odcinek	Odległość [km] (łącznie ok. 40 km)	Data	
		otwarcia	zamknięcia
Wychódźc–Bieliny	5	1916	1926
Bieliny–Polesie	9	1917	1961
Piaski Królewskie	3	1917	1961
Polesie–Rybitwy	2	1918	1958
Bieliny–Zamczysko	6	1918	1961
Rybitwy–Grochale	9	1918	1961
Bieliny–Zalasek	2	1926	1961
Zalasek–Kampinos	4	ok. 1940	1949

Źródło: A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013, s. 102, tab. 31.



Ryc. 1. Przekop przez wydmy
(fot. R. Kobendza, archiwum Kampinoskiego Parku Narodowego).



Ryc. 2. Przekop przez wydmy, stan aktualny z 2019 r. (fot. Autor).



Ryc. 1. Przejazdźczka kolejowa
(fot. A. Brach, archiwum Kampinoskiego Parku Narodowego).



Ryc. 4. Droga leśna na śladzie kolei (fot. Autor).



Ryc. 5. Droga leśna na śladzie kolei (fot. Autor).

KONRAD SZOSTEK

Nieporęckie Stowarzyszenie Historyczne (Nieporęt)

KOLEJ POŁOWA W GMINIE NIEPORĘT

Badanie historii kolei polowych nie jest zadaniem łatwym. Tymczasowy charakter linii, jej specjalne przeznaczenie, krótki okres eksploatacji i szczątkowa dokumentacja, pozostawiają po sobie nieliczne pamiątki. Informacji o nich nierzadko próżno szukać też wśród lokalnej społeczności. Ciekawych wniosków, oprócz analizy dostępnych archiwaliów dostarczyć może jednak analiza danych LIDAR oraz prospekcja z użyciem detektora metali.

W poniższym artykule zaprezentuję wyniki badań nad historią kolei wąskotorowej z terenu gminy Nieporęt. Szczególnie omówię linię Zegrze – Wawer, ale wspomnę też o kolejce technologicznej używanej w kopalni torfu w Izabelinie w pierwszej połowie XX w.

LINIA ZEGRZE–WAWER

Pomysł wybudowania linii wąskotorowej w tym rejonie sięga jeszcze końca XIX w. August hrabia Potocki, widząc sukces nowo powstałej kolei mareckiej, ubiegał się o koncesję na budowę linii biegnącej z Warszawy przez Bródno i Czarną Strugę do Nieporętu. Połączenie to, długości 18 wiorst (około 19 km), częściowo pokrywałoby się z już istniejącą linią. Władze rosyjskie nie wydały zgody na jej budowę¹. Na początku XX w. także zarząd kolejki mareckiej ubiegał się o pozwolenie na budowę odgałęzienia ze Strugi przez Nieporęt, Zegrze do Pułtuska oraz połączenia stacji Praga Stalowa ze stacją Most kolei jabłonowskiej. Również i w tym przypadku sprawę załatwiono odmownie². Sytuacja zmieniła się w 1913 r., kiedy władze rosyjskie, widząc potencjał militarny, przystąpiły do przygotowań do budowy linii kolejowej łączącej Zegrze, Strugę i Wawer. Bogdan Pokropiński w pracy „Kolejka marecka” zaznaczał, że wojska rosyjskie zamierzały wybudować na tym odcinku kolej wąskotorową. Analiza archiwalnych map oraz zdjęć LIDAR zdaje się przeczyć tej tezie. Wydaje się, że w rosyjskich założeniach linia miała zostać wybudowana jako szerokotorowa (sic!). Podczas działań prowadzonych w latach 1914–1915 poczyniono prace ziemne, niwelując teren, budując nasypy i niektóre przyczółki mostowe. Na niemieckiej mapie z 1915 r. znajdujemy naniesiony przebieg linii z adnotacją

¹ B. Pokropiński, *Kolejka marecka*, Warszawa 1985, s. 18–19.

² Tamże, s. 38.

„Ringbahn im frieden ohne Oberbau” – w czasie pokoju (przed wybuchem I wojny światowej) nie istniała. Widać na niej wyraźnie, jak w okolicach Zegrza torowisko linii Zegrze – Wawer łączy się z linią szerokotorową z Legionowa (ryc. 1). Co więcej, poprowadzone zostało też na wprost w kierunku Wieliszewa. W dalszej części, w Strudze, tory jedynie przecinają linię marecką, niełącząc się z nią (ryc. 2). Następnie wyraźnie zaznaczono łącznice z liniami Warszawa – Białystok (ryc. 3), Warszawa – Brześć (ryc. 4) i Warszawa – Dęblin. Dane kartograficzne potwierdza obrazowanie LIDAR, gdzie wyraźnie widać wykonane przez wojska rosyjskie pozostałości po nasypach łącznic z powyższymi liniami (ryc. 5–6).

Interesująca jest panorama Warszawy i okolic zamieszczona we francuskiej gazecie w 1915 r. (ryc. 7). Linia oznaczona została tutaj jako szerokotorowa. Swój początek bierze już w Serocku, następnie w okolicach Zegrza łączy się z torami z Legionowa, a na końcu z trasą na Dęblin. Kolejkę marecką i jabłonowską oznaczono jako tramwaje. Choć źródło to należy traktować raczej w kategoriach ciekawostki, to można przypuszczać, że stanowi pozostałość po wielkich planach dotyczących linii.

Zmieniająca się sytuacja na froncie i zbliżające się wojska niemieckie oraz dogodne połączenie Zegrza z Legionowem spowodowały zawieszenie prac prowadzonych przez Rosjan. Wojskom niemieckim, które zajęły te tereny w 1915 r., zależało na dokończeniu budowy kolejki w celu lepszego skomunikowania magazynów i obiektów fortecznych w Zegrzu z Wawrem. Obsługę linii o długości 34 km zaproponowano zarządowi kolejki mareckiej. Prace prowadzone z pomocą wojska rozpoczęto jesienią 1915 r., najpierw na odcinku ze Strugi do Zegrza (14 km), gdzie torowisko poprowadzono po lewej stronie szosy fortecznej (DW 631 – ul. kpt. Pogonowskiego). Skrzyżowanie z linią kolei mareckiej zlokalizowano na 12,9 km toru szlakowego (za punkt początkowy licząc stację Warszawa Praga Stalowa). Linię o rozstawie 800 mm (analogicznie do rozstawu linii mareckiej) układano pośpiesznie na nieobrobionych podkładach i nieutwardzonym podłożu, używając do tego zbieraniny szyn różnych typów. Utworzono przystanek Wólka Radzywińska, a dalej odchodzącą w lewo bocznicej długości 1,5 km do tartaku w Izabelinie. Na 10,3 km wybudowano czterokilometrowe odgałęzienie do koszar i fortu w Beniaminowie (wzdłuż dzisiejszej al. Wojska Polskiego), gdzie powstała mijanka. W Nieporęcie, na Kanale Królewskim, zlokalizowano stalowy most o długości 12 m, a dalej stację z kolejną mijanką. Następnie tory biegły wzdłuż dzisiejszej ul. Zegrzyńskiej, sporym łukiem skręcając w kierunku Zegrza, gdzie dochodziły do przekutej już na tor normalny linii z Legionowa oraz na teren wojskowych koszar³.

Na fotografiach z lat 20. XX w. widać szyny ułożone na wybudowanym przez Niemców moście na Narwi, którego przyczółki przetrwały do naszych czasów. Dalej tor ułożony był na tzw. grobelce, czyli przedłużeniu dzisiejszej ul. Groszkowskiego w Zegrzu Północnym⁴. Badacz twierdzy zegrzyńskiej P. Boguszewski twierdzi, że kolejka poruszała się drogą łączącą forty (ul. Juzistek), a nawet po terenie Umocnienia Dużego⁵.

Od razu po zakończeniu budowy ruszył transport towarowy. Trochę później, 1 listopada 1916 r., otwarto linię dla ruchu pasażerskiego (ryc. 8). Czas jazdy z Zegrza do Strugi

³ Tamże, s. 39, 41.

⁴ M. Pakuła, *Linie kolejowe w powiecie legionowskim. Zarys historii i ślady przeszłości*, „Rocznik Legionowski”, t. XI, 2018, s. 40.

⁵ P. Boguszewski, *Twierdza Zegrze, [w:] Twierdze i działania wojenne na ziemiach polskich podczas I wojny światowej*, Białystok–Przasnysz 2000, s. 59.

wynosił 50 minut (ryc. 9). Na trasie kursowały dwie pary pociągów dziennie. Połączenie cieszyło się dużym zainteresowaniem, zwłaszcza w sezonie letnim, kiedy korzystały z niego liczne grupy warszawiaków pragnących wypoczynku nad Narwią lub w okolicznych lasach.

Jeszcze w 1916 r. przystąpiono do budowy odcinka ze Strugi do Wawra, gdzie linia łączyła się z kolejką jabłonowską. Na tej trasie odbywał się jednak tylko ruch towarowy i transporty wojskowe.

Krótką wzmiankę na temat linii napotykaemy we wspomnieniach Sławoja Składkowskiego – oficera Legionów Polskich internowanego w obozie w Beniaminowie w efekcie tzw. kryzysu przysięgowego, czyli odmowy złożenia przysięgi zaborcom w lipcu 1917 r. Opisując transport furmankami z koszar w Zegrzu do obozu, pisał: „Skręcamy jeszcze raz w lewo wzdłuż szyn kolejki i nagle zza zakrętu drogi w lesie wynurzają się przed nami czerwone murowane baraki Beniaminowa”⁶. W książce Składkowskiego znajduje się ponadto unikatowa fotografia wykonana zza obozowych drutów zimą 1917/1918 r. przedstawiająca parowóz transportujący drewno na bocznicy beniaminowskiej (ryc. 10).

Po odzyskaniu niepodległości na linii zamarły transporty wojskowe, przewozy osobowe nie przynosiły zysków, a pośpiesznie wybudowane torowisko było w bardzo złym stanie technicznym. Ponadto zarząd kolejki zmuszony był płacić duży czynsz, gdyż linia wybudowana była na gruntach państwowych. W 1923 r. podjęto decyzję o jej rozebraniu.

Pamiętką po linii jest fragment łukowatego nasypu znajdujący się w rejonie skrzyżowania DW 631 i DK 61 (ryc. 11). Ponadto w ciągu al. Wojska Polskiego w Białobrzegach zachował się przepust wykonany z granitowych bloków, po którym biegła trasa bocznicy do Beniaminowa (ryc. 12). Podobne pozostałości znajdują się wzdłuż DW 631, gdzie kolejka pamięta przepust na rzece Beniaminówce.

KOLEJ W KOPALNI TORFU W IZABELINIE

Kolej technologiczna działająca na terenie kopalni torfu w Izabelinie zasługuje na osobne opracowanie, a jej historia jest obecnie badana. Kopalnia działała w tym miejscu już od 1902 r. (ryc. 13).

Warto nadmienić, że na potrzeby transportu gotowego produktu, w r. 1902 wybudowano do Izabelina wąskotorową bocznicej o długości 7,5 km i rozstawie 800 mm odchodzącą od linii kolejki mareckiej, tuż przed stacją Struga, na 12,1 km⁷. Była to najdłuższa ze wszystkich bocznicy kolejki. Jej trasa biegła specjalnie utworzonym nasypem, po moście przecinała rzekę Czarną i znów groblą w stronę tzw. Złodziejskiej Góry, przy której zlokalizowano kopalnię. Oprócz tego służyła obsłudze fabryki narzędzi i imadeł rosyjskiego przemysłowca Kondakowa, Folwarku Czarna Struga, a nawet prowadzono na niej przewozy pasażerskie dla letników.

Aby jednak torf mógł trafić do odbiorców i nadawał się do palenia w piecu, musiał zostać przetransportowany z dołów wydobywczych do specjalnego młyna mielącego urobek i formującego go w kostki. W tym celu teren kopalni spowiła sieć prowizorycznych torowisk o rozstawie 600 mm.

⁶ S. Składkowski, *Beniaminów*, Warszawa 1938, s. 22.

⁷ B. Pokropiński, dz. cyt., s. 22.

W okresie okupacji na terenie kopalni zorganizowany został obóz pracy. Wykorzystywanie więźniów do pracy przymusowej, która nierzadko prowadziła do ich śmierci, stało się w okresie II wojny światowej czymś powszechnym. Przynosiła ona gospodarce III Rzeszy wymierne korzyści. Dostarczano do wielkich koncernów, ale też do małych, lokalnych przedsiębiorstw, siłę roboczą, którą można było wykorzystywać do granic możliwości, bez przyznawania pracującym jakichkolwiek praw i bez obaw o zorganizowany opór z ich strony⁸. Informacje na temat obozu izabelińskiego znajdujemy między innymi we wspomnieniach Mordechaja Zylberszteina (dawnego mieszkańca Radzymina). Z jego relacji wynika, że do obozu pracy w Izabelinie Żydów w liczbie około stu przywieziono wiosną 1942 r. z getta w Radzyminie, ale też z Wołomina i Jadowa. Praca polegała na wydobywaniu torfu i ładowaniu urobku na wagoniki, które następnie pchano około 0,5 km do parowej prasy. Jedna osoba wykonywała dziennie około 25 kursów. Z uwagi na zły stan techniczny prowizorycznie ułożonego torowiska, koleby często się wykolejały. Wtedy należało ręcznie stawiać je na tor⁹.

O ile przebieg bocznic z kolei mareckiej jest bardzo prosty do odtworzenia z uwagi na doskonale zachowany nasyp i dokumentację kartograficzną, o tyle wytyczenie przebiegu kolejki torfowej przysparza wielu problemów. Torowiska, układane doraźnie do aktualnie eksplorowanych obszarów, nie pozostawiły po sobie śladów. Za zgodą Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz Nadleśnictwa Drewnica, przeprowadzono poszukiwania ukrytych bądź porzuconych zabytków, w tym zabytków archeologicznych. Dostępny teren dawnej kopalni przebadano przy użyciu wykrywacza metalu.

W wyniku prac, których rezultaty są obecnie analizowane, w różnych miejscach kopalni odnaleziono stalowe podkłady patentowe z mocowaniami, wykorzystywane do budowy linii kolejki torfowej o rozstawie 600 mm (ryc. 14). Niektóre z nich są mocno zużyte i odkształcone. To prawdopodobnie przy użyciu tak wyeksploatowanych podkładów budowano linie, po których ręcznie przepychano wagoniki z torfem, o czym wspominał Zylberstain. Co ciekawe, część z nich została w 1944 r. użyta przez armię niemiecką do umacniania ścian pobliskich okopów.

PODSUMOWANIE

Gmina Nieporęt to nie tylko istniejące obecnie linie Legionowo – Tłuszcz czy Wieliszew – Zegrze, ale też przeszłość związana z kolejami wąskotorowymi, o których pamiętają już nieliczni. W kontekście planowanego uruchomienia połączenia Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM), warto wiedzieć, że już 103 lata temu zatrzymywały się tu pociągi pasażerskie uruchomione na linii wojennej na odcinku Struga – Zegrze. Ciekawym aspektem jest właśnie to, że połączenie powstałe na potrzeby wojska zostało udostępnione cywilom. Kto wie, może gdyby nie przebiegało przez prawie całkowitą pustkę osadniczą, przetrwałoby jeszcze kilka dziesięcioleci.

Odrębnym zagadnieniem jest sieć torowisk na terenie kopalni torfu w Izabelinie. Badanie tego miejsca oscyluje wokół kilku dziedzin archeologii. Ciekawe rezultaty może

dać spojrzenie na jej działalność w kontekście archeologii przemysłowej. Być może na podstawie zalegających w ziemi podkładów czy fragmentów szyn, uda się choć w części odtworzyć układ kolejki wąskotorowej, a odkrycie pozostałości budynków i analiza rozmieszczenia dołów wydobywczych dadzą wgląd w technologię wydobywania torfu w tej kopalni. Poszukiwania w tym miejscu będą kontynuowane.

W artykule nie wspomniałem o tym, że również w rejonie fortu w Beniaminowie odkrywano stalowe podkłady i fragmenty szyn. Początkowo uważano, że są to pozostałości po czterokilometrowej bocznicie linii wojennej do Beniaminowa. Podkłady te wykonane zostały jednak do budowy toru o rozstawie 600 mm, a nie 800 mm, jaki miała bocznicza beniaminowska. Czy więc mamy tu pozostałości kolejnej linii kolei polowej? Być może to relikty linii powstałej na potrzeby budowy niemieckich umocnień polowych w czasie II wojny światowej?

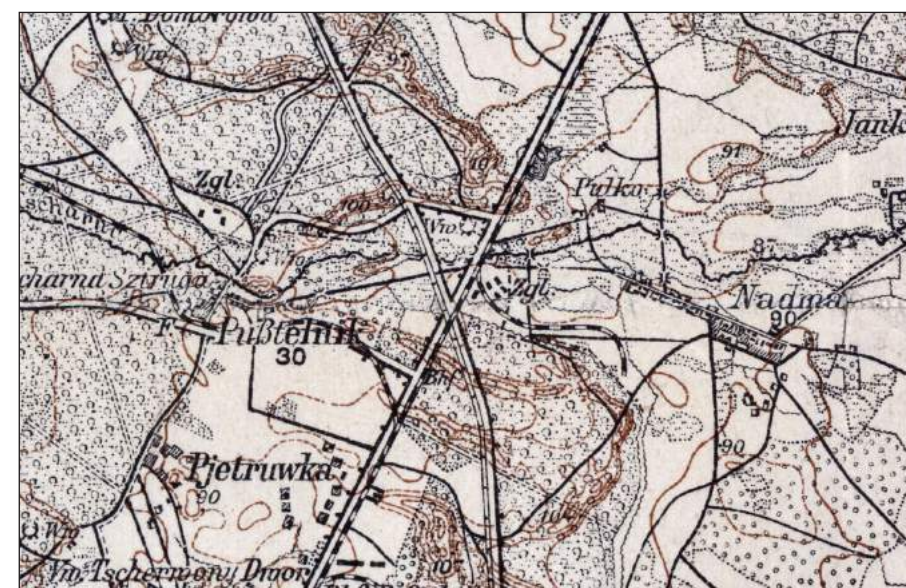
Opracowanie historii kolei polowych w gminie Nieporęt przysporzy jeszcze wiele pracy. Dużą pomocą są jednak obrazowania LIDAR oraz prospekcja z użyciem detektora metalu. Badania w rejonie kopalni torfu i fortu w Beniaminowie będą kontynuowane.

⁸ A. J. Kamiński, *Faszystom*, Warszawa 1971, s. 166.

⁹ M. Zilbershtein, *The Camp of „Izavlin”*, [w:] *Memorial Book of the Jewish Community of Radzymin*, ed. G. Hel, Tel Aviv 1975, <https://www.jewishgen.org/Yizkor/Radzymin/Rad270.html> (dostęp: 8.11.2019 r.).



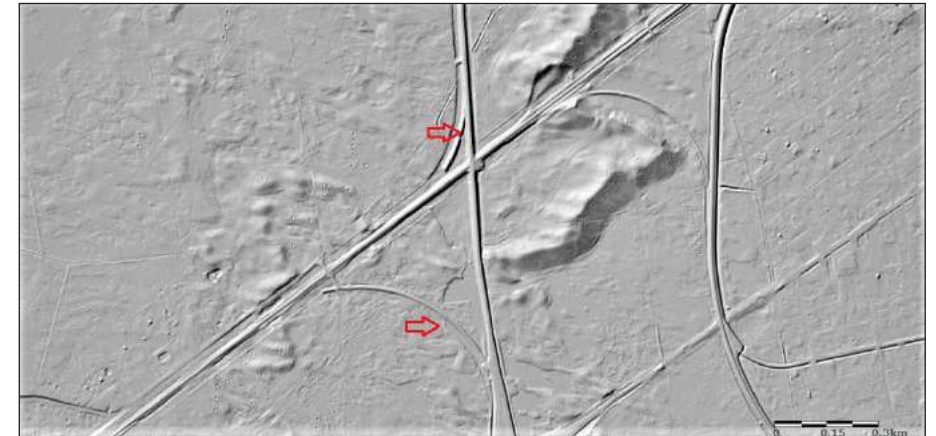
Ryc. 1. Przebieg linii Zegrze–Wawer w okolicach Zegrza Południowego (1:100 000 Karte des Westlichen Russlands, Warschau-Nord, 1915, <http://igrek.amzp.pl/10853>, dostęp: 8.11.2019 r.).



Ryc. 2. Skrzyżowanie linii Zegrze–Wawer z kolejką marecką (1:100 000 Karte des Westlichen Russlands, Warschau-Nord, 1915, <http://igrek.amzp.pl/10853>, dostęp: 8.11.2019 r.).



Ryc. 3. Łącznice wykonane na linii Warszawa–Białystok (źródło: 1:100 000 Karte des Westlichen Russlands, Warschau-Nord, 1915, <http://igrek.amzp.pl/10853>, dostęp: 8.11.2019 r.).



Ryc. 5. Pozostałości łącznic z linią Warszawa–Białystok w obrazowaniu LIDAR (oprac. Autor, na podstawie Geoportal.gov.pl).



Ryc. 4. Łącznice na linii Warszawa–Brześć (źródło: 1:100 000 Karte des Westlichen Russlands, Warschau-Nord, 1915, <http://igrek.amzp.pl/10853>, dostęp: 8.11.2019 r.).



Ryc. 6. Pozostałości łącznicy z linią Warszawa–Brześć w obrazowaniu LIDAR (oprac. Autor, na podstawie Geoportal.gov.pl).



Ryc. 7. Panorama Warszawy i okolic opublikowana we francuskiej gazecie z 1915 r. (źródło: http://lopacinski.com/wor/dpress/?page_id=327, dostęp: 12.11.2019 r.).



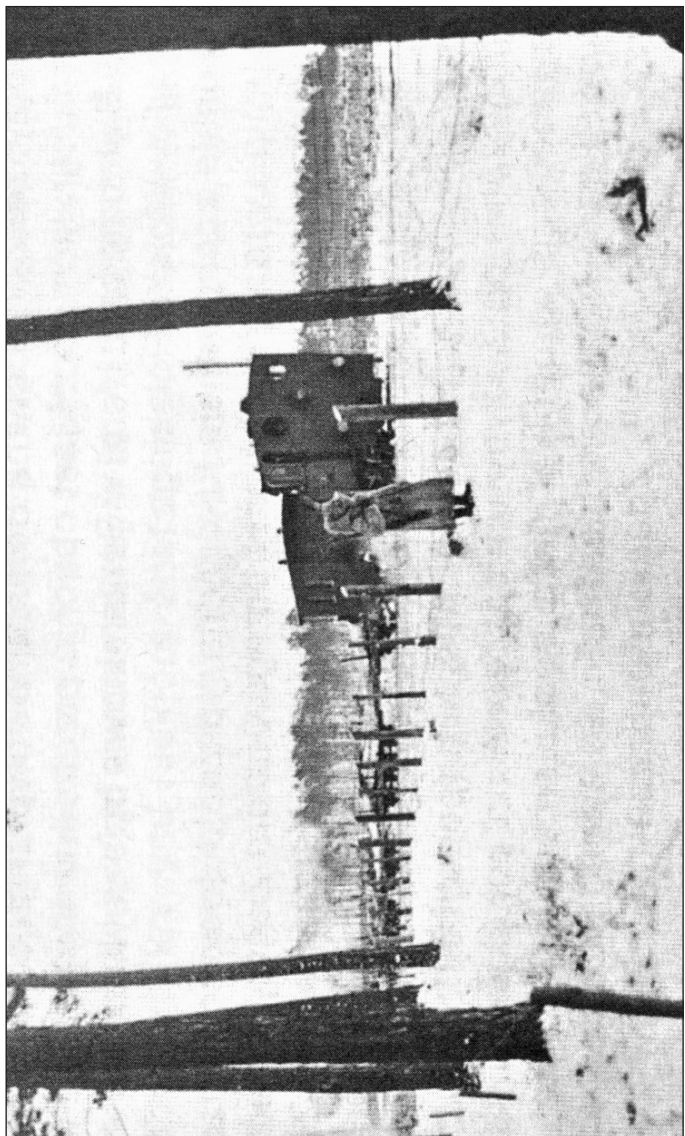
Otwarcie nastąpiło 1 b. m. Przedstawiciele Zarządu kolejki, przewodniczący Zarządu inż. Weissblat (1), dyrektor Zarządu Józef Goldfeder (2), zarządzający kolejką inż. Budkiewicz (3) i inż. Bohuszewicz (4) w otoczeniu przedstawicieli prasy na zwiedzeniu nowej linii. *Fot. Marian Fuks.*

Ryc. 8. Fotografia z otwarcia linii Zegrze–Wawer dla ruchu pasażerskiego dnia 1 listopada 1916 r. (źródło: „Świat”, R. XI, 1916, nr 45, s. 6).

131. Praga Stalowa—Radzimin.										
8 30	12 35	2 35	4 35	6 00	7 45	9 00	10 30	12 00	1 30	3 00
8 32	12 42	2 42	4 42	6 07	7 52	9 17	10 47	12 17	1 47	3 17
8 52	12 57	2 57	4 57	6 22	8 07	9 32	11 02	12 32	2 02	3 32
9 00	1 00	3 05	5 05	6 30	8 15	9 40	11 10	12 40	2 10	3 40
9 07	1 16	3 20	5 12	6 37	8 22	9 47	11 17	12 47	2 17	3 47
9 24	1 26	3 34	5 22	6 47	8 32	9 57	11 27	12 57	2 27	3 57
9 33	1 34	3 51	5 30	6 55	8 40	10 05	11 35	13 05	2 35	4 05
9 54	1 55	4 01	5 51	7 06	8 51	10 16	11 46	13 16	2 46	4 16

132. Struga—Zegrze.										
2-3	2-3	odm.	STACJE			2-3	2-3			
9 45	3 42		o. Struga		p.	12 35	7 35			
10 07	4 04	6 54	Wólka Radzimin		▲	12 14	7 13			
10 25	4 22	10 86	Nieporęt		▲	12 00	7 00			
10 35	4 32	14 04	p. Zegrze		o.	11 45	6 45			

Ryc. 9. Rozkład jazdy pociągów na linii Struga–Zegrze obowiązujący od 1 października 1919 r.



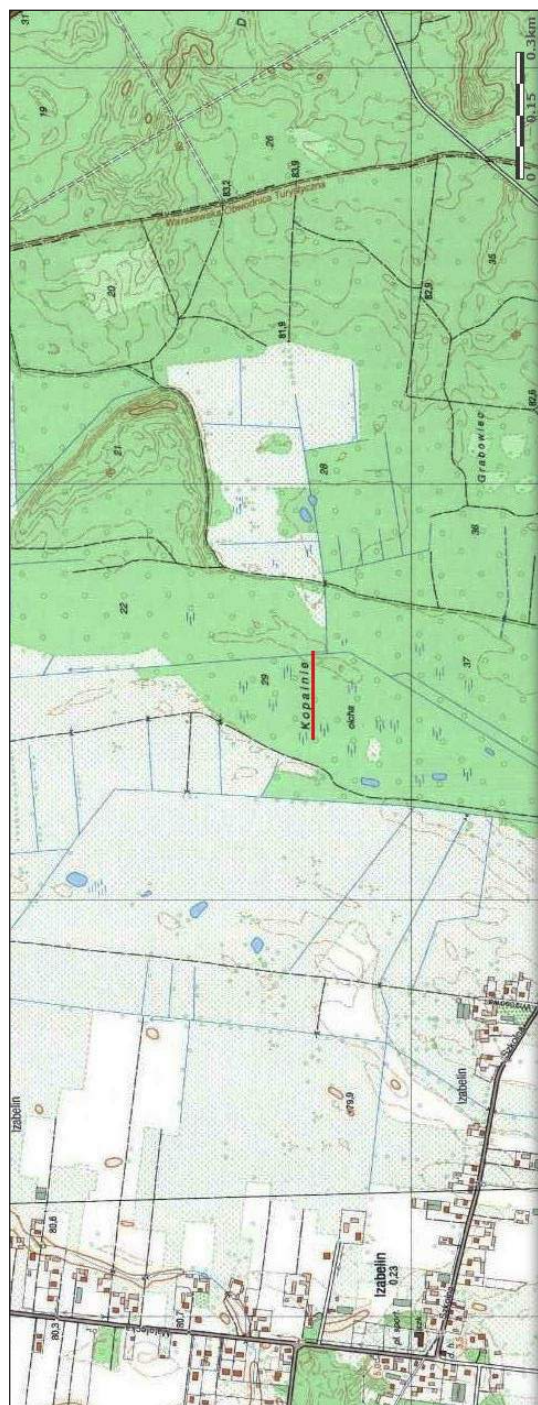
Ryc. 10. Transport towarowy na boczniczy beniaminowski z podpisem S. Składkowskiego. „Kolejka wywozi drewno do Niemiec” (źródło: S. Składkowski, *Beniaminów*, Warszawa 1938, s. 318).



Ryc. 11. Nasyp kolejki w rejonie Zegrza Południowego (fot. Autor).



Ryc. 12. Przepust w ciągu al. Wojska Polskiego w Białobrzegach na trasie boczniczy beniaminowski (fot. Autor).



Ryc. 13. Lokalizacja kopalni torfu (źródło: Geoportail.gov.pl).



Ryc. 14. Wybrane podkłady znalezione na terenie kopalni torfu w Izabelinie (fot. Autor).

MICHAŁ DURAJ

Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej (Piaseczno)

KOLEJ GRÓJECKA I WILANOWSKA

Rozwój kolei wąskotorowych na południu Warszawy (koleje wilanowska i grójecka) związany jest z rozwojem miasta na przełomie XIX i XX w.

Kolej wilanowska powstała początkowo jako środek transportu służący wypoczynkowi i zabawie, a jej twórcy (Wiktor Magnus, Henryk Huss, Adolf Lewicki i Andrzej Bogucki) nie zdawali sobie sprawy z jej potencjału gospodarczego i miastotwórczego oraz roli, jaką odegra w budowie aglomeracji warszawskiej.

Linia kolei wilanowskiej, początkowo wyłącznie o trakcji konnej, prowadziła z Rogatki Belwederskiej do popularnej restauracji „Promenada” i dalej do Czerniakowa (uruchomiona w 1891 r.), a później do Wilanowa (w 1892 r.). Lekki tabor zapewniał dogodny transport pasażerów do miejsc wypoczynku. Rozwój kolei w kierunku południowym zapewniał zwiększenie frekwencji w związku z atrakcyjnymi (do dziś) terenami rekreacyjnymi położonymi w tym rejonie, takimi jak Powsin, gdzie stację wybudowano w 1895 r.¹

Jednak prawdziwy przełom w rozwoju kolei przyniósł rozwijający się przemysł. Papiernia istniejąca od XVIII w. w miejscowości Jeziorna nad rzeką Jeziorką została kupiona przez Towarzystwo Akcyjne Mirkowskiej Fabryki Papieru spod Wieruszowa, którego głównymi udziałowcami byli członkowie rodzin Kronenbergów i Natansonów². Mirkowska Fabryka Papieru znajdowała się przy granicy Imperium Rosyjskiego. Dotychczasowe korzystne położenie stało się przeszkodą do dalszego rozwoju zakładu – władze carskie nie wyrażały zgody na poprowadzenie bocznic koniecznej do przywozu surowców i wywozu produktów. Było to zjawisko powszechne na terenie zaboru rosyjskiego i wpłynęło na zdecydowanie mniejszą gęstość linii kolejowych, np. w porównaniu do zaboru pruskiego. Właściciele fabryki podjęli więc decyzję o przeniesieniu całej produkcji wraz z pracownikami, dla których wybudowano osiedle, do Jeziorny. Tu w 1896 r. w porozumieniu z właścicielami kolei wilanowskiej doprowadzono bocznicę wąskotorówki³. Zapewniało to dogodny przepływ towarów i umożliwiało rozwój przedsiębiorstwa, które z biegiem czasu kupowało tabor w celu zwiększenia przewozów (ryc. 1).

W 1896 r. kolej wilanowska przez Chylce dotarła do Piaseczna. Sukces tego przedsięwzięcia zaowocował powstaniem konkurencyjnego projektu. W 1898 r. z inicjatywy

¹ B. Pokropiński, *Kolej wilanowska*, Warszawa 2001, s. 16.

² D. Gadomska, *Historia papierni w Jeziornie*, <http://www.muzeumkonstancina.pl> [dostęp: 14.11.2019 r.].

³ J. Greła, *Mirków – historia papierni dolnej*, „Przegląd Piaseczyński”, 2014, nr 43 (2), s. 7.

hrabiego Tomasza Zamoyskiego, księcia Stefana Lubomirskiego i Eugeniusza Paszkowskiego uruchomiono kolej wąskotorową o rozstawie 1000 mm łączącą Warszawę z Piasecznym Traktem Nowoaleksandryjskim (dzisiejsza ul. Puławska). Kolej ta, zwana później grójecką, dzięki zaangażowaniu silniejszych ekonomicznie i społecznie inwestorów, przejęła w 1900 r. majątek kolei wilanowskiej, dzięki czemu obie koleje zaczęły funkcjonować jako jeden organizm. Proces ten został zakończony przekuciem w latach 30. XX w. torów kolei wilanowskiej z rozstawu 800 mm na 1000 mm, co ostatecznie połączyło obie linie w jedną sieć (ryc. 2)⁴.

Sukces wykorzystania kolei wąskotorowej do przewozów na potrzeby fabryki papieru w Jeziornie był impulsem do dalszych inwestycji zmierzających do większego wykorzystania transportu szynowego w przewozie masy towarowej. Na południe od Warszawy dzięki dużym złożom gliny istniało wiele cegielni. Możliwość dowozu produktów do rozwijającego się miasta okazała się bardzo atrakcyjna.

W 1898 r. otwarto bocznice do cegielni w Oborach. W tym samym czasie hrabia Witold Skórzewski rozpoczął parcelację lasu w Konstancinie, tworząc założenia do willowego miasta ogrodu. Osią tego założenia urbanistycznego była linia kolejowa (ryc. 3).

Na przełomie wieków Warszawa była przeludniona, co sprzyjało rozprzestrzenianiu się wielu chorób. Zamożni mieszkańcy stolicy mogli sobie jednak pozwolić na zakup parceli w nowym, dobrze skomunikowanym dzięki kolejce wilanowskiej, letnisku i postawienie pięknych willi. Parcele miały ponad 3000 m², a wille nie mogły być wyższe ponad dwa piętra i musiały mieć fasady z każdej strony. Kolej wilanowska zapewniała dogodny komunikowanie z Warszawą i jedyny skuteczny środek transportu⁵. Tym samym kolej wąskotorowa zaczęła pełnić rolę miastotwórczą – wzdłuż jej linii zaczęły powstawać kolejne osiedla willowe: Chylice czy Zalesie Dolne (ryc. 4).

Kolejnym impulsem do rozwoju przewozów pasażerskich była inicjatywa cadyka z Góry Kalwarii. Wielki Rabin Abraham Mordechaj Alter z dynastii Ger rozwinął w tym mieście ruch chasydzki. Stał się jedną z najbardziej znaczących postaci w kręgach ortodoksji europejskiej. Wraz z rosnącą liczbą wiernych, rosła liczba Żydów przyjeżdżających na dwór cadyka po radę, błogosławieństwo czy uzdrowienie. W największe święta w uroczystościach brało udział nawet 20 tysięcy pielgrzymów. Aby ułatwić dojazd wierznych do swego dworu, cadyk dofinansował budowę wąskotorowej linii kolejowej łączącej Górę Kalwarię z Piasecznym i dalej z Warszawą, której budowa ukończona została w 1900 r.⁶

W 1914 r. kolej wąskotorowa osiągnęła Grójec i Jasieniec⁷. Dalszy jej rozwój zatrzymał wybuch I wojny światowej. Jednak nie na długo – zmagania Wielkiej Wojny zaowocowały wybudowaniem przez kolejowe wojska rosyjskie w 1915 r. rozległej sieci konnej kolei polowej o rozstawie 600 mm łączącej Pilawę z Grójcem przez most na Wiśle w Górze Kalwarii. Z Grójca kolej ta rozwinięta została w dwóch kierunkach: do Rawy Mazowieckiej i Nowego Miasta nad Pilicą. Kolej ta podczas wycofywania się wojsk rosyjskich została ewakuowana. Dało to jednak impuls do powojennego rozwoju sieci 1000 mm, która

w śladzie zbliżonym do kolei polowej została w 1924 r. przedłużona do Nowego Miasta (ryc. 5)⁸.

Rozległa sieć kolei wilanowskiej i grójeckiej służyła do przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Wspomniano wcześniej o licznych cegielniach usytuowanych wzdłuż tych linii kolejowych. Powstawały do nich bocznicę, którymi transportowano cegły. Były to bocznicę do cegielni w Oborach, Chylicach, Gołkowie, Pólku, Pawłowicach, Moczydłowie oraz cztery do cegielni w okolicach Baniochy (ryc. 6)⁹. Cegielnie te na swoim terenie utrzymywały kolej kursującą po torach patentowych prowadzących z wyrobisk gliny, którą transportowano także półprodukty i wyroby gotowe. Do dziś zachowały się nieliczne pozostałości po kolejach technologicznych wykorzystywanych przy wyrobie cegły. Nieliczne są także materiały dokumentujące, jaki był ich przebieg i jaki wykorzystywano tabor. Nieocenionym źródłem wiedzy są tu fotografie Henryka Poddębskiego z 1938 r., który udokumentował proces produkcji w Chylicach (ryc. 7–12).

Koleje wilanowska i grójecka odegrały znaczącą rolę w rozwoju terenów na południe od Warszawy. Niezwykła jest również ich historia: zaczynały jako „zabawka” dla zamożnych mieszkańców Warszawy, a rozwinęły się jako istotny element systemu transportowego powstającej aglomeracji warszawskiej, dając impuls do budowy nowych miast i osiedli, a także rozwoju ekonomicznego regionu, pobudzając do rozwoju zakłady produkcyjne. Dogodny dowóz materiałów budowlanych dał też impuls do rozwoju Warszawy. Kres kolei wąskotorowych w aglomeracji warszawskiej położył rozwój transportu samochodowego. Jedyny czynny dziś fragment kolei grójeckiej, na odcinku Piaseczno – Tarczyn, ponownie pełni rolę atrakcji turystycznej (ryc. 13). Historia zatoczyła więc wielkie koło.

⁴ B. Pokropiński, *Kolej grójecka*, Warszawa 2002, s. 8.

⁵ J. Grela, *Zabytkowe wille Konstancina*, „Przegląd Piaseczyński”, 2019, nr 244 (7), s. 6.

⁶ *Cadyk, który jeździł koleją*, warszawapozydowski.wordpress.com [dostęp: 14.11.2019 r.].

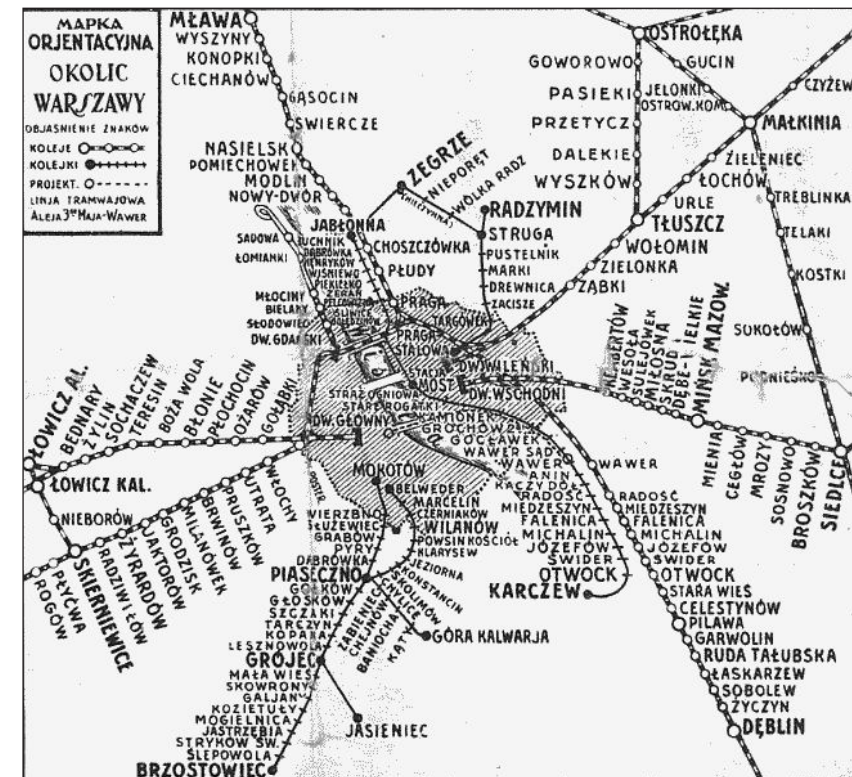
⁷ B. Pokropiński, *Kolej grójecka*, Warszawa 2002, s. 140.

⁸ Tamże, s. 34.

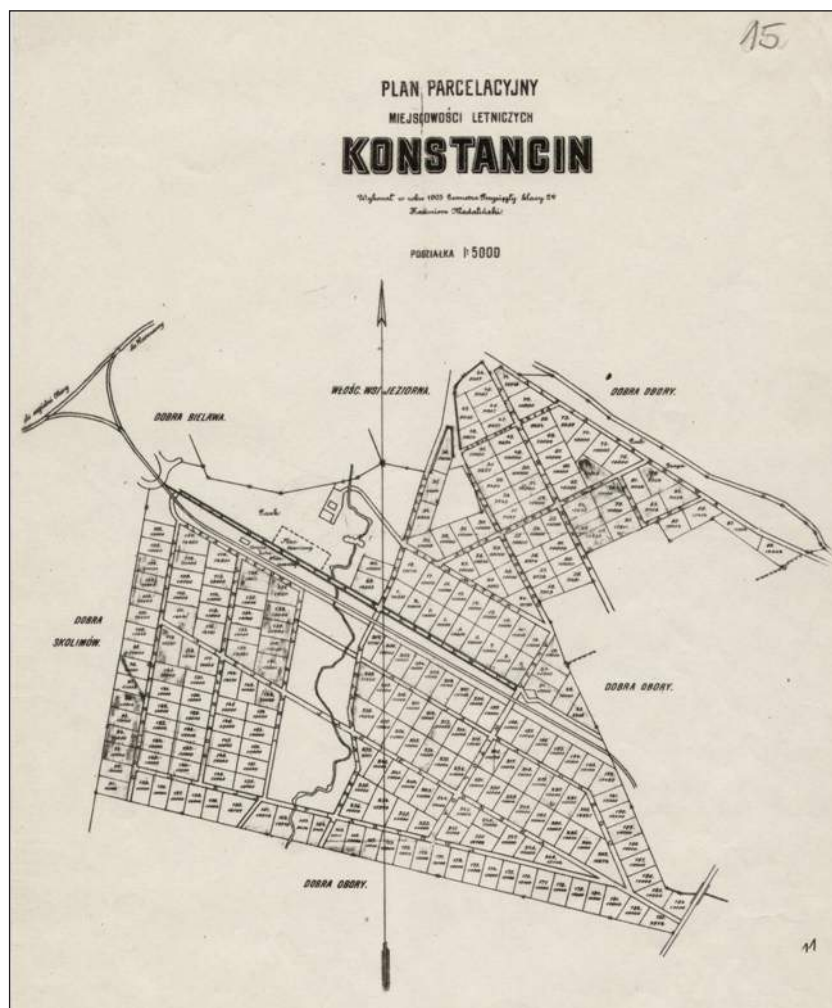
⁹ D. Zajac, S. Hofman, *Nazwy miejscowe powiatu piaseczyńskiego. Informator krajoznawczy o ziemi piaseczyńskiej*, Piaseczno 2017.



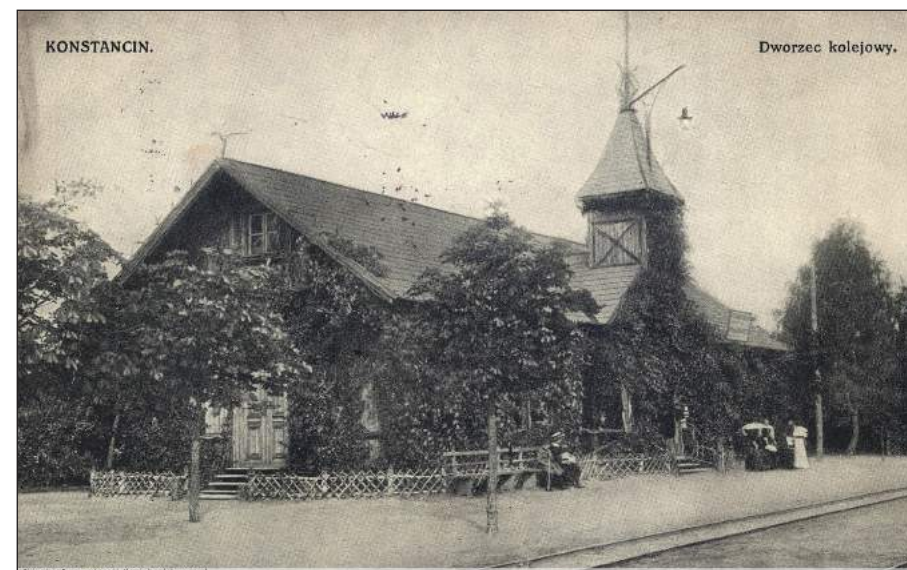
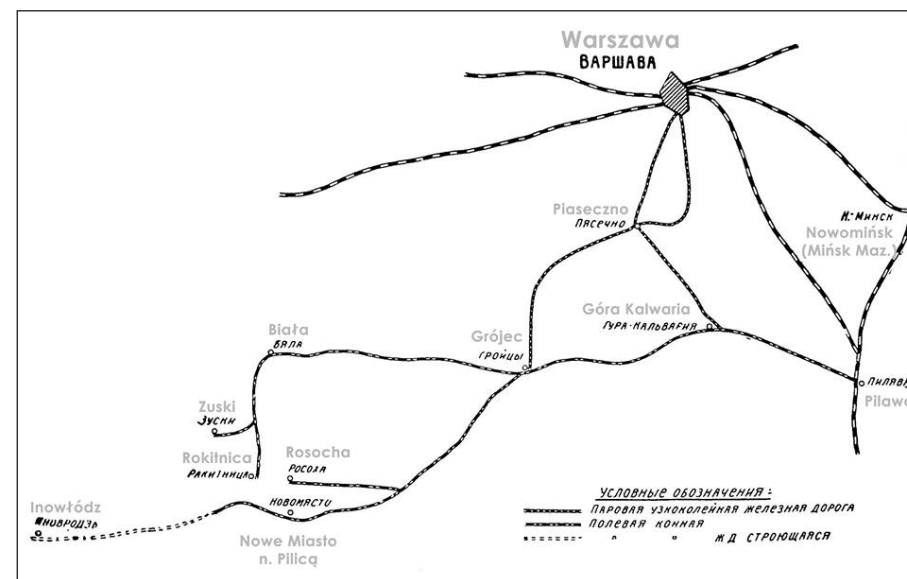
Ryc. 1. Trakcja konna w fabryce na Mirkowie
(źródło: konstancin24.eu).



Ryc. 2. Mapa linii kolejowych w okolicach Warszawy, 1924 r.
(źródło: archiwum Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej).



Ryc. 3. Plan parcelacyjny Konstancina (źródło: zbiory Autora).

Ryc. 4. Dworzec Konstancin
(źródło: archiwum Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej).Ryc. 5. Mapa przedstawiająca kolej polową powiązaną z koleją grójecką
(źródło: zbiory Stacji Muzeum).



Ryc. 6. Cegła z cegielni Leścer z Baniochy, z której zbudowana jest Hala Główna warsztatów na stacji Piaseczno Miasto (fot. Autor).



Ryc. 7. Cegielnia w Chylicach, 1938 r. (fot. H. Poddębski, źródło: zbiory Autora).



Ryc. 8. Cegielnia w Chylicach, 1938 r. (fot. H. Poddębski, źródło: zbiory Autora).



Ryc. 9. Cegielnia w Chylicach, 1938 r. (fot. H. Poddębski, źródło: zbiory Autora).



Ryc. 10. Cegielnia w Chylicach, 1938 r. (fot. H. Poddębski, źródło: zbiory Autora).



Ryc. 11. Cegielnia w Chylicach, 1938 r. (fot. H. Poddębski, źródło: zbiory Autora).



Ryc. 12. Cegła z cegielni w Chylicach (fot. Autor).



Ryc. 13. Pociąg turystyczny Piaseczyńsko-Grójeckiego
Towarzystwa Kolei Wąskotorowej (fot. Autor).

Aneks

BOGDAN POKROPIŃSKI

KOLEJKI WĄSKOTOROWE MAZOWSZA¹

PRZEDMOWA

Praca ta powstała w 1992 r., w 160. rocznicę uruchomienia pierwszej linii kolei wąskotorowej z Ffestiniog do Tremadoc w Wielkiej Brytanii, przeznaczonej do użytku publicznego, oraz 120. rocznicę wprowadzenia trakcji parowej na istniejących od 1855 r. kolejach wąskotorowych konnych Górnego Śląska.

Szczególny rozwój kolei wąskotorowych przypada na lata 1880–1920, gdy były one uzupełnieniem transportu zasadniczego, jakim były wówczas koleje normalnotorowe. Kolej wąskotorowa była łatwa w budowie, nie wymagała zbyt dużych nakładów finansowych, tania w eksploatacji i doskonała w transporcie lokalnym, dopóki nie zastąpiły jej samochody. Patrząc dzisiaj z perspektywy czasu, można już ocenić, jak wielkie zasługi miały koleje wąskotorowe w rozwoju wielu regionów rolniczych, leśnych i oddalonych od większych aglomeracji kopalni, hut i innych zakładów przemysłowych.

Kolej wąskotorowa była wypierana przez transport samochodowy stopniowo, w świecie od lat 30., a w Polsce zdecydowanie w latach 60. Dziś pozostało już z niej niewiele, gdyż zrezygnowali z niej pasażerowie, wsiadając do o wiele szybszych i wygodniejszych autobusów lub do własnych pojazdów, a także przewoźnicy.

To naturalna kolej rzeczy na świecie, że coś przemija, rodzi się nowe, lepsze, wygodniejsze i z tego korzystamy. Stare odstawiamy lub z niego rezygnujemy całkowicie.

Po kolejkach wąskotorowych, tych powolnych, ciasnych, bez komfortu pozostał zwłaszcza wśród tych, którzy z nich korzystali, wielki sentyment. Z jakim ciepłem i sympatią mówi się o nich „samowarki”, „nasze ciuchcie”, a ile o nich krążyło sympatycznych dowcipów, ile śpiewano wesołych piosenek czy układano wierszyków. O warszawskich

¹ Pierwotna publikacja artykułu miała miejsce w pracy zbiorowej Polskiego Towarzystwa Historii Techniki pt. *Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku*, t. IV, *Tradycje i wyzwania*, red. B. Orłowski, J. Piłatowicz, Warszawa 1995, s. 173–237. W zasobach archiwum Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie znajduje się również maszynopis cytowanego tekstu. Redakcja niniejszego wydawnictwa za zgodą Bogdana Pokropińskiego zdecydowała się na ponowną publikację opracowania, gdyż stanowi ono punkt wyjścia dla znacznej części studiów podejmujących tematykę kolei polowych, a ponadto chciała w ten sposób oddać hołd samemu Autorowi, który nie tylko położył znaczne zasługi dla powstania Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, ale był również jego dawnym pracownikiem, a także pionierem badań nad kolejnictwem wąskotorowym i normalnotorowym w Polsce. Z uwagi na to, iż artykuł powstał na początku lat 90., zachowano jego integralność, pozwalając sobie przy tym na dodanie aktualizujących go przypisów redakcyjnych [przyp. red.].

kolejkach często pisał swe felietony na łamach prasy warszawskiej Wiech.

Obecnie los pozostałych już niewielu wąskotorówek w Polsce zdaje się być przesądzony, gdyż istnieją programy ich likwidacji.

W ostatnich latach wszystkie koleje wąskotorowe stały się nierentowne, gdyż praktycznie nikt z nich nie chce korzystać. Jednak dobrze się dzieje, że do tego zjawiska rodzi się przeciwwaga. Oprócz służb konserwatorskich, Muzeum Kolejnictwa i znacznego grona miłośników kolei, którzy z braku funduszy niewiele mogą zdziałać, by je uchronić, kolejkami zaczynają się interesować biura podróży, władze lokalne, a nawet zagranica. Może więc, przynajmniej dla niektórych linii, może nie dla tych najbardziej zasłużonych, ale dla tych najbardziej atrakcyjnych pod względem turystycznym, istnieje szansa przetrwania. Na razie jedna – muzealna kolejka sochaczewska – dzięki przychylności resortów transportu i kultury oraz PKP uzyskała licencję na przetrwanie. By przejechać się „ciuchcią”, do Sochaczewa przyjeżdżają miłośnicy kolei z całej Polski oraz z różnych krajów Europy. Chętnie z takiej atrakcji korzystają wycieczki odwiedzające nasz kraj. Dla wielu jest to przeżycie wspaniałej przygody, np. Japończycy sami chcą dosypywać węgiel do paleniska, a nawet prowadzić parowóz. Odchodzą wówczas, gdy wyczerpią się im taśmy i klisze w kamerach i aparatach fotograficznych. Miejmy więc nadzieję, że w Polsce ocaleje więcej wąskotorówek.

Praca Bogdana Pokropińskiego jest tym cenniejsza, że przedstawione w niej monografie kolejek wąskotorowych na Mazowszu stanowią znaczącą część ich historii – ich życia i pracy na rzecz ludzi z tego regionu. Może być świetną lekturą dla młodych, którzy jeszcze nie spotkali się z kolejką wąskotorową i dla tych „nieco starszych”, którym przed laty „pocziwa ciuchcia” służyła na co dzień.

Ze wzruszeniem przeczytają i dowiedzą się o niej czegoś więcej ci, którzy na niej pracowali.

O kolejkach wąskotorowych napisano niewiele, a na pewno zasługują na wiele więcej.

Bogdan Pokropiński przez wiele lat był maszynistą lokomotyw parowych i można powiedzieć, że zakochał się w „samowarku”. W wolnych chwilach, kosztem wypoczynku i zdrowia, a na pewno i własnej rodziny, pomiędzy służbami i podczas urlopów wędrował po Polsce (często na własny koszt), poznawał poszczególne kolejki, fotografował, zbierał o nich informacje, wyszukiwał dokumenty. Dziś, współpracując z Muzeum Kolejnictwa, dalej wyszukuje cenne eksponaty, starając się je ocalić.

Dzięki niemu wiele jednostek taboru znajduje się w muzeach i ustawiono je jako pomniki, które będą oglądały przyszłe pokolenia. Na temat kolejek wąskotorowych napisał wiele artykułów i kilka książek. Po przeczytaniu prezentowanej pracy rodzą się pytania – na przykład ile to ludzi przyjeżdżało codziennie do Warszawy kolejką marecką czy jabłonowską? Jak to się dzieje, że po ul. Zamojskiego na Pradze mogły jechać równolegle kolejka, tramwaj, samochód i dorożka? Ile było kraks i stłuczek? Jestem przekonany, że Autor dobrze o tym wie. Nieinformując nas do końca, chciałby zainteresować tym tematem innych. Może więc ktoś spróbuje sam znaleźć na takie pytania odpowiedzi? Może podzieli się uzyskanymi wiadomościami na łamach prasy czy napisze na ten temat nową książkę? Na pewno będzie to satysfakcja dla Autora.

mgr Janusz Sankowski

Dyrektor

Muzeum Kolejnictwa w Warszawie

KOMUNIKACJA KOLEJOWA NA MAZOWSZU

Mazowsze, to kraina geograficzna leżąca w środkowym biegu Wisły, a także w środku ziem polskich. Północna granica biegnie wzdłuż takich miejscowości jak Grajewo, Kolno, Myszyniec, Chorzele. Zachodnia przez Nidzicę, bieg rzeki Wkry, wzdłuż Skrwy, oddzielając Ziemię Dobrzyńską, przecina Wisłę poniżej Płocka i biegnie w kierunku Gostynina, przechodzi potem pomiędzy Kutnem a Krośniewicami i skręca w kierunku rzeki Słudwi. Granica południowa biegnie wzdłuż Słudwi do Bzury, następnie w kierunku na Głowno, Brzeziny, Ujazd, Tomaszów Mazowiecki, wzdłuż Pilicy do Radomki i dalej na wschód do Wisły. Granica wschodnia od Wisły do rzeki Liwiec, oddzielając Podlasie i dalej wzdłuż do Paplina, a następnie na Stoczek, Brok, Wiznę i dalej do Grajewa. Od XVI stulecia w skład Mazowsza wchodziły następujące ziemie: warszawska, czerska, rawska, sochaczewska, gostynińska, płocka, wyszogrodzka, mławska, zakroczymska, łomżyńska, wizka, ciechanowska, nurska i liwska. Od najdawniejszych czasów najlepszymi drogami Mazowsza były drogi wodne – Wisła z dopływami. Również były drogi gruntowe, nie zawsze przejezdne i bezpieczne dla podróżujących, przebiegające z zachodu na wschód i z północy na południe, które pod koniec XVIII w. zaczęto stopniowo utwardzać i nazywać „traktami”. Wielkim wydarzeniem było otwarcie na początku XIX stulecia „Traktu Lubelskiego”, a potem szeregu dalszych budowanych w celach strategicznych, często z udziałem wojska.

Epokę komunikacji nowoczesnej zwiastowało otwarcie w 1842 r. żeglugi parowej na Wiśle, a w trzy lata później pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

W następnych latach rozwój kolei sprawił, że ze stolicy i zarazem najważniejszego miasta na Mazowszu – Warszawy – rozchodzą się linie kolejowe promieniście w kilku kierunkach. W 1848 r. ukończono Kolej Warszawsko-Wiedeńską, łącząc Warszawę ze stacją Granica (obecnie Maczki) i dając tym samym połączenie z kolejami cesarstwa austriackiego, poprzez Trzebinę i dalej do Wiednia. Odgałęzieniem od tej kolei było połączenie od Skierniewic do Aleksandrowa Kujawskiego i dalej do Torunia, Bydgoszczy, Gdańska i Berlina – otwarte w 1862 r. Od stacji Koruszki otwarto w 1866 r. połączenie do Łodzi, tzw. Kolej Fabryczno-Łódzką. Zaznaczyć należy, że były to jedyne linie normalnotorowe w zaborze rosyjskim, o szerokości toru 1435 mm. Wszystkie pozostałe koleje na terenie Królestwa Kongresowego były szerokotorowe, o torze rosyjskim szerokości 1524 mm.

W 1862 r. połączono Warszawę z Petersburgiem tzw. Koleją Petersbursko-Warszawską. W 1866 r. otwarto Kolej Warszawsko-Terespolską, łącząc w ten sposób Warszawę z Brześciem i Moskwą.

Ostatnia kolej szerokotorowa przechodząca przez Warszawę została otwarta w 1877 r. Była to Kolej Nadwiślańska, biegnąca od Kowla przez Warszawę do Mławy, gdzie łączyła się z kolejami niemieckimi, łącząc tym samym Warszawę z Malborkiem i z Gdańskiem.

Równoległe z powstawaniem i rozwojem kolei żelaznych rozwijała się coraz bardziej żegluga parowa na Wiśle i niektórych jej dopływach. Znacznie gorzej wyglądała na terenie Mazowsza komunikacja lokalna, gdzie nie docierała ani kolej, ani żegluga.

Zresztą żegluga też była nieczynna w porze zimowej, gdyż zazwyczaj rzeki zamarzały od grudnia do marca i były wówczas martwe, a przy zbyt upalnym lecie, stan wody był

nierz tak niski, że praktycznie żegluga zamierała. Po ówczesnych traktach Mazowsza już od czasów Księstwa Warszawskiego funkcjonowała tzw. Poczta Polska. Były to dyliżanse konne przewożące pocztę, które, w zależności od swoich możliwości, mogły też zabierać pasażerów. U schyłku XIX stulecia na Mazowszu, podobnie jak w innych regionach, rozwinęła się komunikacja w postaci omnibusów konnych. Z Warszawy omnibusy kursowały do Zegrza, Góry Kalwarii, Grójca, Radzymina, Modlina czy też Leszna, lecz podróż tymi środkami komunikacji lokalnej nie należała do przyjemności, szczególnie zimą lub podczas jesiennych słońc czy wiosennych roztopów.

Drogi pełne były wybojów i błota, tylko gdzieniegdzie utwardzone w ramach tzw. „szarwarków” kamieniami polnymi lub też wytyczone przez piaszczyste tereny, gdzie koła pojazdów konnych zapadały się w piach po osie. Po takich drogach przewożono też furmankami towary, jak płody rolne, drewno, cegłę z podwarszawskich cegielni i to wszystko, co było potrzebne do przewiezienia. Innej komunikacji lokalnej nie było. Dopiero inż. Henryk Huss, budowniczy wielu linii kolejowych w imperium rosyjskim, zapoczątkował rozwój komunikacji lokalnej na Mazowszu przez zbudowanie wąskotorowej kolejki z Warszawy do Wilanowa w 1892 r. W ciągu zaledwie dziesięciu lat na ziemiach polskich powstało aż 19 kolejek użytku publicznego, jak też wiele kolejek wyłącznie użytku gospodarczego lub przemysłowego. W 1938 r. na Mazowszu było 8 kolejek użytku publicznego z trakcją mechaniczną o łącznej długości 552 km, dwie kolejki użytku publicznego z trakcją konną o długości 11 km, 118 km kolejek leśnych i 481 km kolejek cukrowniczych. Wszystkie te linie były wąskotorowe o różnych szerokościach torów i posiadały łączną długość 1162 km. Dla porównania warto wiedzieć, że w tym czasie na Mazowszu było 1650 km linii kolei głównych normalnotorowych. Zatem widać z tego, jak dużą rolę w komunikacji lokalnej Mazowsza odgrywały koleje wąskotorowe.

KOLEJKA WILANOWSKA

Prawdopodobnie około 1890 r. ówczesny dzierżawca restauracji ogrodu „Promenada”, niejaki Jan Keller, wpadł na pomysł zbudowania od rogatek belwederskich do owego lokalu wąskotorowego tramwaju konnego w celu ułatwienia gościom podróży z miasta i z powrotem. Pomysł ten otrzymał akceptację ówczesnego właściciela wsi Mokotów, Wiktora Magnusa, którego marzeniem było włączenie Mokotowa do miasta Warszawy. Ten z kolei przedstawił ów projekt inżynierowi kolejnictwa Henrykowi Hussowi, który zobowiązał się załatwić zezwolenie na zbudowanie kolejki wąskotorowej nie tylko do „Promenady”, ale do samego Wilanowa. Już w listopadzie 1890 r. Huss otrzymał koncesję na budowę i eksploatację kolejki wąskotorowej od rogatki belwederskiej do Wilanowa z trakcją konną, o długości 7 km. Panowie Wiktor Magnus i Henryk Huss założyli spółkę budowy przyszłej kolejki wąskotorowej, wypuszczając też do sprzedaży udziały, których jednak sprzedaż szła bardzo opornie. Po przystąpieniu do spółki panów Boguckiego i Chlebickiego udziałowcy włożyli własne oszczędności i na wiosnę 1891 r. rozpoczęto budowę toru.

Linia biegła od rogatek belwederskich, wzdłuż Drogi Królewskiej (bo tak się wówczas nazywała ul. Belwederska) do Drogi Książęcej (ul. Chełmska), skręcała w nią, przecinała wieś Sielce i dochodziła do Drogi Czerniakowskiej, przy której znajdowała się wieś Wójtówka (często zalewana przez wody powodziowe Wisły). Tu linia skręcała w Drogę

Czerniakowską i biegła do wsi Czerniaków za klasztorem i kościołem Bernardynów (plan nr 1).

Inżynier Huss, kierujący bezpośrednio robotami, przyjął tor o szerokości 800 mm z szyn lekkiego typu (9,8 kg na m.b.) na podkładach sosnowych, który budowano w dość szybkim tempie.

Już w lecie 1891 r. uruchomiono na zasadzie tymczasowego zezwolenia pierwsze pociągi konne od rogatek belwederskich do Czerniakowa. Dalszą budowę wstrzymano z uwagi na brak dostatecznej ilości funduszy i materiałów, które stopniowo zgromadzono i na wiosnę następnego roku ukończono linię do Wilanowa. Na całej trasie były przystanki: Promenada (fot. 1), Marcelin, Sielce, Wójtówka, Czerniaków, Św. Jan i Wilanów. Na odcinku od Czerniakowa do Wilanowa trzeba było tor prowadzić wokół Fortu Czerniakowskiego, ale już w kwietniu doprowadzono linię do Wilanowa i w dniu 5 maja 1892 r. nastąpiło oficjalne otwarcie. Uroczystość odbyła się przy figurze Św. Jana Nepomucena pomiędzy Czerniakowem a Wilanowem, a poświęcenie kolejki, którą przedtem do ruchu publicznego dopuściła Komisja Gubernialna, dokonał ks. rektor Chełmicki. Tabor kolejki składał się ogółem z 8 wagonów osobowych letniaków dostarczonych przez fabrykę Lilpopa w Warszawie; konie wynajmowano z firmy Jamiołkowskiego.

Już pierwsze miesiące eksploatacji Kolei Konnej Wilanowskiej (bo taka była oficjalna nazwa) przyniosły nieoczekiwanie duży dochód finansowy, gdyż popularność nowego środka lokomocji okazała się ogromna. Korzystało z niej zarówno wielu chętnych do wyjazdu za miasto mieszczuchów, jak też i ludność okolic podwarszawskich udająca się po zakupy do miasta. Wpływy za przewozy pasażerskie (gdyż jeszcze ruchu towarowego nie było) były tak duże, że za pierwszy okres eksploatacji można było wypłacić każdemu udziałowcowi aż 23 procent dywidendy. W gronie miejscowych kapitalistów i wszelkiego rodzaju kombinatorów zawrzało jak w ulu. Wszystkie dotychczas niesprzedane udziały rozeszły się błyskawicznie, a do władz zaczęły masowo napływać podania o zezwolenie na budowę tu i ówdzie nowych kolejek wąskotorowych, co z reguły było załatwiane odmownie.

Inż. Huss, przewidując wielką przyszłość tego rodzaju środka transportu, zamierzał budować kolejkę od Wilanowa do Piaseczna i dalej do Góry Kalwarii i Grójca. Niestety, jego główny wspólnik Wiktor Magnus sprzeciwił się dalszej budowie, gdyż uważał, że cel został już osiągnięty i nie ma co dalej ryzykować. Doszło do konfliktu wspólników i inż. Huss utworzył osobną spółkę z adwokatem J. Rodysem w celu budowy kolejki z Wilanowa do Piaseczna i dalej do Grójca.

Ponieważ nie był człowiekiem bogatym, na budowę zaciągnął pożyczki, co z kolei zmuszało go do płacenia odsetek. Pierwszym zamierzonym celem inż. Hussa było wejście kolejki na teren miasta Warszawy i bliskie skomunikowanie z tramwajami miejskimi. Pertraktacje w tej sprawie z zarządem miasta trwały prawie dwa lata, aż wreszcie odcinek od rogatki belwederskiej do rogatki mokotowskiej przy Placu Keksholmskim (obecnie Unii Lubelskiej) został wybudowany. Charakteryzował się on dużym wzniesieniem, bo aż 41 promil, toteż przy jeździe pociągiem do góry trzeba było przyciągać dodatkowe konie. I tak 17 maja 1894 r. pierwszy pociąg kolejki wilanowskiej, ciągnięty jeszcze przez konie, wjechał na Plac Keksholmski. Ale już 23 sierpnia tego roku dokonano próbnej jazdy z pierwszym parowozem zakupionym w Fabryce Orensteina w Berlinie. Pod koniec 1894 r. na całej kolejce wilanowskiej wprowadzono już trakcję

parową, a na wiosnę następnego roku inż. Huss otrzymał koncesję na budowę kolejki od Wilanowa do Grójca przez Piaseczno i przystąpił natychmiast do prac budowlanych. W 1895 r. Kolej Konna Wilanowska uzyskała status „Towarzystwa Akcyjnego Wilanowskiej Wąskotorowej Drogi Żelaznej”, a w jej zarządzie znaleźli się nowi ludzie; nie było wśród nich Wiktora Magnusa, który wystąpił ze spółki w 1893 r. W dniu 7 lipca 1896 r. wyruszył pierwszy pociąg towarowy do fabryki papieru „Mirków” w Jeziornej, otwierając komunikację towarową. We wrześniu tegoż roku przy pomocy kolejowych wojsk rosyjskich ułożono tor do Piaseczna, a w roku następnym do dużej cegielni w Gołkowie oraz do cegielni w Oborach i Chylicach. Ruszyły pociągi towarowe z cegłą, papierem i węglem, a główna stacja przeładunkowa powstała przy obecnej ul. Klonowej. Trudny podjazd pod górę wymagał nieraz pracy dwóch, a nawet trzech parowozów. By temu zaradzić, inż. Huss postanowił zbudować na tym trudnym odcinku kolej zębatą. Zrealizował to w 1902 r., zakupując parowóz zębaty w szwajcarskiej Fabryce SLM Winterthur i budując zębnicę Abta przy pomocy specjalistów ze Szwajcarii.

Niestety, jeden parowóz zębaty nie spełniał swojego zadania na tak stromym podejściu i trzeba było nadal stosować trakcję podwójną. Niezależnie od tego inż. Huss pragnął przedłużyć linię od Placu Unii przez ulice miasta do Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, co otworzyłyby kolejce wilanowskiej „okno na świat”. Zarząd miasta ciągle stwarzał trudności w wydaniu takiego zezwolenia, aż wreszcie ustąpił i 2 lipca 1900 r. ruszyły pociągi towarowe przez ulice Polną, Nowowiejską, Filtrową, Niemcewicz i Spiską do stacji przeładunkowej kolei wiedeńskiej. W tym samym roku na mocy ukazu carskiego zaprzestano we wszystkich miastach pobierać opłaty rogatek od pasażerów, jak też wszelkiego rodzaju przejeżdżających pociągów. Wskutek jednak dużego zadłużenia inż. Huss ze swym współnikiem Rodysem popadli w kłopoty finansowe. Musieli odsprzedać konkurencyjnej spółce, w której uczestniczyli między innymi książe Stefan Lubomirski i hrabia Zamoyski, koncesję na budowę kolejki do Grójca i Jasińca, zaś własne linie od Wilanowa do Piaseczna i od rogatki belwederskiej do stacji towarowej kolei wiedeńskiej oddali w dzierżawę Towarzystwu Kolei Wilanowskiej. Prawdę mówiąc, niemalże wszystkie akcje tego Towarzystwa były już wówczas wykupione przez firmę Lubomirskiego i Zamoyskiego, która obsadziła swoimi ludźmi stanowiska w jego zarządzie. Zadłużenie inż. Husa i Rodysa doprowadziły 12 stycznia 1901 r. do rozprawy sądowej, na której ogłoszono ich bankrutami. Sąd oszacował wartość upadłej kolejki na sumę 200 000 rubli, a zadłużenie wynosiło 300 000 rubli. W sukurs przyszedł książe Lubomirski, który wykupił zadłużoną kolejkę, by zapewnić sobie monopol na wszystkie kolejki wąskotorowe podwarszawskie. Będąc współwłaścicielem kolejki grójeckiej, wykupił wspólnie z hrabią Zamoyskim kolejkę jabłonowską na Pradze i snuł szeroko zakrojone plany perspektywiczne rozwoju komunikacji podmiejskiej. Przerastały one jego możliwości finansowe, toteż postanowił dopuścić do spółki kapitał belgijski. Doprowadziło to do powstania w 1911 r. Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych, które stało się posiadaczem kolejek: grójeckiej, wilanowskiej i jabłonowskiej. Do spółki przyjęto belgijskie stowarzyszenie pod nazwą: „Société Anonyme des Tramway á Varsovie”, które wniosło wkład finansowy i przejęło 50 procent akcji. Dzięki pozyskanym finansom na kolejce wilanowskiej wymieniono zużytą nawierzchnię i zakupiono nowy tabor, a zamierzeniem docelowym było przekucie kolejki z toru 800 mm na tor szerokości 1000 mm, połączenie jej z kolejką grójecką (o szerokości toru 1000 mm) i zelektryfikowanie linii. Szczególnie chodziło o zelektryfikowanie

linii do Konstancina, który od 1900 r. stał się kurortem podwarszawskim, gdzie w terenie zalesionym powstały liczne pensjonaty i domy wypoczynkowe warszawskiej elity finansowej. Wybuch I wojny światowej przekreślił te plany, a działania wojenne doprowadziły do dużych zniszczeń linii, urządzeń i taboru. Jeszcze przed wybuchem wojny zmieniono częściowo kierunek trasy, kierując linię od Marcelina prosto Drogą Królewską i dopiero na wysokości dzisiejszej ul. Idzikowskiego następował skręt o 45 stopni w kierunku Czerniakowa, gdzie nowy tor łączył się z torem biegnącym do Wilanowa. Starą linię z Drogi Książęcej przez Wójtówkę, Pl. Bernardyński do Czerniakowa rozebrano. Podczas wojny kolejka pracowała do czerwca 1915 r., kiedy to wojska rosyjskie przed opuszczeniem Warszawy zaczęły niszczyć urządzenia, linię i tabor. W lipcu 1915 r. wywieziono wszystkie sprawne technicznie parowozy i część taboru wagonowego. Czego nie zabrano, spalono.

Po zajęciu Warszawy przez Niemców, we wrześniu 1915 r. uruchomiono pociąg konny do Skolimowa. Jednak pod koniec roku przybyły nowe parowozy prosto z fabryki Orensteina i od 6 stycznia 1916 r. rozpoczął się regularny ruch. Ponieważ dotychczasowe warsztaty przy rogatce belwederskiej zostały spalone, zbudowano nowe warsztaty naprawcze przy obecnej ul. Puławskiej (w miejscu gdzie stoi obecnie Supersam) wspólne dla kolejki wilanowskiej i grójeckiej.

W 1916 r. ówczesny gubernator Warszawy von Bessler rozszerzył granice miasta, przyłączając do niego dotychczasowe podmiejskie wsie i osady jak: Mokotów, Sielce, Ochotę, Brudno, Targówek, Pelcowiznę i inne, w wyniku czego na terenie Warszawy znalazło się 21 km linii wąskotorowych biegnących wzdłuż ulic. Na kolejkę wilanowską przypadało 5,06 km torów na ulicach miasta, które po roku 1918 stały się przedmiotem sporów z zarządem miasta. Zarząd miasta powołał w 1923 r. specjalną komisję do spraw kolejek wąskotorowych, dążąc do usunięcia ich z ulic miasta. Rozwój sieci tramwajów miejskich oraz wzrastająca liczba wszelkiego rodzaju pojazdów drogowych stwarzały wraz z torami kolejki pewnego rodzaju zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, a koronnym argumentem strony miejskiej było to, że parowozy dymią i na ulicach jest za ciasno.

Zarząd Towarzystwa kolejek wdał się w długie pertraktacje z władzami miejskimi, obiecując elektryfikację kolejek wąskotorowych.

W 1926 r. zakupiono dla kolejki wilanowskiej dwa wagony motorowe produkcji niemieckiej (Wismar-AEG) z silnikiem benzynowym, które zdolne były uciągnąć trzy wagony. Jednak po sześciu latach eksploatacji wagony te zużyły się i przyszedł wielki kryzys gospodarczy. Na elektryfikację zabrakło pieniędzy, a zarząd miasta ponowił swoje pretensje i skierował sprawę do sądu, wygrywając swoje roszczenia z klauzulą eksmisji w trybie natychmiastowym.

Tory kolejki wilanowskiej rozebrano w lipcu 1935 r. od stacji towarowej kolei wiedeńskiej aż do dawnej rogatki belwederskiej, gdzie powstała nowa stacja końcowa Belweder. Całą kolej przebudowano z szerokości 800 mm na 1000 mm i w miejscowości Iwiczna koło Piaseczna połączono z torami kolejki grójeckiej.

Dotychczasowy tabor dostosowany do toru szerokości 800 mm przekazano na kolejkę jabłonowską, część przebudowano na 1000 mm, a stare wagony złomowano. Przebudowa całej kolejki wilanowskiej w 1935 r. i połączenie jej torów z torami kolejki grójeckiej zakończyło okres jej istnienia jako technicznie odrębnej kolei. Cała linia od Belwederu do Iwicznej, wraz z boczniami do Chylic i Konstancina, stała się teraz częścią sieci kolejki grójeckiej, a ściślej mówiąc jej boczną linią. Nie dokonano z tej okazji

zakupów nowego taboru do obsługi tej przebudowanej kolejki, ale skierowano na nią do eksploatacji tabor z kolejki grójeckiej. W Piasecznie powstały nowe warsztaty oraz stacja przeładunkowa, styczna z niedawno wybudowaną koleją normalnotorową Warszawa–Radom. Warsztaty zbudowane podczas wojny przy ul. Puławskiej zostały rozebrane i przeniesione do Piaseczna.

Pomimo eksmisji kolejek wilanowskiej i grójeckiej z ulic miasta i ulokowania ich stacji końcowych dalej od jego centrum, nadal znajdowały się one częściowo na terenie miejskim, a sprawa elektryfikacji ich była wciąż aktualna. Wymagało to jednak ogromnych funduszy inwestycyjnych, a tymczasem zaczęto wprowadzać trakcję spalinową w postaci wagonów motorowych. Do 1935 r. zbudowano pod kierunkiem inż. Romualda Wetzla pięć takich wagonów w dotychczasowych warsztatach przy ul. Puławskiej i skierowano do pracy na odcinkach Grójec–Nowe Miasto i do Jasiénca. W 1936 r. zamówiono nowe wagony w fabryce Lilpopa w Warszawie, gdyż dotychczasowe były mało pojemne i jednokierunkowe, a ponadto zastosowane w nich silniki samochodowe nie posiadały odpowiedniej mocy. Przed przebudową kolejka wilanowska nosiła odrębną nazwę: „Droga Żelazna Wilanowska”, której zaprzestano używać po przebudowie. Również uległa zmianie nazwa całego przedsiębiorstwa z Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych na „Warszawskie Koleje Dojazdowe Spółka Akcyjna”, a na wszystkich jednostkach taboru na wszystkich liniach przedsiębiorstwa umieszczono skrót W.K.D., czyli Warszawskie Koleje Dojazdowe.

Po przebudowie kolejki wilanowskiej w 1935 r. z jej usług zrezygnowała Fabryka Papieru „Mirków” w Jeziornie, która wybudowała sobie od stacji Piaseczno własną bocznice normalnotorową. Zamknięto również już w czasach kryzysu bocznice do cegielni w Oborach i Chylicach, gdyż cegielnie przestały pracować.

Praktycznie ruch towarowy na linii wilanowskiej ustał, a przy trakcji parowej ruch osobowy zaczął przynosić deficyt.

Toteż zakupione w 1937 r. w fabryce Lilpopa 7 wagonów motorowych z silnikami spalinowymi wysokoprężnymi, które mogły uciągnąć od 2 do 3 wagonów doczepnych każdy, skierowano głównie do pracy na linii wilanowskiej. Było to trafne rozwiązanie i zmniejszyło deficytowość linii. Wybuch II wojny światowej i okupacja niemiecka przyczyniły się do wzrostu przewozów pasażerów, a także towarowych. Niemcy kazali zbudować rampy przeładunkowe na stacji Belweder, gdzie kierowano pociągi towarowe, zwłaszcza na jesieni, z produktami rolnymi i okopowizną. Wszystkimi kolejkami na terenie Warszawy zarządzał Karl Jurgens, który wprowadził cały szereg zmian i usprawnień oraz porządki, jakie panowały na kolejkach dojazdowych w Rzeszy Niemieckiej. Nadał też kolejce grójeckiej nową nazwę: Warszawskie Koleje Zachodnie (Warschauer Eisenbahner West) oraz zmienił nazwę Szopy na Dworzec Południowy. Powstanie Warszawskie, a potem przejście frontu w 1945 r. przyczyniły się do zniszczenia w znacznym stopniu torów, mostów, urządzeń i taboru. Część taboru została wywieziona na zachód, część zniszczona w Piasecznie, gdzie również dewastacji uległy warsztaty. Dzięki wspaniałej postawie załogi przystąpiono do usuwania zniszczeń natychmiast po wyzwoleniu Piaseczna i przyległych terenów, już w styczniu 1945 r. Dzięki temu już w lutym 1945 r. pociągi docierały do Klarysewa, a w lecie pierwszy pociąg dotarł do wolnej Warszawy.

Już w czasie okupacji niemieckiej przewozy pasażerskie były bardzo duże, gdyż szmuglowano do Warszawy żywność, ale po wyzwoleniu ruch pasażerski pobił wszystkie rekordy. Przyczyną tego było to, że dużo ludzi zaczęło przyjeżdżać codziennie do pracy

w stolicy. Trzeba było zatem wprowadzić dłuższe składki pociągów osobowych z trakcją parową, szczególnie w tzw. godzinach szczytu.

W 1949 r. wszystkie warszawskie wąskotorówki przeszły w gestię PKP, w związku z nacjonalizacją prywatnych środków transportu.

W 1952 r. zamknięto ruch do Konstancina, a wszystkie pociągi kierowano bezpośrednio przez Przejazd Oborski do Iwicznej.

W 1957 r. zamknięto i rozebrano odcinek Belweder–Wilanów z uwagi na doprowadzenie z Warszawy tramwajów miejskich.

Dostawy nowych wagonów motorowych wyeliminowały trakcję parową z linii wilanowskiej, ale wzmagająca się konkurencja autobusów PKS oraz kursowanie autobusów miejskich, tzw. „czerwoników”, na liniach podmiejskich doprowadziły do odpływu pasażerów. Linia wilanowska z każdym rokiem stawała się coraz bardziej deficytowa i Dyrekcja Kolejowa w Warszawie zdecydowała się ją zamknąć i rozebrać.

Po 22 latach eksploatacji przez Polskie Koleje Państwowe linię z Wilanowa do Iwicznej rozebrano w 1971 r. Tabor tam pracujący przeszedł do pracy na kolei grójeckiej, a częściowo na koleje pomorskie w DOKP Szczecin.

KOLEJKA GRÓJECKA

Pozazdrościł sławy i sukcesów inż. Henrykowi Hussowi słynny krawiec warszawski schyłku XIX stulecia, niejaki Eugeniusz Paszkowski, u którego ubierała się polska arystokracja, a nawet i sam gubernator, książę Imeretyński. Dzięki jego protekcji Paszkowski otrzymał koncesję na budowę kolejki od Placu Keksholmskiego wzdłuż Traktu Aleksandryjskiego (ul. Puławskiej) do Góry Kalwarii przez Piaseczno (plan nr 1).

Góra Kalwaria była miejscem, do którego przybywały pielgrzymki Żydów z całej niemal Europy, gdyż mieszkał tam słynny cadyk Magiet Alter „cudotwórca”. Ponieważ Paszkowski, chociaż był człowiekiem zamożnym, nie czuł się na siłach zbudować kolejki samodzielnie, utworzył więc spółkę, do której dobrał sobie partnerów spośród wpływowej klienteli, między innymi księcia Stefana Lubomirskiego i hrabiego Tomasza Zamoyskiego. Prawdopodobnie nieoficjalnie należał do niej również cadyk Magiet, któremu zależało na ułatwieniu podróży żydowskim pielgrzymom.

Na wiosnę 1898 r. rozpoczęto budowę linii, przyjmując szerokość toru 1000 mm. Roboty ziemne szły bardzo opornie, tak że dopiero w październiku osiągnięto Piaseczno, a Górę Kalwarię w rok później. Paszkowski uzyskał od inż. Husa zrzeczenie się zamówienia na cegłę z cegielni w Gołkowie, co „postawiło na nogi” przedsiębiorstwo i już w 1900 r. kolejka grójecka kursowała pomiędzy Warszawą a Górą Kalwarią oraz do Gołkowa. W tym czasie odkupiono również od Husa koncesję na budowę linii od Gołkowa do Grójca i Jasiénca. Z myślą o jej realizacji utworzono w 1911 r. Towarzystwo Akcyjne Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych z udziałem kapitału belgijskiego, który wykupił większość akcji. Pozwoliło to przeprowadzić wiele inwestycji, dokonać przebudowy istniejących linii i zakupić nowy tabor. Budowę linii od Gołkowa do Grójca i Jasiénca rozpoczęto w 1912 r., ale napotkano na trudności i prace zaczęły się przeciągać. Użyto do budowy linii wojska rosyjskiego, które potraktowało to jako ćwiczenia, dokonując też pacyfikacji niektórych wsi, których mieszkańcy nie chcieli się zgodzić, żeby linia przebiegała przez ich grunty.

W 1914 r. budowę ukończono i pociągi zaczęły kursować pomiędzy Warszawą a Grójcem, obsługując również cukrownię „Czersk” w Jasiońcu. W planach perspektywicznych zarządu Towarzystwa było przedłużenie linii od Grójca do Nowego Miasta nad Pilicą i do Radomia. Zamierzano też zelektryfikować kolejkę na całej trasie. Wybuch I wojny światowej pokrzyżował te plany, a wielu pracowników powołano do służby wojskowej w armii carskiej. Na wiosnę 1915 r. kolejowe wojska rosyjskie zaczęły budowę toru od Grójca w kierunku Nowego Miasta, gdyż zaszła potrzeba dowozu materiałów wojskowych do linii frontu, która przebiegała wzdłuż rzeki Pilicy. Wojsko wybudowało prowizoryczną linię aż za Mogielnicę, która jednak podczas odwrotu armii rosyjskiej w lipcu 1915 r. została zniszczona. Cofające się wojska wywoziły technicznie sprawny tabor do Krut na Ukrainie (gdzie znajdowała się kolejka o szerokości toru 1000 mm), ewakuowano warsztaty na Służewcu, a budynki spalono. Czego nie można było wywieźć – zniszczono. W sierpniu 1915 r., po wkroczeniu wojsk niemieckich, przystąpiono do usuwania zniszczeń. Okupacyjnym władzom niemieckim zależało, by jak najszybciej uruchomić wszystkie kolejki wąskotorowe i chętnie dostarczały niezbędnych materiałów, jak szyny i wszelkie akcesoria torowe, dawały też pierwszeństwo przy zakupie nowych parowozów w fabrykach niemieckich. Na kolejkę grójecką, żeby jak najszybciej otworzyć ruch, Niemcy sprowadzili w 1916 r., parowóz Borsiga z tramwajów łódzkich² i 6 wagonów osobowych ciężkiego typu z kolei w Wernigerode.

Ponieważ warsztaty kolejki wilanowskiej na stacji Belweder zostały doszczętnie zniszczone, jak również warsztaty kolejki grójeckiej na stacji Służewiec, przeto zbudowano wspólne warsztaty dla obydwóch kolejek przy ul. Puławskiej (tam gdzie obecnie Supersam). Wyposażono je w najnowocześniejsze narzędzia, urządzenia i obrabiarki sprowadzone z Niemiec. Wykonywano tam wszelkie główne naprawy taboru wszystkich kolejek będących w gestii Towarzystwa Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych. Od 1916 r. przybywał na kolejkę grójecką nowy tabor zakupiony częściowo w Niemczech (parowozy), jak też w wytwórniach warszawskich, takich jak: Lilpop, Gostyński, Kosiński, Parowóz (wagony), a także prowadzono we własnych warsztatach odbudowę taboru uszkodzonego wskutek działań wojennych. Przystąpiono również do odbudowy zniszczonej linii w kierunku Mogielnicy, gromadząc jednocześnie materiały do budowy nowej linii do Nowego Miasta. Odbudowaną linię do Mogielnicy otwarto w 1917 r. Rozpoczęto starania o zezwolenie na budowę linii od Mogielnicy do Nowego Miasta i dalej do Radomia. Uzyskano tylko zezwolenie na pierwszy odcinek, gdyż Radom miał zostać połączony z Warszawą normalnotorową linią kolei państwowej. Przystąpiono wreszcie do budowy linii od Mogielnicy i po wielu trudnościach terenowych, otwarto w 1924 r. linię do Brzostowca, a dopiero w dwa lata później doprowadzono kolejkę grójecką do Nowego Miasta. Akurat w tym czasie zarząd miasta Warszawy rozpoczął kampanię przeciwko Towarzystwu o usunięcie kolejek z ulic miasta.

Kolejka grójecka posiadała na terenie miasta 3,5 km linii, na odcinku od Placu Unii Lubelskiej wzdłuż ul. Puławskiej aż do granicy miasta w okolicach Służewca. Sytuacja się komplikowała z uwagi na rozbudowę sieci tramwajów miejskich oraz wzmagające się nasilenie ruchu kołowego na ulicach. Wyrokiem sądowym o natychmiastowej eksmisji z ulic miasta objęte zostały w 1935 r. kolejki wilanowska i grójecka. Po rozebraniu

² Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe (przejęte od 1949 r. przez Tramwaje Miejskie – MPK) posiadały część linii zamiejskich nieelektryfikowanych, na których obsługa ruchu odbywała się przy pomocy parowozów. Właśnie z tej kolei Niemcy przesłali jeden parowóz na kolejkę grójecką [przyp. aut.].

toru dowozowego przez miasto w 1935 r. kolejka grójecka została skrócona najpierw do ul. Odyńca, potem do ul. Ikara, aż ustabilizowała swą stację końcową na wybudowanym w 1937 r. Dworcu Warszawa Szopy (Dworzec Południowy) aż do 1970 r. Warsztaty z ul. Puławskiej przeniesiono do Piaseczna, gdzie też rozbudowano stację węzłową. Żeby jednak mieć tzw. „okno na świat”, zakupiono w Piasecznie teren przy nowo zbudowanej linii normalnotorowej PKP z Warszawy do Radomia i wybudowano tam dużą stację towarową-przeładunkową, styczną z koleją normalnotorową.

Jak już wspomniano, po przebudowie kolejki wilanowskiej na szerokość 1000 mm, połączono ją z torami kolei grójeckiej w Iwicznej, tworząc w ten sposób wspólną ich sieć.

Do roku 1915 kolej grójecka posiadała 16 parowozów, 36 wagonów osobowych i 240 wagonów towarowych. Podczas wojny Rosjanie wywieźli wszystkie parowozy i 30 wagonów osobowych, a reszta taboru zastała znacznie zdewastowana.

W latach 1916–1939 braki taboru uzupełniono, a nawet zwiększono ilostan parku wagonowego i wprowadzono do eksploatacji nowy rodzaj trakcji w postaci 13 wagonów motorowych z silnikami spalinowymi, eliminując częściowo trakcję parową.

Kampania wrześniowa 1939 r. nie wyrządziła zbyt wielkich szkód, tak że wkrótce po zakończeniu działań wojennych przywrócono normalny ruch jak przed wojną. Zwiększyły się znacznie przewozy pasażerskie i towarowe, gdyż właśnie kolejką grójecką dowożono do Warszawy przez cały okres okupacji niemieckiej najwięcej płodów rolnych w postaci okopowizny, jak też tu odbywał się tzw. szmugiel żywności. W styczniu 1945 r. kolejka grójecka była w znacznym stopniu zniszczona, a tabor częściowo wywieziony na zachód. Dzięki jednak solidnej postawie pracowników kolejki przystąpiono do odbudowy i już w lutym 1945 r. do Warszawy dotarł z Piaseczna pierwszy pociąg, a w maju tegoż roku przywrócono ruch na warszawskich ulicach. Wywieziony tabor częściowo odzyskano, znajdując go na kolejkach pomorskich, odbudowano także warsztaty w Piasecznie, które wówczas pracowały bardzo intensywnie, odbudowując zniszczony tabor.

W 1949 r. kolejka grójecka przechodzi w gestię Polskich Kolei Państwowych, które wprowadzają swoje przepisy i sposób gospodarowania kolejką. Uzupełniono niedobory taboru, przesyłając nadwyżki z kolei pomorskich, zarówno parowozów jak i wagonów towarowych. W latach 1950–1960 ciągle wzrósł przewóz na kolejce grójeckiej był przyczyną, że zaczęto rozważać koncepcję połączenia od stacji Goliany kolejki grójeckiej z kolejką rogowską do Białej Rawskiej. Drugie połączenie zamierzano przeprowadzić od Nowego Miasta do Rawy Mazowieckiej. Przedtem kolejka rogowska miała być przebudowana z szerokości 600 mm na 1000 mm. Zamierzano również zmienić bieg linii z Konstancina do Piaseczna. Wszystkie te plany jednak upadły, gdyż nastąpił spadek przewozów. Tory kolejki grójeckiej bieżyły w wielu miejscach równoległe do szos, toteż coraz bardziej zaczęto odczuwać konkurencję wzmagającego się ruchu autobusowego i samochodowego. Zaczął następować coraz bardziej gwałtowny spadek przewozów pasażerskich, a później i towarowych. W 1952 r. zamknięto ruch do Konstancina, w 1968 r. – do Jasiońca, a w 1969 r. zawieszono ruch od Dąbrówki do Dworca Południowego. Całkowita likwidacja linii nastąpiła w maju 1971 r. kiedy to zlikwidowano całkowicie linie od Piaseczna do Dworca Południowego, od Iwicznej do Wilanowa i od Piaseczna do Góry Kalwarii. Komunikację na tych trasach przejęły całkowicie autobusy i samochody ciężarowe Państwowej Komunikacji Samochodowej oraz inne samochody.

Kolej grójecka pozostała w stanie szczątkowym na odcinku między Piasecznem a Nowym Miastem, obsługując jeszcze ruch towarowy i osobowy. W połowie lat 70.

wprowadzono całkowicie trakcję spalinową, zakupując w Rumunii nowe lokomotywy spalinowe o mocy 450 KM. Zastosowano też wagony transportery, dzięki czemu wyeliminowano prace przeładunkowe na stacji przeładunkowej w Piasecznie.

W czerwcu 1991 r. całkowicie skasowano ruch pasażerski. Kolejka grójecka dożywa swoich dni, gdyż przewozy towarowe też na niej maleją. Ostatnio poczyniono próby wynajmu pociągów osobowych dla celów turystycznych, ale ruch turystyczny jest w tym rejonie znikomy, toteż prognozy wskazują, iż w najbliższych latach dojdzie najprawdopodobniej do likwidacji kolejki grójeckiej³.

KOLEJKA MARECKA

Zbudowana z Targówka do Marek przez inż. Adama Dzierżanowskiego jako kolejka konna o szerokości toru 800 mm miała przewozić gotowe wyroby z fabryki Brigsy w Markach, jak też cegłę z okolicznych cegielni do Warszawy. Pierwszy pociąg konny wyruszył z Targówka do Marek w 1896 r., a ruch był prowadzony na podstawie tymczasowych zezwoleń wydawanych co rok przez władze gubernialne. Dzierżanowski reprezentował spółkę udziałową, do której obok niego należeli zamożni ludzie o różnych profesjach, między innymi farmaceuta Julian Różycki, kupiec Manas Ryba, handlowiec Waław Różycki, Bronisław i Józef Goldfederowie, Emil Sokal, Władysław Różycki i inni. W 1899 r. Spółka Udziałowa Markowskiej Kolei Wąskotorowej przekształciła się w Towarzystwo Akcyjne Budowy i Eksploatacji Dróg Żelaznych Podjazdowych w Kraju Nadwiślańskim. W tym samym roku ukończono budowę linii do Radzymina biegnącej po prawej stronie drogi, a otwarcie ruchu, już z trakcją parową, nastąpiło 15 września 1899 r. Jednocześnie zaczęto pertraktacje z zarządem miasta oraz koleją Nadwiślańską o zezwolenie na budowę linii do ul. Stalowej. Zezwolenie takie otrzymano w 1900 r., a już 4 sierpnia 1901 r. nastąpiło otwarcie tego odcinka. Przy ul. Stalowej 60 zbudowano murowany budynek, gdzie odtąd się mieściła stacja początkowa i siedziba zarządu kolejki mareckiej. Warsztaty i parowozownię główną zbudowano w Drewnicy. Nie powiodły się natomiast wszelkie próby zbudowania połączenia torowego z budującą się w tym czasie koleją jabłonowską, wobec negatywnej postawy zarządu miasta. Kolejka marecka posiadała 19,6 km linii głównej i 12 km samych bocznic przemysłowych prowadzących do cegielni i innych zakładów, których w sumie było 28 (plan nr 1). Pomimo tego, że była koleją dosyć „krótką”, a tym samym drogą w utrzymaniu, od samego początku swego istnienia przynosiła znaczny dochód, głównie dzięki znacznym przewozom towarowym. Trakcję parową wprowadzono na niej w 1897 r. zakupując parowozy w fabryce Orensteina w Berlinie, zaś cały tabor wagonowy (poza pierwszymi 6 wagonami osobowymi sprowadzonymi z Berlina) w wytwórniach krajowych Gostyńskiego, Kosińskiego oraz Zakładach Ostrowieckich. Właściciele kolejki mareckiej nosili się z zamiarem przedłużenia jej do Wyszkowa, jednakże władze carskie nie wyraziły na to zgody. Bliski realizacji był natomiast ich inny pomysł – zbudowanie kolejki ze Strugi przez Zegrze

³ Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie całkowicie zamknęła ruch na Grójeckiej Kolei Dojazdowej z dniem 1 września 1996 r. Zob. B. Pokropiński, *Kolej grójecka*, Warszawa 2002 r., s. 73. Obecnie kontynuatorem tradycji tejże kolei jest Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa prowadzona przez Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej i realizująca kursy turystyczne na odcinku Piaseczno Miasto Wąskotorowe–Tarczyn Ruda [przyp. red].

do Pułtuska. Doprowadzona ze Strugi podczas I wojny światowej w 1916 r. do Zegrza, zaczęła przynosić deficyt i ostatecznie w 1923 r. rozebrano ją. Była to tzw. linia wojenna łącząca twierdzę w Zegrzu z Wawrem i Warszawą. Inny jeszcze projekt przewidywał przedłużenie linii od Radzymina przez Załubice Stare, Serock, Pułtusk i Maków Mazowiecki do Przasnysza. Był on dobrze przemyślany i opracowany – zakładał oparcie egzystencji kolejki głównie na dowozie płodów rolnych z tamtych terenów do Warszawy. Plany te przekreślił wybuch I wojny światowej. Nie spełniło również nadziei połączenie z koleją jabłonowską przez zbudowanie linii wojennej od Strugi do Zegrza i do Wawra. Po odzyskaniu niepodległości Zegrze przestało być twierdzą i ruch na linii wojennej zamarł. Wobec deficytu linię tę rozebrano. Ponownie połączono obydwie kolejki podczas II wojny światowej w 1943 r. Linię zbudowano od stacji Warszawa Stalowa do stacji Most (nazwanej wówczas Warszawa Wisła). Na tej łącznicy ruch był dość duży, ale tylko do wybuchu Powstania Warszawskiego. Po 1945 r. nowe władze nie były zainteresowane tym połączeniem niemającym większego znaczenia gospodarczego (tylko od czasu do czasu przejechał nim jakiś pociąg towarowy lub roboczy). Łącznicę rozebrano w 1956 r. wraz z koleją jabłonowską, by otworzyć drogę budowanej wówczas na Pradze nowej przelotowej trasie ulicznej im. Starzyńskiego. Kolejka marecka, chociaż niewielka, dobrze prosperowała dzięki dużym przewozom i mądrej polityce gospodarczej zarządu, w którym główną rolę odgrywali bracia Bronisław i Józef Goldfederowie. Próby jej wykupienia przez właścicieli Towarzystwa Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych nie powiodły się, toteż nigdy nie włączono jej do Warszawskich Kolei Dojazdowych.

W latach 1898–1914 kolejka marecka przewoziła do Warszawy duże ilości cegły z 14 cegielni leżących na trasie od Marek do Radzymina na obszarze występowania złóż gliny. Zapotrzebowanie na cegłę budownictwa warszawskiego było zawsze duże, odległość była niewielka, a dowóz sprawny. Niepowodzenia armii rosyjskiej podczas I wojny światowej doprowadziły do unieruchomienia kolejki, z której w lipcu 1915 r. wywieziono na wschód wszystkie parowozy i wagony w najlepszym stanie technicznym. We wrześniu tego roku uruchomiono pociąg osobowy z trakcją konną do Strugi, ale już w grudniu 1915 r. dostarczono nowe parowozy, których 5 zakupiono w fabryce Henschla; weszły one do służby w latach 1915–1919. Po odzyskaniu niepodległości wszystko na kolejce mareckiej wróciło do normy aż do wielkiego kryzysu ekonomicznego, kiedy przewozy spadły tak gwałtownie, że zabrakło pieniędzy na wypłatę dla pracowników. Udało się jakoś przetrwać te ciężkie lata. Od 1934 r. sytuacja gospodarcza kraju się poprawiła i zarząd kolejki mareckiej zaczął myśleć o wprowadzeniu trakcji tańszej od parowozowej. Rozważano możliwość elektryfikacji, uznawszy jednak ją za przedsięwzięcie zbyt kosztowne chwilowo z tego planu zrezygnowano, a zakupiono w 1937 r. w Zakładach Ostrowieckich dwa wagony motorowe z silnikami spalinowymi. Okazały się one wprawdzie bardzo ekonomiczne, ale z uwagi na swoją ograniczoną wielkość i możliwości trakcyjne nie mogły zastąpić normalnych pociągów kursujących na linii kolejki mareckiej i ciągniętych przez parowozy. Uruchomiono więc je jako pociągi pośpieszne, tzw. „torpedy”, kursujące do Pustelnika w dni świąteczne – szczególnie w okresie letnim, kiedy to do Pustelnika i Strugi wyjeżdżało zawsze z Warszawy dużo wycieczkowiczów.

Wybuch II wojny światowej przekreślił wszelkie plany rozwojowe, a wskutek unieruchomienia cegielni zamarł ruch towarowy. Lata okupacji niemieckiej to odejście dotychczasowego zarządu i wprowadzenie nowych porządków przez nowego zarządcę – Karla Jurgensa. Z jego inicjatywy połączono kolejki marecką i jabłonowską, wprowadzając

nową wspólną nazwę: Warszawskie Koleje Wschodnie (Warschauer Eisenbahnen Ost). Od 1942 r. ruszyły dwie cegielnie, ale ruch osobowy w latach II wojny światowej przerósł wszelkie oczekiwania. Z kolejki mareckiej korzystały tłumy, głównie tzw. szmuglerów, którzy jeździli na wieś po produkty żywnościowe. Kolejka marecka, podobnie jak inne warszawskie wąskotorówki, nie była tak ściśle kontrolowana przez niemiecką żandarmerię i wojsko jak główne koleje normalnotorowe. Nadto, w razie „łapanek” istniała jeszcze możliwość ucieczki z pociągu po drodze, jeśli jego obsługa została w porę powiadomiona. Ruch pociągów na kolejce mareckiej trwał do godzin południowych 30 lipca 1944 r., kiedy w okolicy Marek pojawiły się sowieckie czołgi. Tory kolejki zostały w wielu miejscach zniszczone, a tabor pozostały na różnych stacjach dewastowany i niszczone na skutek bezpośrednich działań wojennych w 1944 r.

Po przejściu frontu do Wisły, podjęto próbę uruchomienia kolejki od strony Radzimina już w październiku 1944 r., a już w listopadzie nieregularne pociągi kursowały pomiędzy Strugą a Markami. Na wiosnę 1945 r. ruszyły nieregularne pociągi na całej trasie i rozpoczęto odbudowę ze zniszczeń wojennych. Zniszczone warsztaty w Drewnicy trzeba było przenieść na stację Warszawa Stalowa. Od 1949 r. kolejka marecka zostaje przejęta przez Polskie Koleje Państwowe i wtedy zaczyna się wymiana zużytej nawierzchni, wprowadza się urządzenia zabezpieczenia ruchu oraz sprowadza się tabor z innych kolejek. Wraz z budową trasy W-Z zbudowany został nowy odcinek linii od Targówka do Dworca Wileńskiego, gdzie przy ul. Targowej powstała nowa stacja początkowa Warszawa Targowa. Na otwarciu tej nowej linii 21 lipca 1949 r. wprowadzono do ruchu ciężkie lokomotywy spalinowe, które jednak w 1951 r. wycofano, gdyż rozpoczęto przebudowę całej kolejki mareckiej z toru 800 mm na szerokość 750 mm. Na przebudowaną kolejkę sprowadzono nowy tabor zbudowany po wojnie w polskich fabrykach według najnowocześniejszej techniki tamtych czasów. Stary tabor odprowadzono na kolejkę jabłonowską, a na linii do Radzimina zaczęły pracę nowe parowozy z tendrami serii Px48, wyposażone w powietrzne hamulce zespolone, wraz z nowym parkiem wagonów osobowych. Od 1945 r. na kolejce mareckiej ruch towarowy całkowicie przestał istnieć, natomiast utrzymywał się cały czas bardzo duży ruch osobowy (fot. 2). Po 1960 r. jednakże wzmożony ruch autobusowy i samochodowy na równoległej biegnącej do toru szosie radzyminskiej okazał się konkurencją zbyt silną dla kolejki. Chociaż osiedla podwarszawskie rozrosły się na trasie do Radzimina jak „grzyby po deszczu”, kolejce zaczęło ubywać pasażerów.

Szczególnie niepokojący spadek przewozów zaczął się od 1970 r., co zaczęło przynosić kolejce duży deficyt i władze kolejowe postanowiły nierentowną kolejkę zamknąć. Ostatni pociąg wyruszył na trasę 31 sierpnia 1974 r., a w dniu następnym rozpoczęła się likwidacja kolejki, którą zakończono przed końcem roku. W miejsce kolejki kursują (ciągle zatłoczone) autobusy Państwowej Komunikacji Samochodowej, które wykorzystują nawet jako dworzec w Radziminie dawną stację kolejki mareckiej.

KOLEJKA JABLONOWSKA

Inicjatorami budowy kolejki na trasie Warszawa–Jabłonna było grono miejscowych kapitalistów i właścicieli podwarszawskich posiadłości. Pierwsza wiadomość na ten temat ukazała się w „Gazecie Warszawskiej” z dnia 2 czerwca 1896 r. Dono-

szono, iż grupa osób, którą reprezentowali inż. Krzysztof Kiersnowski, Ludwik Spiess (właściciel fabryki farmaceutycznej w Tarchominie, dzisiejsza Polfa), Maksymilian Steimann i adwokat przysięgły Zdzisław Pilecki, wniosła podanie do miejscowego Zarządu Dróg i Komunikacji o udzielenie im zezwolenia na budowę kolejki wąskotorowej od dworca Kolei Warszawsko-Petersburskiej na Pradze (obecnie Wileńskiego) wzdłuż szosy kowieńskiej (dziś ul. Modlińskiej) do miejscowości Jabłonna. Projekt ten został później przez wnioskodawców zmodyfikowany – wystąpili o przedłużenie kolejki do Dworca Terespolskiego (obecnie Dworzec Wschodni), a stamtąd wzdłuż ul. Grochowskiej do Wawra. Najwięcej zastrzeżeń do tych planów miał zarząd miasta, który nie zgodził się na połączenie obu praskich dworców, był też przeciwny prowadzeniu kolejki po ulicach miast (dopuszczał to tylko na ul. Grochowskiej) i stosowaniu trakcji konnej. Stawiał też wniosek, że po wygaśnięciu 30-letniej koncesji cała linia wraz z taborami miała zostać przejęta przez magistrat. Nadto żądał, by koncesjonariusze wpłacili do kasy miejskiej 3000 rubli kaucji. Pomimo tak obostrzonych wymogów, w lutym 1897 r. powstała Spółka Udziałowa budowy kolejki Jabłonna–Wawer, w skład której weszli: Krzysztof Kiersnowski (na którego została wydana koncesja), hrabia Ksawery Branicki, hrabia Feliks Czapski, hrabia August Potocki, hrabia J. Zamoyski i inż. Stanisław Roszkowski. Przewidziano budowę linii o szerokości toru 800 mm i ogólnej długości 35,5 km posiadającej bocznice przemysłowe i połączenie z kolejką marecką. Inicjatywa ta wywołała poruszenie w kręgu osób zamożnych, powodując napływ podań o zezwolenie na budowę rozmaitych linii wąskotorowych na prawym brzegu Wisły, między innymi do Miłosny i Wiązowny, na trasie Wawer–Dęba oraz Jabłonna–Pułtusk.

W maju 1899 r. rozpoczęto układanie torów od Mostu Aleksandrowskiego (Kierbedzia) w kierunku Jabłonna, a w lecie roku następnego ukończono budowę linii (plan nr 1). Zakończyły się też sukcesem starania Spółki o przekształcenie się w Towarzystwo Akcyjne, które powstało w dniu 31 grudnia 1899 r. pod nazwą Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Drogi Żelaznej Podjazdowej Jabłonna–Wawer. Zatwierdzając jego statut, rząd wydał koncesję na 60 lat, zastrzegając sobie po tym terminie prawo wykupu kolejki. Tak się złożyło, że w 1899 r. na Kole, wówczas peryferiach Warszawy, powstała filia fabryki Orenstein i Koppel, pod nazwą Spółka Techniczno Handlowa „Parowóz”, wytwarzająca niektóre akcesoria kolejowe, a także służąca doradztwem fachowym i prowadzeniem robót budowlanych przy nowo powstających na terenie Królestwa Kongresowego kolejkach. Firma ta również pośredniczyła w sprowadzaniu taboru i urządzeń kolejowych z macierzystych fabryk na terenie Niemiec.

Towarzystwo kolejki jabłonowskiej powierzyło tej firmie budowę kolejki i zajęcie się jej stroną techniczną, łącznie ze sprowadzeniem taboru. Jednocześnie wniosło do Banku Drezdeńskiego w Berlinie wkład w wysokości 170 000 rubli. Przyspieszono tempo prac budowlanych przez ulice Pragi w kierunku Wawra i w listopadzie 1900 r. cała kolejka była gotowa, wraz z główniejszymi stacjami jak: Jabłonna, Wiśniewo, Most, Grochów i Wawer. Główną parowozownię wraz z warsztatami usytuowano na stacji Grochów, która znajdowała się przy zbiegu dzisiejszych ulic: Grochowskiej, alei Waszyngtona, Wiatracznej i alei Stanów Zjednoczonych.

Po zbudowaniu natychmiast sprzedano kolejkę księciu Stefanowi Lubomirskiemu i hrabiemu Tomaszowi Zamoyskiemu, którzy mianowali jej dyrektorem zarządzającym inżyniera komunikacji Bartłomieja Popławskiego.

Otwarcie ruchu nastąpiło dnia 10 grudnia 1900 r. o godz. 7 rano, kiedy to pierwszy pociąg wyruszył do Jabłonna. Linia ze stacji Most do Wawra uruchomiono dopiero 4 stycznia 1901 r. Na całej trasie kursowały 3 pary pociągów, których prędkość maksymalną ustalono na 20 wiorst na godzinę, a na terenie miasta na 12. Nowi właściciele kolejki jabłonowskiej powiększyli kapitał zakładowy oraz wybudowali bocznice dowozową ze stacji Gołędzinów do stacji szerokotorowej Kolei Nadwiślańskiej Warszawa Praga, gdzie urządzono zespół torów przeładunkowych. Bocznice tą uruchomiono w październiku 1901 r., a zarząd kolejki zamierzał ją przedłużyć do cmentarza na Bródnie, do obsługi ruchu pasażerskiego. Nie zgodzili się na to zarząd Kolei Nadwiślańskiej i magistrat, który planował przeprowadzenie do Bródna linii tramwaju miejskiego. Zbudowano jeszcze bocznice do fabryki Spiessa w Tarchominie, do fabryki chemicznej „Winnica” w Henrykowie oraz ze stacji Henryków do Płud, gdzie uruchomiono tramwaj konny komunikujący się z każdym pociągiem osobowym z Warszawy i z Jabłonna. Już w maju 1903 r. powstał projekt przedłużenia kolejki z Wawra do Karczewa, ale zabrakło finansów na takie przedsięwzięcie. W 1911 r. powstało Towarzystwo Akcyjne Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych, w skład którego weszły kolejki: wilanowska, grójecka i jabłonowska. To dość duże przedsięwzięcie pozyskało kapitał belgijski, który w znacznym stopniu dopomógł w sfinansowaniu modernizacji nawierzchni i kupnie nowego taboru dla wszystkich trzech kolejek. Jednocześnie dojrzała wówczas sprawa budowy nowych linii i kiedy tylko uzyskano zgodę władz gubernialnych na budowę linii z Wawra do Karczewa, już na wiosnę 1912 r. roboty torowe ruszyły pełną parą. Wykupiono na całej trasie grunty, ułożono szyny typu cięższego niż na trasie do Jabłonna. Na rzece Świder zbudowano sześcioprzęsłowy most konstrukcji żelbetowej, wzniesiono nowe budynki stacyjne całkowicie murowane w Wawrze, Międzyzlesiu, Falenicy, Józefowie, Świdrze, Otwocku i Karczewie. Rozbudowano również warsztaty na Grochowie, zainstalowano wodociągi z wieżami ciśnień w Wiśniewie, w Jabłonie, na stacji Grochów, w Falenicy i w Otwocku. W Falenicy wybudowano bocznice do zakładów przemysłowych, takich jak huta szkła Stępniewskiego, stolarnia Damięckiego i tartak Schöenbruna. W Otwocku powstały bocznice do cegielni „Teklin” oraz do folwarku Natalin.

Na stacjach Jabłonna, Most, Grochów, Wawer i Karczew wybudowano obrotnice dla obracania parowozów. Długość całej linii głównej kolejki na trasie Jabłonna–Karczew wynosiła 46 km.

Była na niej zaprowadzona łączność telefoniczna; centralka główna firmy Ericsson znajdowała się na stacji Most. Linia do Karczewa otwarto 16 kwietnia 1914 r.

Pierwszy tabor składał się z 7 parowozów trzyosiowych, 9 wagonów osobowych czteroosiowych, 33 wagonów osobowych, tzw. letniaków, czteroosiowych i 39 wagonów towarowych dwuosiowych. Zakupiono go częściowo w fabrykach Orensteina, natomiast wagony letnie i towarowe w warszawskiej fabryce Wł. Gostyńskiego mieszczącej się przy ul. Mokotowskiej 3. Podczas budowy linii do Karczewa zakupiono też w fabryce parowozów w Kołomnie koło Moskwy 7 parowozów czteroosiowych dosyć nowoczesnej konstrukcji, z hamulcami zespolonymi Westinghouse’a, zaś w fabryce Lilpopa pulmanowskie wagony osobowe czteroosiowe, również wyposażone w zespolone hamulce powietrzne.

Nowo otwarta linia do Karczewa cieszyła się wielkim powodzeniem wśród mieszkańców okolicznych miejscowości – Anina, Falenicy, Świdra, Otwocka i Karczewa, a także wśród warszawskiej ludności żydowskiej, masowo korzystającej z letnich pensjonatów

usytuowanych wśród lasów, przez które biegła trasa kolejki. Zaznaczyć należy, że wiele nazw osiedli i stacji kolejki w późniejszym okresie pozmieniano na nowe.

I tak na linii jabłonowskiej Rogatkę Petersburską przemianowano na Gołędzinów, a Srebrną Górę na Wiśniewo, na linii do Karczewa Rogatkę Moskiewską na Kamionek, Kaczy Dół na Międzyzlesie, a Jarosław na Michalin. Wprowadzono 13 par pociągów, a w okresie letnim pociągi dodatkowe z uwagi na wielką frekwencję podróżujących.

Wydarzenia I wojny światowej unieruchomiły kolejkę w lipcu 1915 r. w wyniku wywiezienia na wschód przez wojska rosyjskie parowozów i nowoczesnych wagonów osobowych. Dowództwo niemieckich wojsk okupacyjnych, które wkroczyły do Warszawy w sierpniu 1915 r., za wszelką cenę chciało uruchomić wszystkie kolejki, a szczególnie było zainteresowane połączeniem z twierdzą w Zegrzu. We wrześniu 1915 r. uruchomiono pociąg z trakcją konną ze stacji Most do Falenicy, a w grudniu sprowadzono nowe parowozy z fabryki Orensteina z Berlina i od nowego roku 1916 wprowadzono normalny ruch. Jednocześnie przystąpiono do budowy nowej linii, tzw. „wojennej” – na trasie Wawer–Zegrze przez Strugę i Nieporęt – zaopatrywanej w materiały budowlane przez wojska niemieckie. Linia tę otwarto w listopadzie 1916 r.; na jej odcinku Struga–Zegrze ruch osobowy utrzymywano do 1923 r. Linia „wojenną” połączono kolejki jabłonowską i marecką, ale kiedy Polska uzyskała niepodległość w 1918 r., ustał na niej ruch i w 1923 r. trzeba było ją całą rozebrać, gdyż przynosiła straty finansowe. Po przesunięciu granic miasta Warszawy w 1916 r. długość torów kolejki jabłonowskiej na ulicach miasta zwiększyła się do 13,2 km. Wraz z wybudowaniem równoległe do linii kolejki, wzdłuż ulic Grochowskiej i Zamoyskiego, miejskiego tramwaju elektrycznego w 1925 r. zwiększyło się tam zagrożenie ruchu ulicznego. Szczególnie niebezpieczne w tym rejonie stało się skrzyżowanie ulic Grochowskiej i Wiatracznej oraz alei Waszyngtona, gdzie mieściły się rozjazdy torów tramwajowych, skrzyżowania toru kolejki z torami tramwajowymi, stacja i warsztaty kolejki. Powołana przez zarząd miejski Komisja do spraw kolejek wąskotorowych dążyła w sposób bezwzględny do usunięcia kolejki jabłonowskiej z ulic miasta.

Zarząd Towarzystwa Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych obiecywał zelektryfikowanie do 1933 r. odcinków biegnących przez tereny miasta. Kiedy jednak to nie nastąpiło, magistrat coraz silniej nalegał, by usunięto kolejkę. W 1937 r. podjęto próbę motoryzacji kolejki jabłonowskiej, zakupując dwie lokomotywy spalinowe z silnikiem Diesla. Okazały się one jednak zbyt słabe, by uciągnąć normalny skład pociągowy złożony z 8 lub 10 wagonów; ich możliwości nie przekraczały 3 wagonów. Ponownie zaostriżył się konflikt pomiędzy władzami miejskimi a zarządem Towarzystwa WKD. Ten ostatni, przynaglony groźbą eksmisji z terenu miasta, wybudował w 1937 r. murowaną halę warsztatową w Karczewie, gdzie zaczął stopniowo przenosić urządzenia techniczne z Grochowa. W Karczewie też stacjonowała większość taboru kolejki. Do sprawy włączył się ówczesny minister komunikacji, który wydał zarządzenie, iż kolejka jabłonowska będzie mogła kursować tylko do dnia 1 listopada 1939 r. Po tym terminie miała zostać całkowicie rozebrana.

Jednakże wybuch II wojny światowej przedłużył żywot kolejki jeszcze o kilkanaście lat. Podczas kampanii wrześniowej, już w pierwszych dniach września, w wyniku bombardowania lotniczego spaliła się doszczętnie stacja Grochów na rogu ul. Wiatracznej i przylegające do niej warsztaty. Poza tym jednak kolejka jabłonowska nie poniosła wówczas większych strat, została uruchomiona na żądanie władz okupacyjnych w pierwszych

dniach października 1939 r. Przez cały okres okupacji, przewoziła dużą liczbę pasażerów, przeważnie tzw. szmuglerów dowożących do Warszawy podstawowe produkty żywnościowe. Z licznych nielegalnych rzeźni i warsztatów masarskich sływał szczególnie wówczas Karczew, a dostarczano stamtąd do Warszawy tzw. rąbankę i wyroby wędliniarskie. Ruch towarowy praktycznie zamarł już w latach 30., kiedy to wskutek kryzysu ekonomicznego pozamykano niektóre zakłady i bocznicę.

Kolejka jabłonowska zyskała pod zarządem niemieckim połączenie z kolejką marecką zbudowaną pomiędzy stacjami Warszawa Stalowa i Warszawa Wisła (taką nazwę otrzymała stacja Most w 1942 r.). Obydwie kolejki na prawym brzegu Wisły otrzymały wówczas wspólną urzędową nazwę: Warszawskie Koleje Wschodnie (Warschauer Eisenbahner Ost). Podejście linii frontu pod Anin i wybuch Powstania Warszawskiego unieruchomiły kolejkę, ale już we wrześniu 1944 r. kolejarze własnymi siłami uruchomili ją na trasie Karczew–Falenica. Było to połączenie dosyć niebezpieczne, gdyż Falenica była w zasięgu ostrzału artylerii niemieckiej. Kiedy jednak w połowie września zajęta została Praga, nieregularne pociągi zaczęły docierać do Wawra. Tam także na widok dymu artyleria niemiecka rozpoczęła zza Wisły ostrzał. Po zajęciu Warszawy przez wojska polskie i sowieckie w lutym 1945 r. pociągi kursowały już z Karczewa do stacji Most. Ponieważ zniszczony był most na kanale Żerańskim, do Jabłonna pociągi ruszyły dopiero w maju 1945 r.

Kolejka jabłonowska (jak wszystkie prywatne) po 1945 r. przeszła pod przymusowy zarząd państwowy, a w 1949 r. została całkowicie znacjonalizowana i przejęta przez Polskie Koleje Państwowe.

Na skutek jednak spadku frekwencji pasażerskiej na trasie Most–Otwock oraz zagrożenia bezpieczeństwa ruchu wzdłuż ulic Zamoyskiego i Grochowskiej Zarząd Kolei Dojazdowych przy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie zdecydował się na zawieszenie ruchu i likwidację odcinka Most–Otwock z dniem 1 lipca 1952 r.

Pozostawiono linie Otwock–Karczew i Most–Jabłonna, z którymi zaczęły konkurować autobusy Państwowej Komunikacji Samochodowej, a na odcinku Warszawa–Henryków autobusy miejskie.

Wskutek spadającej ciągle frekwencji pasażerskiej, w dniu 1 lutego 1956 r. zamknięto odcinek Most–Jabłonna, a w 1963 r. ostatni istniejący odcinek Otwock–Karczew.

WĄSKOTOROWA KOLEJKA NASIELSK–LUBICZ

Na wiosnę 1912 r. rosyjskie wojska kolejowe rozpoczęły budowę wąskotorowej kolejki typu polowego ze stacji szerokotorowej Kolei Nadwiślańskiej Nasielsk w kierunku Płońska i Sierpca (plan nr 2). Linia początkowo była budowana dosyć szybko i prowizorycznie z szyn typu tzw. forttecznego o ciężarze 9 kg/m.b. przymocowanych do podkładów drewnianych, często okrągłaków ciosanych.

Szerokość toru wynosiła 750 mm; wytyczając linię zastosowano łuki o promieniach R 45 m. Zastosowano trakcję konną.

Kiedy na wiosnę 1914 r. doprowadzono tę linię do Płońska, odległego od Nasielska o 30 km, dowództwo rosyjskie zorientowało się, że popełniono błąd, budując na tak znaczną odległość kolejkę o słabej nawierzchni i z trakcją konną.

Rozpoczęto więc szybką przebudowę linii, wymieniając wszystkie szyny na typ cięższy, budując trójprzęsłowy stalowy most przez rzekę Wkrę, na murowanych przyczół-

kach i filarach, a do służby wprowadzono parowozy wojskowe serii H, tzw. kołomenki. Kiedy tor doprowadzono do Raciąża, wybuchła I wojna światowa. Zanim jeszcze do tego doszło, niemieckie wojska kolejowe z tzw. *Festungs Eisenbahn Betriebskompanie Nr 1* wybudowały wzdłuż drogi kołowej wiodącej z Torunia Mokrego, gdzie była twierdza, odcinek kolejki do Lubicza nad Drwęcą, położonego na granicy z Rosją, długości 12 km. Tam zaczęto gromadzić materiały i sprzęt niezbędny do budowy wojskowej kolejki polowej na wypadek wojny z Rosją. Po jej wybuchu, w miarę jak front przesunął się coraz dalej na wschód, niemieckie wojska budowały taką wąskotorówkę z torem Decauville'a o szerokości 600 mm, na patentowych szynach z trakcją parową. Miała ona ułatwić dostawy amunicji, żywności i innego niezbędnego zaopatrzenia wojskom frontowym.

Obok wojsk kolejowych przy budowie pracowała spędzona z okolicznych miejscowości polska ludność. Tor kładziono po prostu na istniejącej drodze kołowej (dzisiejszej szosie z Torunia do Warszawy) z Lubicza przez Dobrzejewice, Kawęczyn, Obrowo, Zębowiec, Czernikowo, Wygodę, Steklin, Wolę, Kikół, Złotopole, Lipno, Kolankowo, Karnkowo, Wymyślin, Skępe, Blinno, Gójsk, Majewo, Sierpc, Borkowo Kościelne, Zgagowo, Osiek Wielki, Koziębrowy, do Raciąża.

Budowę prowadzono w nadzwyczaj szybkim tempie, tak że do Sierpca kolejka dotarła 8 kwietnia 1915 r., a 1 maja do Raciąża.

Cała jej trasa liczyła w tym momencie 120 km długości, biegnąc z Torunia Mokre do Raciąża wzdłuż dzisiejszej szosy warszawskiej, z pewnym odchyleniem od niej na odcinku z Borkowa do Raciąża. Linię podzielono na trzy odcinki i jeden pododcinek zarządzania ruchem. Pododcinek miał 12 km i prowadził z Torunia Twierdzy na Mokrem do Lubicza, zaś odcinki ruchowe zarządzane przez poszczególne komanda zostały ustalone na trasach: Lubicz–Lipno (38 km), Lipno–Sierpc (37 km) i Sierpc–Raciąg (33 km). Prowadząc budowę linii, natrafiono w rejonie Steklina na pofałdowaną rzeźbę terenu wymagającą zbudowania wiaduktu. Ponieważ nie było na to czasu, linię poprowadzono z Wygody objazdem przez Witowąż i Szkleniec. Dopiero po ukończeniu całej linii do Raciąża przystąpiono do budowy wiaduktu nad doliną ze strumieniem wpadającym do jeziora Steklin. Pokonanie tej przeszkody trwało 7 tygodni, od 9 maja do 26 czerwca 1915 r., a budowę kierowali oficerowie niemieckich wojsk kolejowych, por. Strache i ppor. Grosser. Powstał wiadukt o konstrukcji całkowicie drewnianej, długości 400 m, wysokości 14,5 m. Po oddaniu go do użytku, rozebrano dotychczasową linię objazdową przez Witowąż, pozostawiając od rozjazdu w Wygodzie około 1 km toru jako bocznicę pomocniczą. Wspomniano już, że budując linię stosowano szyny patentowe, na części trasy użyto jednak szyn normalnych na drewnianych podkładach. Po zdobyciu rosyjskich magazynów wojskowych we Włocławku wykorzystano znajdujące się w nich szyny i akcesoria torowe. Wszystkie budowle inżynieryjne, jak budynki stacyjne, parowozownie, wieże ciśnień, magazyny, mosty i przepusty budowano z drewna, które wycinano z okolicznych lasów. Z Dobrzejewic do Świętosławia wybudowano bocznicę o długości 8 km. Kolejka poza dostawami dowoziła też żołnierzy na front. Po odsunięciu się linii frontu na wschód dopuszczono na niej cywilny ruch pasażerski, dochodzący do 50 tysięcy, a niekiedy nawet 70 tysięcy osób na miesiąc.

Na stacji w Lipnie zbudowano parowozownię, warsztaty, wodociągi, magazyny i wszelkie urządzenia niezbędne do eksploatacji kolejki. Tam również znajdowała się siedziba wojskowego zarządu pod nazwą *Komando der Feldbahn Thorn–Lipno–Raciąg*.

Podobną rolę spełniała wybudowana przez Rosjan kolejka do Nasielska, doprowadzona prawie pod Raciąż od strony wschodniej.

Kiedy letnia ofensywa niemiecka w 1915 r. przesunęła linie frontu daleko na wschód, dostała się ona w ręce niemieckie. Wycofujące się wojska rosyjskie zdążyły jednak z niej wywieźć wszystkie parowozy i znaczną część wagonów oraz zniszczyć mosty i przepusty. Niemcy doprowadzili swoją kolejkę do istniejącej linii rosyjskiej, a na tej ostatniej przekuli tor z szerokości 750 na 600 mm. Najtrudniejszą sprawą była odbudowa zniszczonych mostów i przepustów, ale drewna z okolicznych lasów nie brakowało, toteż wkrótce została uruchomiona cała linia do Nasielska. Kolejka utraciła wojskowy charakter, gdyż linia frontu przebiegała już daleko na wschodzie, ale zaczęto nią przewozić wszelkie towary, jak płody rolne, drewno, drobnicę i pasażerów. Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. kolejka przeszła w gestię Ministerstwa Kolei Żelaznych i została uznana za kolej użytku publicznego. Należała wszakże do kolei dosyć powolnych – jej prędkość handlowa wynosiła 11–13 km/h, toteż jazda z Nasielska do Sierpca trwała około 7 godzin, a do Lubicza (164 km) blisko 14 godzin.

Uruchomiono jedną parę pociągów mieszanych (osobowo-towarowych) na całej trasie i jedną parę z Nasielska do Sierpca jako osobowe. Ponieważ połączenie to w ogólnym systemie komunikacyjnym spełniało dosyć ważną rolę, na posiedzeniu sejmu w dniu 11 kwietnia 1919 r. podjęto uchwałę o przebudowie kolejki na kolej normalnotorową. Prace z tym związane, wykonywane przez rozmaite firmy krajowe, szły jednak powoli, bowiem brak pieniędzy powodował przerwy w robocie. Jednocześnie napływały petycje do władz o wybudowanie kolejki na trasie Sierpc–Rypin długości 44 km, składane przez tamtejsze władze powiatowe i okolicznych mieszkańców.

Linie taką zaczęto budować w 1928 r., a już w następnym roku ruszyły na niej pociągi osobowe. W 1924 r. wybudowano całkiem nową kolejkę normalnotorową na odcinku Nasielsk–Sierpc długości 88 km, którą otwarto 30 czerwca. W związku z tym z rozbieranej kolejki wiele materiałów zakupiły tamtejsze cukrownie, jak „Izabelin” w Głinojecku, „Borowiczki” koło Płocka, „Mała Wieś” koło Płońska, „Ostrowite” koło Rypina oraz inne przedsiębiorstwa.

Budowa nowej kolei na odcinku Sierpc–Lubicz napotykała natomiast na trudności, gdyż niedobory finansowe pogłębił wielki kryzys gospodarczy, który nie ominął i naszego kraju. Kiedy wreszcie nastały lata stabilnej gospodarki, przystąpiono do intensywnej rozbudowy kolei w tym rejonie. Poprowadzono wówczas linię normalnotorową Płock–Sierpc–Rypin–Brodnica oraz linię Sierpc–Lubicz biegnącą równolegle do trasy kolejki, w pewnym od niej oddaleniu.

Kolej normalnotorową otwarto z Sierpca do Lubicza 23 stycznia 1937 r. W Lubiczu łączyła się ona z istniejącą tam prywatną koleją normalnotorową otwartą jeszcze w 1902 r. W tym samym roku, 25 września, otwarto odcinek linii kolei normalnotorowej Sierpc–Rypin–Brodnica, a dotychczasową kolejkę na trasach Sierpc–Lubicz i Sierpc–Rypin rozebrano.

Tabor eksploatowany przez kolejkę Nasielsk–Lubicz był głównie wojskowy – parowozy typu HF (*Brigaden Lokomotiven für Heeresfeldbahn*), wszystkie wagony czteroosiowe, typ *Brigadewagen* o nośności 5,5 tony. W latach 20. i 30. uzupełniono go polskim taborom zbudowanym w fabrykach krajowych; nie przykładano się jednak do żadnej modernizacji kolejki, gdyż była ona przeznaczona do likwidacji.

MŁAWSKA KOLEJ WĄSKOTOROWA

Podczas I wojny światowej, na wiosnę 1915 r., linia frontu między walczącymi wojskami niemieckimi i rosyjskimi przebiegała przez północne tereny Mazowsza i ustaliła się na północ od Ostrołęki, biegnąc w kierunku południowym niedaleko Przasnysza i dalej w kierunku Wyszogrodu, który był już zajęty przez Niemców. Wojska niemieckie, przygotowując się do letniej ofensywy, zaczęły budować ze stacji kolei normalnotorowej w Mławie linię kolejki wąskotorowej typu polowego (*Feldbahn*) o szerokości toru 600 mm w kierunku linii frontu. Podczas ofensywy, w ciągu lipca i sierpnia, zbudowały linię z Mławy przez Przasnysz do Różana nad Narwią, o długości 75 km. Ponieważ front przesunął się dalej na wschód, zbudowano most przez Narew i przedłużono linię o 12 km do stacji Pasięki leżącej przy kolei normalnotorowej Ostrołęka–Tłuszcz. Ruch na kolejce był bardzo duży, gdyż przewożono nią amunicję, żywność, materiały wojskowe i żołnierzy. Kiedy jednak linia frontu przesunęła się dalej na wschód, kolejka okazała się już zbędna i rozpoczęto jej rozbiórkę od Pasięk do Przasnysza. Materiały z rozbieranej kolejki zabierali Niemcy dla własnych potrzeb, a po odzyskaniu przez Polskę niepodległości kolejkę o długości 44 km przejęło Ministerstwo Kolei Żelaznych. Zaliczono ją do środków komunikacji użytku publicznego i zaczęła służyć ożywieniu życia gospodarczego tego regionu. Zainteresowanie nią wśród miejscowych właścicieli wielkich gospodarstw rolnych było ogromne. Z ich inspiracji władze powiatowe Ciechanowa wystąpiły z inicjatywą zbudowania linii Ciechanów–Grudusk. W 1923 r. została ona zbudowana i otwarta dla ruchu publicznego, a w roku następnym modernizacji uległa cała linia Mława–Przasnysz: przebudowano na niej tory i mosty z typu przewoźniczego na stały, wzniesiono cały szereg nowych budynków stacyjnych, wyposażono ją w rozmaite urządzenia trakcyjne, wodociągi i rampy przeładunkowe na stacjach w Mławie i Ciechanowie.

Podczas II wojny światowej kolejka mławska została włączona do kolei niemieckich, ponieważ znajdowała się na terenach włączonych do Rzeszy. Po 1945 r. przeszła znów pod PKP, w administrację Zarządu Kolei Dojazdowych w Warszawie. Zainteresowały się nią władze wojewódzkie, chcąc ożywić gospodarczo tamtejsze tereny rolnicze. Było to zgodne z zamierzeniami władz kolejowych, które dążyły do połączenia kolejki mławskiej z ostrołęcką mającą taką samą szerokość toru. W 1949 r. PKP przejęły niektóre linie kolejek cukrowniczych cukrowni „Ciechanów” i „Krasiniec”. Zbudowano połączenia torowe pomiędzy stacją w Ciechanowie a miejscową cukrownią oraz pomiędzy miejscowościami Pałuki i Szwejki, wybudowano też nową linię łączącą Krasne i Maków Mazowiecki. W sumie wybudowano wówczas 25 km nowych torów. W 1951 r. przedłużono tory kolejki z Makowa do Zamościa Mazowieckiego na odległość 19 km (plan nr 2). Linie tę otwarto 10 października 1952 r. Na całej kolejce mławskiej rozwinął się duży ruch towarowy i pasażerski (fot. 3). W ramach zarządzanej przez Ministerstwo Komunikacji przebudowy wszystkich kolejek na tor o szerokości 750 mm, dokonano na kolejce mławskiej przekucia torów w dwóch etapach – w 1961 r. na odcinku Mława–Maków, zaś pozostałe linie w roku następnym. Nowo zbudowaną linię z Makowa do Zamościa rozebrano, gdyż zrezygnowano z planów połączenia z kolejką ostrołęcką. Kierowano się również względami finansowymi, gdyż przekucie toru na tym odcinku wymagało zbudowania nowego mostu. Zarząd Kolei Dojazdowych doszedł więc do wniosku, że lepiej linię rozebrać. Jednak pomimo przebudowy, w połowie lat 60. przewozy nie wzrosły, a na niektórych

odcinkach zaczęły maleć. Był to rezultat coraz większego ruchu samochodowego i autobusowego na równoległych do linii kolejki szosach.

Dla usprawnienia przewozów masy towarowej w 1973 r. wprowadzono pociągi towarowe, wioząc nimi wagony normalnotorowe z Mławy, najpierw do Przasnysza, później także do Makowa Mazowieckiego. Kiedy jednak z usług kolejki zrezygnowały cukrownie – „Krasiniec” w 1980 r., a „Ciechanów” w 1984 r. – na odcinku Ciechanów–Krasne zamarł ruch. Ponieważ na odcinku Ciechanów–Grudusk również ruch był niewielki, nie opłacało się utrzymywać tam torów. Z dniem 1 stycznia 1981 r. zawieszono więc całkowicie ruch osobowy, który przejęły autobusy PKS. Linie łączące Ciechanów z Gruduskim i Krasnem zostały rozebrane w latach 1986–1988, a ruch towarowy na trasie Mława–Maków Mazowiecki w ostatnich latach zmniejszył się, na skutek konkurencji transportu samochodowego. Tak więc modernizacja nawierzchni oraz taboru nie dały pozytywnych wyników.

W taborze kolejki mławskiej na torze 600 mm dominowały parowozy typu HF (*Brigadelokomotiven*) o czterech osiach napędowych oraz wagony wojskowe (*Brigadewagen*) o nośności 5,5 tony.

W okresie międzywojennym sprowadzono parowozy pięcioosiowe z fabryki Schwartzkopfa i wagony budowane w kraju. Do 1945 r. pełniło służbę 12 parowozów, 16 wagonów osobowych i około 500 wagonów towarowych różnych typów. Po 1945 r. nastąpiła rotacja taboru między wszystkimi kolejkami na sieci PKP, w zależności od potrzeb i w związku z przebudową niektórych kolejek. Do Mławy przysłano tabor rozmaitych typów z różnych kolejek w Polsce, o różnym już wieku. Po przebudowie kolejki mławskiej na tor 750 mm, dotychczasowy tabor wysłano na inne kolejki, a do Mławy sprowadzono parowozy serii Px29, Px48, Px49 oraz tendraki typu „Wisła”, „Kujawy” i „Hanomagi”. Park wagonowy był już w większości nowoczesny, gdyż przeważały wagony towarowe budowane przez krajowe fabryki w latach 50. o nośności 15–17 ton. Wagony pasażerskie składały się częściowo z wagonów starego typu oraz nowych 1Aw. W 1967 r. sprowadzono pierwsze lokomotywy spalinowe serii Lyd1, a w 1984 r. – lokomotywy budowy rumuńskiej Lxd2, które są eksploatowane do dziś. Dzięki wprowadzeniu do eksploatacji wagonów transporterów w 1973 r. zmalał znacznie dotychczasowy park maszynowy, który liczy obecnie 30 wagonów towarowych różnych typów; transporterów natomiast jest 70 sztuk. Ostatnio na kolejce mławskiej wprowadzono pociągi osobowe, tzw. turystyczne na zamówienie, którymi przewozi się chętnych wycieczkowiczów⁴.

OSTROŁĘCKA KOLEJKA WĄSKOTOROWA

Kolejka ostrołęcka, zwana też potocznie myszyniecką, była jedną z najciekawszych i najdłuższych (około 150 km) kolejek na Mazowszu, a linie jej biegingy po Puszczy Kurpiowskiej leżącej na północnych obrzeżach Mazowsza (plan nr 2). Zbudowana podczas

⁴ W 1994 r. z inicjatywy pracowników przestrzenny układ komunikacyjny Mławskiej Kolei Dojazdowej został wpisany do rejestru zabytków. Już jednak w grudniu 2001 r. Polskie Koleje Państwowe zamknęły całkowicie ruch na tejże kolei. Zob. Z. Tucholski, *Nasielska kolej wąskotorowa*, Rybnik 2007, s. 57; P. Korcz, *Atlas wąskotorówek*, Poznań 2006 r., s. 44-45. Od tamtej pory różne podmioty podejmowały próby prowadzenia przejazdów, głównie o charakterze turystycznym, co w dłuższej perspektywie nie powiodło się i obecnie kolej pozostaje nieczynna [przyp. red.].

I wojny światowej, przez kolejowe wojska niemieckie (*Eisenbahn pionieren*), które za bazę wyjściową obrały istniejącą od 1912 r. kolejkę *Ortelsburger Kleinbahn* długości 15 km, łączącą stacje kolei normalnotorowej Pupy (Spychowo) z miejscowością nadgraniczną Rozogi. Po odniesieniu zwycięstwa pod Tannenbergiem (obecnie Stębark), wojska niemieckie zaczęły spychać armię rosyjską na północny wschód. Wówczas rozpoczęto budowę kolejki polowej, której zadaniem było zaopatrywanie frontu, który czasowo zatrzymał się na rzece Narwi i jej dopływach. Wiosną 1915 r. ułożono w szybkim tempie tor patentowy o szerokości 600 mm z Rozóg do Myszynca, a następnie do Grabowa koło Ostrołęki o długości 52 km oraz rozpoczęto budowę linii z Myszynca do Nowogrodu nad Narwią o długości 44 km, z odgałęzieniem od Dębów do Kolna długości 32 km. Od stycznia do maja 1915 r. zbudowano sieć kolejki o łącznej długości linii głównych 128 km. Kiedy letnia ofensywa niemiecka przesunęła linię frontu daleko na wschód, kolejką zaczęto wywozić drewno z Puszczy Kurpiowskiej, uruchomiono przewozy pasażerskie, a także rozwożono materiały do budowy szos równoległe biegnących do linii kolejki. W latach 1916–1918 na bezdrożach puszczańskich Niemcy zbudowali szosy, tzw. fortowe, rozchodzące się z Ostrołęki do Rozóg, Nowogrodu i Kolna. Od linii głównej kolejki pobudowano odgałęzienia, między innymi z Kadzidła do Golanki, z Nowogrodu w okoliczne lasy, z Sierczej Łąki do tartaku „Charci Bałdy”, skąd wywożono drewno przez Myszyniec, Rozogi do Prus. Uruchomienie na kolejce również przewozów pasażerskich ożywiło znacznie ubogie tereny Puszczy Kurpiowskiej.

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. kolejka ostrołęcka przeszła w gestię Ministerstwa Kolei Żelaznych, za wyjątkiem odcinka Rozogi–Pupy, który pozostał po stronie niemieckiej. W Rozogach przebiegała wtedy granica pomiędzy Polską a Niemcami, a ponieważ z Myszynca do Rozóg praktycznie po 1920 r. nie było żadnego ruchu, odcinek ten, liczący 12 km, rozebrano, wykorzystując szyny do budowanego od 1921 r. nowego odcinka linii z Nowogrodu do Łomży. W 1920 r. rozpoczęto budowę mostu drogowego pod Nowogrodem na rzece Narew, przewidując na nim miejsce dla toru kolejki. Otwarcie tego odcinka, mającego 15 km długości, nastąpiło 10 października 1921 r.

W ten sposób Myszyniec uzyskał połączenie z Łomżą, gdzie znajdowała się stacja kolei normalnotorowej, podobnie jak w Grabowie.

W tym czasie sieć kolejki ostrołęckiej miała 134 km długości, tor typu Decauville'a o szerokości 600 mm, dwie stacje przeładunkowe na styku z kolejami normalnotorowymi PKP w Grabowie i w Łomży.

W Myszyncu mieściło się całe zaplecze techniczne – parowozownia, warsztaty naprawcze, magazyny oraz stacje i specjalnie wybudowane wodociągi z wieżą ciśnieniową oraz małą elektrownią.

Parowozownie pomocnicze były na stacjach końcowych – w Grabowie, Łomży i Kolnie, gdzie też znajdowały się pomocnicze składy opału i punkty naboru wody. Wodę do parowozów czerpano przeważnie z rzek oraz wybudowanych wzdłuż linii specjalnych studzienek, a prawdziwe wodociągi były tylko w Myszyncu, Grabowie i Łomży.

Do 1924 r. dokonano przebudowy wszystkich torów z typu polowego na typ stały, wybudowano duży most na Narwi oraz przebudowano sześć mniejszych na rzekach Omulwi, Rozodze, Szkwie, Pisie i Turośli. Zbudowano też szereg budynków stacyjnych i urządzeń niezbędnych do prowadzenia ruchu, ładowni i ramp. Wprowadzono łączność telefoniczną i zabezpieczenia kluczowe na wszystkich mijankach i bocznicach od szlaku. Stacje na stałe obsadzone dyżurnymi ruchu znajdowały się w Łomży, Nowogrodzie,

Dębach, Kolnie, Myszynca, Kadzidle i Grabowie. Kolejkę zaliczano do trzeciorzędnych z uwagi na małą prędkość handlową wynosząca zaledwie 15 km/h, ale w okresie międzywojennym przewożono nią duże ilości towarów: drewna, węgla, materiałów budowlanych, trochę płodów rolnych, trochę drobnicy i niewielką liczbę pasażerów. Podczas II wojny światowej już w 1940 r. odbudowano rozebrany tor z Rozóg do Myszynca, a całą kolejkę włączono do sieci kolei niemieckich – *Deutsche Reichsbahn*. Wycofujące się z Kurpiów wojska niemieckie zgromadziły tabor na stacji w Pupach i czego nie zdołały wywieźć – podpaliły. Zniszczenia po wojnie były duże, gdyż obejmowały wszystkie mosty, tory w wielu miejscach rozjechane przez czołgi lub porwane przez pociski artyleryjskie. W dniu 1 lutego 1945 r. uruchomiono pierwszy pociąg z Myszynca do Pup, w kwietniu – do Grabowa, a w sierpniu – do Nowogrodu i Kolna. Ponieważ komplikowała się sprawa odbudowy mostu na Narwi pod Nowogrodem, uruchomiono ruch wahadłowy z Łomży do Nowogrodu, gdzie pasażerowie przeprawiali się promem przez Narew, by drugim pociągiem udać się z Nowogrodu do Myszynca. Dopiero wybudowanie nowego mostu w 1954 r. umożliwiło uruchomienie bezpośredniej komunikacji z Łomży do Myszynca.

Po 1945 r. wzrosły bardzo w porównaniu z okresem przedwojennym przewozy pasażerskie oraz masy towarowej. Wprawdzie mniej przewożono drewna, którego duże ilości wycięto podczas wojny, ale znacznie więcej węgla, nawozów sztucznych i materiałów budowlanych w celu zaopatrzenia powiatów myszynieckiego i kolneńskiego. Ponieważ na niektórych szlakach, np. do Kolna, występują wzniesienia o pochyłości toru dochodzącej aż do 19 promil, przy formowaniu ciężkich pociągów towarowych stosowano podwójną trakcję. Również na trasie z Myszynca do Łomży, pod Nowogrodem, znajdowała się tzw. „Złota Góra”, na której wzniesienie niełatwo było wjechać pociągiem. Przeciętna roczna przewożów towarowych wynosiła 500 tysięcy ton, co oznacza bardzo dużo dla kolejki o tak małym taborze. W 1961 r. rozebrano odcinek Myszyniec–Spychowo. W połowie lat 60. wszystkie szosy biegnące równoległe do torów kolejki otrzymały nawierzchnię asfaltową, a Państwowa Komunikacja Samochodowa uruchomiła dużą liczbę autobusów. Odbiło się to ujemnie na przewozach pasażerskich kolejki. Ponieważ pociągi osobowe zaczęły kursować prawie puste, zdecydowano się wraz z wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy w maju 1972 r. zawiesić całkowicie na całej kolejce ruch pasażerski. Choć przewozy towarowe były nadal dosyć duże (fot. 4), gdyż wtedy szło zaopatrzenie powiatów nieposiadających innych linii kolejowych, ktoś z odgórnych decydentów zarządził całkowitą likwidację kolejki wiosną 1973 r.

Tabor kolejki ostrołęckiej początkowo składał się głównie z parowozów wojskowych typu HF (*Brigadelokomotiven*) oraz wagonów wojskowych (*Brigadewagen*) o nośności 5,5 tony. W okresie międzywojennym nieco go powiększono, zakupując parowozy pięcioosiowe w fabryce Schwartzkopfa, a wagony o nośności 8 ton w fabrykach krajowych. Po 1945 r. sprowadzono nowe wagony o nośności do 10 ton, zaś w końcu lat 50. tabor z przebudowanej kolejki jędrzejowskiej w postaci parowozów typu „Pińczów”, „Hanomag” i „Kopli”. Powiększono również wówczas park wagonów osobowych. Kolejka ostrołęcka w 1939 r. posiadała 15 parowozów, 12 wagonów osobowych i 450 wagonów towarowych. W piętnaście lat później było 30 parowozów, 25 wagonów osobowych i ponad 500 wagonów towarowych. W obliczu likwidacji w 1972 r. pozostało już 10 parowozów, 12 wagonów osobowych, 9 bagażowych, 74 towarowe kryte, 260 węglarek, 54 pary wózków leśnych oraz 5 pługów odśnieżnych. Tabor ten po likwidacji kolejki

częściowo został przesłany na kolejkę bydgoską, częściowo sprzedany lub skasowany jako złom. Kolejkę ostrołęcką rozebrano w przeciągu dwóch lat, sprzedając po niej materiały torowe, a wszystkie pozostałe nieruchomości przekazano władzom terenowym.

KOLEJKA ROGOWSKA

Podczas I wojny światowej w końcu 1914 r. front niemiecko-rosyjski ustabilizował się na ponad pół roku wzdłuż rzek Bzury, Rawki i Pilicy. Aby usprawnić zaopatrzenie swoich wojsk, już w październiku 1914 r. niemieckie wojska kolejowe zaczęły układać tor patentowy typu Paula Decauville'a o szerokości 600 mm od stacji kolei normalnotorowej w Rogowie w kierunku wschodnim, ku linii frontu. Ostra zima i opady śnieżne zmusiły jednak saperów kolejowych do przerwania robót, tym bardziej, że łatwiej było dowozić zaopatrzenie saniami niż jakimkolwiek pojazdem kołowym. Prace przy budowie linii ruszyły intensywnie dopiero w kwietniu 1915 r. Układano gotowe przęsła patentowe po prostu na drogach gruntowych prowadzących w odpowiednim kierunku, a w ich braku – przez pola czy leśne bezdroża. W maju 1915 r. doprowadzono nitkę wąskotorówki do miasteczka Rawa Mazowiecka. Od Rawy Mazowieckiej Niemcy pociągnęli tor dalej do Białej Rawskiej, równoległe do linii frontu. Od Białej linię skierowano gwałtownie na południe, w kierunku Nowego Miasta nad Pilicą (plan nr 1). Całą kolejkę o długości 75 km budowano od kwietnia do połowy czerwca, dowożąc ją jednocześnie w trakcie budowy zaopatrzenie dla wojska na linii frontu. Lipcowa ofensywa niemiecka przesunęła linię frontu poza Warszawę – z każdym dniem upływającego lata wojska niemieckie posuwały się coraz dalej na wschód. Rogowska kolejka przyfrontowa przestała spełniać swoje zadanie. Zaczęto więc ją rozbierać od Nowego Miasta w kierunku początku linii. Jednocześnie okupacyjne wojska niemieckie wywoziły nią plody tego rolniczego regionu oraz drewno z okolicznych lasów. Do listopada 1918 r. rozebrano 22 km linii, od Nowego Miasta do miejscowości Słupce, położonej w odległości 4 km od Białej Rawskiej. Przejęta przez Ministerstwo Kolei Żelaznych kolejka miała 54 km długości i była w tak złym stanie technicznym, że postanowiono ją rozebrać, a materiały torowe sprzedać.

Dzięki jednak staraniom władz powiatowych Rawy Mazowieckiej oraz zdecydowanej postawie okolicznej ludności linię pozostawiono, zaliczając ją do kolei użytku publicznego. Przeprowadzono zbiórkę pieniędzy wśród mieszkańców miasteczka i osiedli leżących wzdłuż jej trasy na doinwestowanie tak potrzebnej w tym regionie kolei.

Od 1922 r., rozpoczęto przebudowę nawierzchni z prowizorycznej na typu stałego, dokonując przy tym korekty przebiegu linii w wielu miejscach. Zadbano przede wszystkim o należyte odwodnienie, właściwe wyprofilowanie przechyłek toru na łukach. Przebudowano wszystkie mosty i przepusty z drewnianych na murowane lub konstrukcji stalowej. Wzniesiono nowe budynki stacyjne w Rogowie, Rawie Mazowieckiej i Białej Rawskiej, a na wszystkich stacjach i przystankach osobowych pobudowano perony. W Rogowie zbudowano nową parowozownię i warsztaty oraz urządzenia eksploatacyjne – skład opału, kanały oczyszczkowe, trójkąt do obracania parowozów, magazyny.

Poszczególne stacje wyposażono też w tory odstawcze i rampy przeładunkowe. Pozostawione za Białą Rawską 4 km toru rozebrano, a z odzyskanych szyn zbudowano bocznice przemysłowe do trzech cegielni, krochmalni i gorzelni oraz ładowni na trasie. Kolejka zaczęła przewozić plody rolne i drewno z okolicznych lasów, sprowadzane

do regionu towary przemysłowe oraz pasażerów. Powstały nawet w Ministerstwie Komunikacji plany perspektywiczne rozbudowy kolejki rogowskiej. Przewidziano przebudowę jej na szerokość 1000 mm i połączenie jej z kolejką grójecką biegnącą od Białej Rawskiej do stacji Goliany oraz z siecią Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych linią z Rogowa do Łodzi przez Brzeziny. Inny wariant planów przyszłościowych przewidywał połączenie Rawy Mazowieckiej z Nowym Miastem nad Pilicą.

Nadeszły jednak lata kryzysu gospodarczego, nie było więc mowy o jakichkolwiek inwestycjach, a potem II wojna światowa.

Kolejka rogowska znalazła się na terenie tzw. Generalnej Gubernii, przeszła pod Zarząd Kolei Wąskotorowych w Jędrzejowie i pod *Ostbahn Direktion* w Krakowie. Cały czas eksploatowano ten sam tabor, jaki pozostał po I wojnie światowej: 5 parowozów typu HF (*Brigaden Lokomotiven für Heeresfeldbahn*), 120 wagonów towarowych (*Brigadewagen*) o nośności 5,5 tony oraz 8 wagonów osobowych przebudowanych z wagonów towarowych. Tabor ten remontowano we własnym zakresie w warsztatach w Rogowie. Po tzw. wyzwoleniu w 1945 r. z każdym rokiem zaczęły się zwiększać przewozy masy towarowej, aż osiągnęły dwukrotnie wyższy poziom od przedwojennych. Było to wynikiem powstania w regionie spółdzielni rolniczych, magazynów Gminnych Spółdzielni i rozmaitych przedsiębiorstw przemysłu terenowego, a także znacznie większych niż przed wojną przewozów masy towarowej z zewnątrz, między innymi węgla, wapna, materiałów budowlanych i wyrobów przemysłowych. Wywożono natomiast z regionu drewno, a w okresie jesiennym okopowiznę i buraki cukrowe. Wzrosły też przewozy pasażerskie, gdyż dużo ludzi ze wsi dojeżdżało codziennie do pracy w miastach – Skierniewicach, Łodzi a nawet w Warszawie.

Chcąc zwiększyć prędkość handlową i ładowność pociągów, Ministerstwo Komunikacji – w ramach modernizacji kolei dojazdowych – podjęło decyzję przebudowy całej kolei z toru 600 na 750 mm. Przebudowę przeprowadzono sprawnie w 1955 r., a była to robota niemal gigantyczna. Dokonano przebudowy wielu łuków, wzniesień, przepustów, układów torowych na stacjach, a również ramp i urządzeń. Wybudowano też nowe wodociągi na stacjach w Rawie Mazowieckiej i Białej Rawskiej. Wprowadzenie nowoczesnego taboru pozwoliło zwiększyć ciężar pociągu brutto ze 120 do 200 ton; wzrosła również prędkość handlowa z 14 do 20 km/h. Stary tabor przesłano na inne kolejki PKP, ewentualnie przekazano do przemysłu lub złomowano. Na nowy tabor, już typowy, budowany w polskich fabrykach od 1948 r., składały się wagony towarowe czteroosiowe o ładowności 15–17 ton, parowozy serii Px48 o mocy 200 KM i wagony osobowe typu 1Aw wytwarzane w Świdnicy. Przedtem stosowane parowozy posiadały prędkość konstrukcyjną 20 km/h, natomiast z Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie parowozy serii Px48 i Px49 rozwijały prędkość 35 km/h. Wprowadzenie w roku 1969 wagonów transporterów wyeliminowało w dużym stopniu prace przeładunkowe i pozwoliło zmniejszyć liczbę wagonów towarowych znajdujących się w eksploatacji. W Rogowie wybudowano specjalną rampę do załadunku wagonów normalnotorowych na transportery.

Nowy tabor składał się z 4 parowozów, 7 wagonów osobowych typu 1Aw, 160 wagonów towarowych różnych rodzajów i 20 transporterów.

W 1973 r. wprowadzono do eksploatacji lokomotywy spalinowe serii Lxd2 o mocy 450 KM z przekładnią hydrauliczną, budowane w Rumunii. Pozwoliło to zwiększyć masę pociągów do 300 ton, jednakże rozwój transportu samochodowego spowodował od połowy lat 60. zmniejszenie się przewozów kolejką, zarówno towarowych jak i pasa-

żerskich. Zjawisko to pogłębiało się w związku z towarzyszącą reformom systemowym destabilizacją gospodarczą. Niemniej kolejka rogowska funkcjonuje sprawnie w oparciu o rozbudowane w ostatnich latach zaplecze techniczne, prosperując lepiej od pozostałych istniejących jeszcze wąskotorówek. Wynika to w jakiejś mierze z faktu, że niewiele szos biegnie równoległe do jej torów⁵.

KOLEJKA NASIELSK–PUŁTUSK

Kolejka wąskotorowa Nasielsk–Pułtusk jest jedną z najmłodszych na Mazowszu, gdyż powstała już w okresie powojennym, kiedy życie gospodarcze kraju dynamicznie się rozwijało przy czynnym udziale tego środka transportu, który wówczas umiejętnie wykorzystywano. W latach 1947–1948 powstały w Polsce rozmaite plany perspektywiczne dotyczące kolejek wąskotorowych. Zamierzano wiele z nich przebudować, niektóre połączyć we wspólną sieć, prowadzić nowe linie zaspokajające lokalne potrzeby. Wybudowanie kolejki z Nasielska do Pułtuska miało na celu połączenie powiatu pułtuskiego z resztą kraju, ożywienie gospodarcze regionu, a w przyszłości połączenie Pułtuska z Makowem Mazowieckim poprzez przedłużenie tej linii (plan nr 2). Prace budowlane rozpoczęto w 1948 r. Użyto do nich hufców młodzieżowych „Służba Polsce” oraz miejscowej ludności. Przyjęto szerokość toru 750 mm. Dysponując dobrze uformowanym dzięki zastosowaniu nowoczesnej techniki podtorzem, dążono do zbudowania kolejki typu stałego. Nie uniknięto wszakże różnego rodzaju błędów, które potem trzeba było usuwać podczas eksploatacji. Polegały one między innymi na zastosowaniu zbieraniny szyn różnych typów, również używanych, a także na zbyt stromym wyprofilowaniu trasy – w trzech miejscach wzniesienia toru dochodzą do 11 promil, a w dwóch miejscach występują zbyt ostre łuki. Po dwudziestu latach eksploatacji przystąpiono do przebudowy całej linii, wprowadzając ciężki typ szyn S-42 na żelbetowych podkładach ułożonych na tłuczniu lub pospółce; zbudowano 3 stalowe mostki na trasie i przebudowano zbyt ostre łuki. Na stacji początkowej Nasielsk powstała parowozownia i warsztat naprawczy, a także całe zaplecze techniczne, magazyny, urządzenia przeładunkowe, a od 1970 r. – rampa specjalna dla transporterów. Poważniejsze naprawy taboru przeprowadzano w Mławie lub Rogowie. Stacja pośrednia Winnica posiadała tory odstawcze przeładunkowe, a stacja końcowa Pułtusk – także rampy przeładunkowe. W Nasielsku i Pułtusku znajdowały się trójkąty do obracania parowozów oraz punkty naboru wody. Oficjalne otwarcie ruchu na tej liczącej 28 km trasie nastąpiło w październiku 1950 r. – specjalnie w tym celu sprowadzono wagony motorowe z byłej kolejki mareckiej.

Kolejka od samego początku obsługiwała duży ruch towarowy i osobowy. Niedogodnością dla pasażerów były pociągi mieszane, osobowo-towarowe, których czas przejazdu bardzo się wydłużał. Toteż kiedy na biegnącej obok torów szosie zaczęło kursować coraz

⁵ W 1996 r. staraniem Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei całą linię Rogowskiej Kolei Dojazdowej wpisano do rejestru zabytków. 9 czerwca 2001 r. Polskie Koleje Państwowe zamknęły ruch pasażerski na tejsze kolei, a z końcem września tegoż roku zlikwidowano również kursy towarowe. Zob. A. Tajchert, A. Wawrzyniak, M. Zajfert, *Kolej wąskotorowa Rogów–Rawa–Biała*, Rybnik 2014 r., s. 40, 45. Obecnie kontynuatorem tradycji Rogowskiej Kolei Dojazdowej jest Kolej Wąskotorowa Rogów–Rawa–Biała prowadzona przez Fundację Polskich Kolei Wąskotorowych i realizująca kursy turystyczne na odcinku Rogów Osobowy Wąskotorowy–Jeżów, a także Rawa Mazowiecka–Biała Rawska [przyp. red.].

więcej autobusów, już w połowie lat 60. nastąpił odpływ pasażerów. Ostatecznie ruch pasażerski stał się bardzo deficytowy, więc go zamknięto w dniu 2 maja 1986 r., wraz z nowym letnim rozkładem jazdy. Obecnie utrzymuje się jeszcze ruch towarowo-transportowy, chociaż przewozy są coraz mniejsze z uwagi na ogólną sytuację gospodarczą kraju. Kolejką przewożone są towary masowe, jak węgiel, wapno, nawozy sztuczne, produkty rolne, materiały budowlane itp.

Pierwszym taborem były 3 parowozy tendraki sprowadzone z innych kolejek, 2 wagony motorowe, 5 wagonów osobowych i około 30 wagonów towarowych dwuosobowych o nośności 6 ton. Potem sprowadzono parowozy serii Px48 oraz wagony towarowe różnych typów: czteroosiowe o nośności do 15 ton, a także 7 wagonów osobowych typu 1Aw zbudowanych w Świdnicy, które to wymieniły stary tabor.

W 1972 r. wprowadzono wagony transporterzy, co pozwoliło zmniejszyć liczbę zwykłych wagonów towarowych i w znacznym stopniu wyeliminować ciężkie prace przeładunkowe. Od 1984 r. wprowadzono do eksploatacji lokomotywy spalinowe budowy rumuńskiej o mocy 450 KM, co pozwoliło prowadzić pociągi transporterowe o ciężarze brutto do 300 ton i przyczyniło się do wycofania parowozów⁶.

KOLEJKI KONNE DLA RUCHU PUBLICZNEGO NA MAZOWSZU

Kolejka konna Wołomin–Zenonów–Zagościec

W 1900 r. właściciele ziemscy powiatu radzyńskiego – Gustaw Granzow (właściciel Wołomina, Kobyłki, Bagna i Kawęczyna), baron August Kęsinowski, Emil Więckowski, Maksymilian Grabowski, Feliks Skrędziewski, Zenon Zieliński i wielu innych – postanowili w celu ożywienia gospodarczego wybudować kolejkę wąskotorową. Projektów jej było kilka. Jeden przewidywał zbudowanie odgałęzienia kolejki mareckiej z Rozciszewa przez Kobyłkę, Wołomin, Czarną, Zenonów do Radzymina. Drugi połączenie z kolejką marecką w Markach, skąd linia biegłaby przez Maciołki, Kobyłkę, Wołomin, Zenonów do Zagościńca. Do tego ostatniego wniesiono poprawkę, przewidując doprowadzenie linii z Marek do samej Warszawy (nie wiadomo tylko, którą, bo przecież na tej trasie funkcjonowała już kolejka marecka).

Trzeci projekt przewidywał linię biegnącą ze stacji Kolei Petersburskiej w Wołominie przez Wołomin, Anopol, Czarną do Zenonowa (plan nr 1). Ten ostatni został zatwierdzony przez władze gubernialne w 1903 r. Utworzono więc spółkę udziałową tej kolejki z kapitałem zakładowym 20 000 rubli oraz zawarto umowę z filią fabryki

⁶ 2 maja 1986 r. Polskie Koleje Państwowe zawiesiły ruch pasażerski na Nasielskiej Kolei Dojazdowej. W 1996 r. zawieszono również ruch towarowy, a dalsze przewozy (w tym turystyczne) odbywały się na zasadach komercyjnych. Planowy ruch turystyczny Zarząd Kolei Dojazdowych Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie prowadził tu w latach 1995–1996. Do 2000 r. podejmowano również inne inicjatywy o takim charakterze. Ruch na kolei ostatecznie zamknięto w listopadzie 2001 r. W 2002 r. powstało Towarzystwo Przyjaciół Nasielskiej Kolei Wąskotorowej, które podjęło starania o uratowanie wąskotorówki dla ruchu turystycznego. 20 marca 2006 r. z inicjatywy tejże organizacji przestrzenny układ komunikacyjny nasielskiej kolei wąskotorowej wpisano do rejestru zabytków. Miłośnicy kolejnictwa stoczyli ze spółką PKP Zakład Gospodarowania Nieruchomościami prawdziwą batalię o uratowanie kolei. Zob. Z. Tucholski, *Nasielska kolej...*, s. 58, 66–68, 76–79. Niestety, cennego zabytku techniki ostatecznie nie udało się obronić. Decyzją z dnia 23 kwietnia 2010 r. Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków odstąpił od wpisu do rejestru zabytków. W 2011 r. tory zostały całkowicie zdemontowane, a kolej przestała istnieć [przyp. red.].

Orenstein & Koppel w Warszawie (występującą pod nazwą „Parowóz”), która posiadała warsztaty na Kole, przy obecnej ul. Górczewskiej.

Firma ta zajęła się budową kolejki, dostarczając wszelkie niezbędne materiały wraz z taborem. Kolejkę otwarto wiosną 1904 r. Kursowała ona jako tramwaj konny z Wołomina do Zenonowa, nie odegrała jednak tak doniosłej roli, jak to sobie wyobrażali jej właściciele. Prawdopodobnie po 1918 r. została odsprzedana innemu właścicielowi, a ten, widząc niewielką opłacalność przedsięwzięcia, zlikwidował je około 1930 r., a materiały sprzedał. Po kolejce tej pozostała do dzisiaj w Wołominie ul. Tramwajowa.

Kolejka Wołomin–Zenonów posiadała tor szerokości 800 mm, zbudowany z szyn lekkiego typu na drewnianych podkładach. Długość jej trasy wynosiła 7 km, zaś tabor składał się z dwóch wagonów osobowych (jeden letniak i jeden zimowy) oraz dwóch wagonów towarowych odkrytych.

Kolejka konna Wawer–Stara Miłosna

W 1907 r. powstała spółka udziałowa kolejki wąskotorowej z Wawra do Wiązowny przez Starą Miłosną. W skład jej weszli: E. Langer, E. Chrzanowski, W. Podobański i Władysław Kleniecki. Spółka powierzyła budowę inż. Henrykowi Hussowi, który linię zaprojektował i przystąpił do jej realizacji. Z oszczędności, wszystkie materiały łącznie z taborem zakupiono używane z kolejki wilanowskiej. Tor zbudowano o szerokości 800 mm, z szyn lekkiego typu na drewnianych podkładach, z myślą, że w przyszłości uda się go może połączyć z torem kolejki jabłonowskiej w Wawrze.

W 1908 r. została zbudowana linia kolejki z Wawra przez Kaczy Dół (obecnie Międzylesie), Wiśniową Górę do Starej Miłosny, o długości 7,5 km (plan nr 1), a dalszych prac zaniechano, gdyż zabrakło pieniędzy. Zdecydowano się uruchomić ruch na zbudowanym odcinku. Po dokonaniu inspekcji przez komisję gubernialną i wydaniu zezwolenia zaczęły kursować pociągi z trakcją konną. Początkowa stacja kolejki znajdowała się w Wawrze po zachodniej stronie torów Kolei Nadwiślańskiej; także w Wawrze po przeciwnej stronie tychże torów miała stację kolejka jabłonowska. Ambicją właścicieli kolejki konnej było połączenie jej z kolejką jabłonowską. Przeszkadzały w tym tory Kolei Nadwiślańskiej, a wielokrotne pertraktacje z jej dyrekcją nie przyniosły rezultatów, gdyż nie wyraziła ona zgody na zbudowanie skrzyżowania na poziomie przebiegu swoich torów. Kolejką zarządzał Józef Mystkowski.

W 1911 r. jeden ze współwłaścicieli, Władysław Kleniecki, odkupił kolejkę od pozostałych udziałowców. Do 1918 r. kursowało na niej 8 par pociągów w dni robocze i 9 w dni świąteczne. Kolejka prowadziła zarówno przewozy pasażerskie, jak i towarowe, gdyż obsługiwała hutę szkła w Wiśniowej Górze i cegielnię w Starej Miłosnie. W samym tylko 1909 r. przewiozła 50 683 pasażerów, co daje pojęcie o jej możliwościach. W okresie międzywojennym kursowało na niej 12 par pociągów na dobę, a okolica wokół kolejki coraz bardziej zaludniała się i nabierała charakteru podmiejskiego.

Na tabor kolejki składały się 3 wagony osobowe (w tym 2 letniaki) i 4 wagony towarowe, w tym jeden kryty. Zlikwidowano ją w 1940 r.

Kolejka konna Mrozy–Rudka

W 1912 r. na lesistym terenie w odległości 3,5 km od stacji szerokotorowej Kolei Te-respolskiej Mrozy rozpoczęto budowę dużego szpitala przeciwgruźliczego. Dla ułatwienia dowozu materiałów budowlanych i wyposażenia wybudowano kolejkę wąskotorową

o szerokości toru 900 mm, długości 3,5 km, łączącą stację Mrozy z placem budowy szpitala (plan nr 3). Kolejka ta, z zastosowaną na niej trakcją konną, spełniała znakomicie swoje zadanie przewozowe w trakcie budowy szpitala, przewożąc kotły parowe do elektrowni, generatory i wszelkie urządzenia. Po otwarciu szpitala w 1913 r. kolejkę pozostawiono jako dogodny środek transportu ze stacji kolejowej Mrozy. Na terenie szpitala znajdował się odpowiedni układ torów z rozjazdami oraz specjalna hala dla taboru (z miejscem dla czterech pojazdów) opatrzona napisem: „Remiza Tramwajów”. Na tabor składały się 2 wagony osobowe i 2 odkryte towarowe. Kolejka ta funkcjonowała do 1970 r., przewożąc zaopatrzenie dla szpitala oraz pasażerów. Zlikwidowano ją decyzją władz odgórnych, wprowadzając w zamian transport samochodowy. Linie rozebrano, zaś ostatni wagon z tej kolejki znalazł miejsce w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie⁷.

Kolejka konna Henryków–Płudy

Istniała od 1900 r. jako bocznica od stacji kolejki jabłonowskiej Henryków biegnąca przez folwark Dąbrówka do fabryki drożdży w Płudach, gdzie również dochodziła do rampy towarowej Kolei Nadwiślańskiej (plan nr 1). Tor kolejki posiadał szerokość 800 mm, długość linii wynosiła 1,3 km. W latach swojej „światłości” obsługiwała też ruch osobowy przez skomunikowanie z każdym pociągiem kolejki jabłonowskiej przejeżdżającym przez Henryków.

Przewozów osobowych zaniechano już na początku lat 30., a ruch towarowy istniał do 1946 r. Potem kolejkę rozebrano, gdyż zastąpił ją transport samochodowy.

POWIATOWA KOLEJ SOCHACZEWSKA

Kolejka powiatowa (zwana też sejmikową) sochaczewska, jest jedyną tego typu na Mazowszu. Powstała dzięki staraniom władz powiatowych Sochaczewa podjętym wkrótce po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. Miały one na względzie potrzeby odbudowy zniszczonego podczas działań wojennych miasta oraz liczyły na ożywienie gospodarcze regionu. Tak się złożyło, że podczas I wojny światowej kolejowe wojska niemieckie zbudowały na terenie powiatu sochaczewskiego dwie kolejki wąskotorowe o szerokości toru 600 mm.

Jedną z nich była kolejka leśna z Puszczy Kampinoskiej, od przystani na Wiśle do Zamczyska i Piask Królewskich. Okupanci wozili nią drewno, które spławiali Wisłą w dół rzeki. Drugą zbudowano w okolicy wsi Kamion, wzdłuż drogi Kamion–Ruszki; nie była ona wykorzystana, gdyż wojna się skończyła.

Na zebraniu sejmiku sochaczewskiego w kwietniu 1919 r. kierownik Państwowego Biura Odbudowy, inż. Michalski, zaproponował wykorzystanie bezużytecznie leżących

⁷ W 2007 r. władze samorządowe gminy Mrozy wraz ze Stowarzyszeniem Przyjaciół Mrozów postanowiły odtworzyć zlikwidowaną kolej konną jako atrakcję turystyczną. Gmina, otrzymała na ten cel środki zewnętrzne, po czym odbudowano szlak na odcinku 1,75 km oraz wykonano replikę oryginalnego wagonu zdeponowanego w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Pierwsze przejazdy, jeszcze przed oficjalnym otwarciem, zorganizowano w dniach 28–30 października 2011 r. Kolej uroczystie udostępniono do ruchu 10 sierpnia 2012 r. Od tego czasu kursuje w sezonie turystycznym. Od wiosny 2014 r. administratorem tramwaju jest Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Mrozach [przyj. red.].

torów przy drodze Kamion–Ruszki dla połączenia Sochaczewa przez Chodaków i Tułowice z Puszcą Kampinoską, aby przywozić z niej drewno.

Początkowo miała to być kolejka konna, ostatecznie zdecydowano się na kolejkę typu stałego z trakcją mechaniczną.

Wiosną 1921 r. rozpoczęto roboty torowe, korzystając z możliwości odkupienia po bardzo niskich cenach od Ministerstwa Kolei Żelaznych materiałów i taboru z rozbieranych kolejek wojskowych. Dnia 18 września 1922 r. otwarto pierwszy odcinek kolejki do Tułowic, a po zbudowaniu mostu na rzece Łasicy poprowadzono dalsze odcinki linii: w końcu 1923 r. do Piask Królewskich, gdzie znajdował się duży tartak, a w 1924 r. do Wyszogrodu nad Wisłą (plan nr 1).

Łączna długość kolejki wynosiła 33 km, tor był o szerokości 750 mm.

W Piaskach Królewskich, obok tartaku, powstała stacja styczna dwóch kolejek o różnych szerokościach toru i o różnym charakterze pracy. Kolejka leśna dowoziła drewno do tartaku, zaś sochaczewska wywoziła gotowe deski i tarcicę.

Kiedy w 1927 r. zaczęto budować w Chodakowie wielką fabrykę włókien sztucznych, cały transport materiałów budowlanych i urządzeń odbywał się wyłącznie za pośrednictwem kolejki sochaczewskiej. Wybudowano wówczas bocznice do fabryki, która stała się głównym klientem kolejki. Dobra koniunktura pozwoliła na dalsze inwestycje, zbudowanie murowanych budynków stacyjnych, parowozowni, warsztatów, wodociągów, magazynów i rozmaitych urządzeń niezbędnych do eksploatacji linii. W 1929 r. przebudowano most na Utracie pod Chodakowem. W tym czasie dokonano też wymiany lekkich typów szyn na cięższe, przebudowano rampy przeładunkowe na stacji w Sochaczewie, wprowadzono na całej trasie łączność telefoniczną, rozmieszczając też na słupach gniazdko dla telefonów przenośnych drużyn pociągowych.

Wojna w 1939 r. nie przyniosła większych strat kolejce, mimo że właśnie nad Bzurą doszło do najcięższych walk kampanii wrześniowej. Pod kontrolą niemiecką kolejką wywożono masowo drewno z Puszczy Kampinoskiej i nadano jej urzędową nazwę Kreisbahn Sochaczew–Hohenburg–Piaski. Prawdę mówiąc, do Wyszogrodu (Hohenburg) kolejka przez całą okupację nie kursowała, gdyż w 1940 r. sami Niemcy nakazali rozebrać odcinek Tułowice–Wyszogród, a szyny zostały użyte do wzmocnienia intensywnie eksploatowanego odcinka Tułowice–Piaski Królewskie. Pomiędzy Chodakowem a Tułowicami przebiegała granica pomiędzy Generalną Gubernią a terenami przyłączonymi do Rzeszy. Na przystanku osobowym Janówek funkcjonowała straż graniczna i odbywała się kontrola dokumentów wraz z opłatą celną.

Wobec rabunkowego eksploataowania Puszczy Kampinoskiej przez Niemców w lipcu 1943 r. partyzanci spalili tartak w Piaskach Królewskich, kładąc kres intensywnej wywózce drewna.

Kolejka sochaczewska przetrwała wojnę bez zniszczeń, a nawet nie wywieziono z niej taboru. Niemniej, skutek intensywnej eksploatacji linii i braku dostatecznego doinwestowania, wymagały remontu jej tory, mosty i tabor. W latach 1946–1947 zbudowano nowy tor do Wyszogrodu, przeprowadzono remonty, a ruch już w tym czasie był dosyć duży. W samym tylko 1947 r. kolejka sochaczewska przewiozła 1 126 000 pasażerów oraz 77 200 ton towarów. W 1949 r. Powiatowa Kolej Sochaczewska przeszła w gestię Ministerstwa Komunikacji i pod administrację Zarządu Kolei Dojazdowych przy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie. W związku z tym wprowadzono organizację pracy i przepisy obowiązujące w Polskich Kolejach Państwowych.

W tymże 1949 r. ubył kolejce sochaczewskiej główny klient, fabryka włókien sztucznych w Chodakowie, która wybudowała własną bocznice normalnotorową do stacji PKP w Sochaczewie. Pozostały jej tylko do obsługi gminne spółdzielnie, niewielkie ilościowo przewozy drewna z Puszczy Kampinoskiej przeładowywane w Piaskach oraz ruch pasażerski. Ten ostatni był dosyć duży do połowy lat 60., kiedy to – po wyasfaltowaniu nawierzchni większości okolicznych dróg – transport samochodowy okazał się dla kolejki sochaczewskiej, podobnie jak dla wszystkich wąskotorówek, zbyt silną konkurencją.

Pociągi osobowe zaczęły świecić pustkami. Punktem przełomowym okazało się utworzenie w 1959 r. Kampinoskiego Parku Narodowego i likwidacja w 1961 r. kolejki leśnej. Doprowadziło to do całkowitego zaniku transportu drewna i ograniczenia ruchu pociągów na odcinku Tułowice–Piaski Królewskie do 2 par tylko w dni targowe tygodnia. Największy ruch pasażerski utrzymywał się na trasie Sochaczew–Chodaków, dopóki nie wprowadzono w 1975 r. w Sochaczewie autobusowej komunikacji miejskiej. Warto nawiasem dodać, że powstałe w latach 70. duże zakłady ceramiczne w Plecewicach nigdy nie korzystały z usług kolejki, chociaż posiadały z nią wspólny tor w postaci trzeciej szyny splecionej z wąskim torem kolejki. Kolejka zaczęła przynosić znaczny deficyt i skazano ją na likwidację. W 1984 r. przejęło ją Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, tworząc w Sochaczewie oddział, Muzeum Kolei Wąskotorowej, który – obok stałej wystawy – organizuje również na zamówienie przejazdy pociągów turystycznych do pobliskiej Puszczy Kampinoskiej. Tabor kolejki sochaczewskiej składał się zazwyczaj z 5 parowozów tendrzaków, 8 do 16 wagonów osobowych i 30 do 45 wagonów towarowych. Był to tabor stary, przeważnie o małej sile nośnej, odkupowany od innych kolejek.

W 1937 r. zakupiono wagon motorowy dwuosioowy, który po rocznej eksploatacji uległ katastrofie i nie wrócił już do ruchu. Po przejęciu kolejki przez PKP, wszystkie stare wagony wymieniono na nowe, odpowiadające wymogom PKP, a dotychczasowy stary tabor złomowano. W latach 70. wprowadzono do eksploatacji nowoczesne parowozy z dużymi tendrami serii Px29, Px48 i Px49, wagony osobowe typu 1Aw oraz towarowe o nośności 15 ton powojennej budowy, z chorzowskiego Konstalu. Część tego taboru, w liczbie 24 jednostek, przeszła na służbę do muzeum.

KOLEJKA MUZEALNA W SOCHACZEWIE

Przejęcie w dniu 1 grudnia 1984 r. przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie kolejki sochaczewskiej wraz z całym majątkiem (tory, budynki, tabor) otworzyło nowy rozdział, stwarzając wielką szansę rozwoju turystyki w tym regionie. Powstanie w Sochaczewie Muzeum Kolei Wąskotorowej, gdzie zgromadzono pamiątki i zabytki związane z kolejnictwem wąskotorowym, stanowi samo w sobie nową jakość. Bardziej atrakcyjne społecznie wydają się wszakże wycieczki organizowane dla chętnych na skraj Puszczy Kampinoskiej i po ziemi sochaczewskiej, stanowiącej centrum Mazowsza i zawierającej zabytki historyczne sięgające początków państwa polskiego. Muzeum powstało na „gruzach” kolejki sochaczewskiej, jest największym tego typu w Europie i zgromadziło do tej pory około 180 oryginalnych pojazdów szynowych różnych typów z rozmaitych czasów. Muzeum posiada czynne 3 parowozy i lokomotywę spalinową, dzięki którym może uruchamiać pociągi „retro” do miejscowości znajdujących się na trasie kolejki (plan nr 1). Każdy zainteresowany może sobie zamówić pociąg według własnego życzenia, po uprzednim

uzgodnieniu warunków z dyrekcją muzeum. W sezonie letnim 1991 r. od maja do września uruchomiono eksperymentalnie pociąg rozkładowy w każdą sobotę. Frekwencja była zadowalająca i przez cały sezon pociągi miały komplet pasażerów, czego nie było w ostatnich latach, kiedy kolejka spełniała jeszcze rolę codziennego przewoźnika.

Gdyby akcję tę promowały biura turystyczne, łącznie z Orbisem, wyniki mogłyby być imponujące. Ziemia sochaczewska ma wiele pamiątek i atrakcji dla przybyszów z kraju i zagranicy. Trzeba tylko umiejętnej organizacji współpracy profesjonalistów od turystyki i muzealnictwa kolejowego. Warto wykorzystać fakt, że wąskotorówka sochaczewska wciąż jeszcze żyje i jako ostatnia na Mazowszu przewozi pasażerów⁸.

INNE KOLEJKI WĄSKOTOROWE MAZOWSZA

Obok opisanych wyżej kolejek wąskotorowych użytku publicznego, jakie istniały na terenie Mazowsza, warto wymienić jeszcze kolejki użytku gospodarczego, zwane też czasem przemysłowymi, które zniknęły dopiero w ostatnim ćwierćwieczu. Jeszcze w 1950 r. na Mazowszu funkcjonowały 4 kolejki leśne i 11 kolejek cukrowniczych o łącznej długości torów około 600 km. Zasługują one na krótką choćby charakterystykę.

A. Kolejki leśne:

1. Kolejka Zamczysko–Polesie–Grochale, z odgałęzieniem do Piask Królewskich, o długości linii 32 km i szerokości toru 600 mm (plan nr 1). Zbudowana przez okupacyjne wojska niemieckie w 1916 r. służyła głównie do wywózki drewna z Puszczy Kampinoskiej do przystani wiślanej, skąd spławiano drewno tratwami Wisłą do Niemiec. Po otwarciu kolejki sochaczewskiej drewno z Puszczy dostarczano do tartaku w Piaskach i jako tarcicę wywożono przez Sochaczew. Po spaleniu tartaku przez partyzantów w 1943 r. wywożono drewno w stanie surowym, przeładowując je z kolejki leśnej w Piaskach na wagony kolejki sochaczewskiej. Powstanie Kampinoskiego Parku Narodowego w 1959 r. znacznie ograniczyło wywóz drewna z Puszczy, aż całkowicie go zaniechano, likwidując kolejkę leśną w 1961 r. Kolejka posiadała parowozownię i warsztat w Zamczysku, a tabor jej składał się z 2 parowozów tendrzaków firmy Henschel, 10 platform czteroosiowych i 20 par wózków leśnych. Jego stan często się zmieniał w zależności od sytuacji i potrzeb przewozowych. Warsztaty w Zamczysku dokonywały tylko napraw bieżących i służyły do utrzymania kolejki w stanie nadającym się do eksploatacji. Wszystkie naprawy główne wykonywane były na zewnątrz, w warsztatach kolejek leśnych w Zagnańsku lub w Hajnówce. Od 1950 r. naprawy parowozów wykonywano w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Nowym Sączu. Kolejka leśna w Zamczysku, jak wszystkie kolejki leśne, była w gestii Ministerstwa Leśnictwa.

2. Kolejka leśna w Nurcu została zbudowana podczas I wojny światowej przez okupacyjne wojska niemieckie w latach 1915–1917 w celu eksploatacji miejscowych terenów leśnych. Do budowy linii zastosowano szyny patentowe o szerokości toru 600 mm. Niedaleko stacji kolei normalnotorowej w Nurcu wybudowano małą parowozownię i warsztat, łącząc to zaplecze techniczne torem ze stacją Nurzec, leżącą na linii Siedlice–Czeremcha–Hajnówka. Linię główną budowano w dwóch kierunkach: na północ

⁸ O aktualnej działalności i obecnym stanie Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie – zob. literaturę przywoływaną w przyp. 1 artykułu Ł. Popowskiego w niniejszej publikacji [przyp. red.].

przez Zalesie do Żurobic o długości 12,5 km oraz w kierunku południowym, przecinając przy tym tory kolei normalnotorowej na jednym poziomie, do Radziwiłłówki i dalej w kierunku wschodnim, do Mętnej, o długości 17,5 km. Zbudowano jeszcze odgałęzienie od linii południowej do majątku Klęczka (4,2 km) oraz do majątku Koszewatka (5,4 km). Wybudowano również połączenie do powstającego tartaku w Nurcu, do którego zaczęto zwozić drewno z lasu (plan nr 4). Po przetarciu deski wożono na platformach na stację, gdzie na rampie przeładowywano je na wagony normalnotorowe. W późniejszym okresie wybudowano jeszcze drugą parowozownię przy tartaku, w której stacjonował jeden parowóz.

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. kolejka była przez pewien czas w administracji wojskowej, a w 1921 r. została przejęta przez Okręgowy Zarząd Lasów Państwowych w Siedlcach. Z uwagi na znaczne przetrzebienie lasów przez okupacyjne wojska niemieckie niektóre tory rozebrano. Z 40 km torów posiadanych przez kolejkę w 1918 r. w dziesięć lat później pozostało 28 km. Kolejka nie tylko woziła drewno z lasów, ale również obsługiwała niektóre majątki rolne. Tabor jej składał się z 2 parowozów typu HF (*Brigadelokomotiven*), 6 wagonów platform czteroosiowych i 25 par wózków leśnych. Oprócz parowozów jako siły pociągowej używano też koni.

Podczas II wojny światowej okupanci również używali kolejki do wywożenia drewna. W 1944 r. wywieziono na zachód obydwa parowozy, więc po zakończeniu wojny jako siła trakcyjna używane były konie. W 1946 r. kolejka w Nurcu posiadała 27 km linii oraz 13 wagonów platform ciągniętych przez konie. Długość linii kurczyła się z każdym rokiem, gdyż w związku z budową nowych obiektów wojskowych zaczęto rozbierać tory na trasie do Radziwiłłówki. Ostatecznie zakończono rozbiórkę kolejki w Nurcu w 1955 r. Jednak po dwóch latach powstał nowy plan budowy kolejki inną niż dotychczas trasą. Wytyczono ją z tartaku w Nurcu w kierunku południowym na Werpól, do Adamowa, o ogólnej długości torów 15 km. Zbudowano linię, zachowując taką samą szerokość torów jak poprzednio (600 mm). Nowa kolejka przewoziła rocznie 9 tysięcy metrów sześciennych drewna. W miarę jednak wyczerpywania się surowca leśnego w latach 60. zaczęto coraz częściej używać do wywózki drewna z lasu transportu samochodowego i ciągników. Nowa kolejka posiadała wybudowaną nową halę na 5 lokomotyw spalinowych serii WLS40 oraz warsztat naprawczy tuż przy tartaku. Utrzymywanie kolejki było coraz bardziej nieopłacalne, więc zdecydowano się ją rozebrać, do czego doszło w latach 1972–1973.

3. Kolejka leśna Dalekie–Knurowiec–Brańszczyk zbudowana została od tartaku przy stacji Dalekie (przy kolei Tuszcz–Ostrołęka) w kierunku wschodnim, do lasów nadleśnictwa Jagiel, po czym skręcała w kierunku Knurowca, przy szosie strategicznej Warszawa–Białystok, gdzie przeprowadzano wyrąb lasu. Kolejkę zbudowały wojskowe formacje kolejowe armii rosyjskiej w 1913 r., przyjmując szerokość toru 750 mm. Długość linii wynosiła 10 km. Przy siedzibie nadleśnictwa w Dalekiem wybudowano parowozownię na jedno stanowisko oraz punkt naboru wody. Po wybuchu I wojny światowej wojska rosyjskie przedłużyły linię kolejki o 5 km do Brańszczyka nad Bugiem (plan nr 2).

Oprócz zwózki drewna do tartaku w Dalekiem miała ona mieć też znaczenie strategiczne w razie zatrzymania się linii frontu na Bugu. Letnia ofensywa wojsk niemieckich w 1915 r. szybko przesunęła linię frontu daleko na wschód, a kolejka spełniała rolę leśnej. W 1932 r. rozebrano odcinek z Brańszczyka do Knurowca długości 5 km i kolejka wróciła do pierwotnego stanu. Eksploatowano ją do 1960 r., a już w następnym roku rozebrano, przestawiając się na transport samochodowy.

Podczas eksploatacji miejscowych lasów w okresie międzywojennym zbudowano od niej szereg bocznic do miejsc wyrębu drewna. Jedną z linii głównych przedłużono z tartaku w Dalekiem do kolonii Porządzie. Jednak nigdy nie przewożono nią większych ilości drewna, co stawiało pod znakiem zapytania opłacalność kolejki. Roczny jej przewóz wynosił zaledwie 8 tysięcy metrów sześciennych drewna – bardzo mało w porównaniu z przewozami kolejki leśnej w Hajnówce wynoszącymi przeciętnie 150 tysięcy metrów sześciennych.

Na linii głównej kolejki w Dalekiem stosowano parowozy, na bocznicach również trakcję konną. Kolejka posiadała 1 parowóz (w niektórych latach 2 parowozy), 10 platform czteroosiowych i 40 par wózków leśnych. W 1961 r. był tylko 1 parowóz, 10 platform i 9 wózków leśnych.

4. Kolejka leśna w Parciakach zbudowana została przez wojska niemieckie w latach 1915–1916 dla eksploatacji surowca leśnego z południowej części Puszczy Kurpiowskiej. Od tartaku w Parciakach zbudowano linię o szerokości toru 600 mm, równoległą do kolei normalnotorowej Ostrołęka–Wielbark, lecz w sposób nieco zygzakowaty. Linia zaczynała się w lesie przy nadleśnictwie Szeroka Biel i biegła do stacji kolejowej Olszewka, następnie odchodziła do lasu i ponownie zbliżała się do toru kolejowego przy stacji Parciaki, gdzie było połączenie z miejscowym tartakiem. Następnie linia kolejki znów wchodziła do lasu i wracała do kolei przy stacji Zabiele, potem znów odchodziła w las i kończyła się w leśnictwie Rupin. Długość kolejki wynosiła 21 km, na jej trasie znajdowały się trzy stacje styczne z kolejką normalnotorową, na których były punkty przeładunkowe na wagony normalnotorowe (plan nr 2). Kolejka posiadała 20 wagonów obsługiwanych trakcją konną i przewoziła rocznie 3 tysiące metrów sześciennych drewna. Jako nierentowna została zamknięta w 1963 r.

B. Kolejki cukrownicze

1. Cukrownia „Józefów” w Płochocinie koło Warszawy powstała w 1866 r., a własną kolejkę do zwózki buraków cukrowych zbudowała w latach 1912–1913. Jej linia biegła z cukrowni przez Rokitno, Żuków, Krasnowolę, Chlebnię do Grodziska Mazowieckiego (plan nr 1). Miała 12 km długości i tor lekkiego typu o szerokości 600 mm. Stosowano trakcję konną, tabor składał się z 20 wagoników dwuosiowych o nośności 3 ton. W latach 1925–1926 zakupiono 3 parowozy dwuosiowe i 24 wagoniki dwuosiowe o nośności 5 ton. Parowozy te w 1932 r. sprzedano, a kupiono 3 małe lokomotywki spalinowe i takim taborom obsługiwało transport cukrowni. Wraz z likwidacją cukrowni w 1947 r., zlikwidowano również kolejkę.

2. Cukrownia „Michałów” w Lesznie koło Błonia powstała w 1852 r., a kolejkę wąskotorową do zwózki buraków zbudowano w latach 1912–1913. Łączyła ona cukrownię ze stacją kolejową w Błoni, a wraz z odgałęzieniami miała 9 km długości (plan nr 1); szerokość toru wynosiła 750 mm. W 1922 r. zbudowano odgałęzienie do Myszczyzna długości 7 km oraz bocznicę do cegielni, którą również obsługiwało kolejka. Tabor składał się z 3 parowozów tendrzaków i 60 wagonów towarowych zbudowanych w różnych fabrykach i o różnej nośności. Kolejka posiadała rampę przeładunkową na stacji kolei normalnotorowej w Błoni. Została zlikwidowana w 1969 r.

3. Cukrownia „Guzów” w Guzowie koło Żyrardowa powstała w 1830 r., a własną kolejkę do zwózki buraków oraz dowozu węgla zbudowała w latach 1925–1926 z materiałów po kolejkach wojskowych odkupionych okazyjnie od Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Linia ta, o szerokości toru 600 mm i długości 14 km, łączyła cukrownię ze stacją kolei normalnotorowej w Szymanowie (plan nr 1), gdzie odbywał się przeładunek węgla, buraków, wycieków, wapna i gotowego cukru. Tabor składał się z 3 parowozów wojskowych HF (*Brigadelokomotiven*), 30 wagonów czteroosiowych (*Brigadewagen*) o nośności 5,5 tony i 16 wywrotek kolebkowych. Po 1945 r. wzrosły znacznie tereny plantacji buraków cukrowych w tym regionie i w związku z tym powiększono tabor do 6 parowozów i 75 wagonów, z których 20 było o nośności 10 ton. Kolejkę zlikwidowano w 1972 r.

4. Cukrownia „Dobrzelin” koło Żychlina powstała w 1850 r., a w jej pobliżu istniały już wówczas dwie starsze: „Tomczyn” założona w 1843 r. i „Model” powstała w 1849 r. W latach 1921–1923 cukrownie te na dogodnych warunkach odkupiły od Ministerstwa Kolei Żelaznych materiały z rozbieranych kolejek wojskowych, wraz z taborami, i rozpoczęły budowę własnych kolejek do dowożenia buraków cukrowych z pól. Wielki kryzys gospodarczy na początku lat 30. spowodował upadek cukrowni „Tomczyn” i „Model”, które zamknięto, a kolejki ich odkupiła cukrownia „Dobrzelin”, która w tym czasie posiadała już 44 km własnej linii wąskotorowej. Po przejęciu z cukrowni „Tomczyn” 11 km linii, a z cukrowni „Model” aż 30 km linii, weszła w posiadanie sieci wąskotorowej o łącznej długości 85 km o torze szerokości 600 mm. W 1937 r. została zamknięta cukrownia „Łanięta”, której kolejkę o długości 24 km z fabryki do stacji kolei normalnotorowej Strzelce też przejęła cukrownia „Dobrzelin”. Połączenie tej linii z cukrownią nastąpiło dopiero w 1946 r., kiedy wybudowano łącznicę z Poborza do Strzelce (plan nr 5).

W okresie przedwojennym część linii rozebrano, np. odcinek Kiernozia–Łowicz. W 1950 r. sieć kolejki cukrowni „Dobrzelin” mierzyła 93 km. Tabor jej składał się z 24 parowozów, 2 lokomotyw spalinowych, 450 wagonów towarowych, 1 wagonu osobowego i 10 wagonów gospodarczych. Likwidację kolejki rozpoczęto w 1968 r., rozbierając stopniowo w pierw odcinki najdalsze (Piotrowo–Strzelce, Sanniki–Kiernozia), potem bliższe cukrowni. Likwidację zakończono w 1978 r.

5. Cukrownia „Leśmierz” powstała w 1838 r. w Leśmierzu koło Łęczycy, a w odległości 14 km od niej, w Młynowie koło Piątku, uruchomiono w 1842 r. cukrownię „Młynów”. Obie te cukrownie pobiły sobie kolejki z materiałów zakupionych okazjonalnie od Ministerstwa Kolei Żelaznych. Cukrownia „Leśmierz” zaczęła budowę swojej kolejki w 1920 r. od fabryki do stacji Sierpów, gdzie nastąpiło połączenie z Kujawskimi Kolejami Dojazdowymi o takiej samej szerokości toru 600 mm. Następnie tor kolejki cukrowniczej biegł przez Tkaczew, Leżnicę, Petczyska do miejscowości Ner. Tu następowało rozgałęzienie do Dominikowic Kościelnych oraz do Świnic, gdzie następowało jeszcze jedno rozgałęzienie do Zbylczyc i Kozanek (plan nr 6).

W 1926 r. kolejka cukrowni „Leśmierz” posiadała 70 km linii, 8 parowozów tendraków, 160 wagonów towarowych różnych typów i 2 wagony osobowe. W 1931 r. zlikwidowano cukrownię „Młynów”, a jej kolejkę buraczaną przejęła cukrownia „Leśmierz”, powiększając sieć swojej kolejki do 106 km, a tabor do 12 parowozów, 230 wagonów towarowych, 2 wagonów osobowych i o 1 lokomotywę spalinową. Były to jednak dwie oddzielne kolejki, do połączenia których trzeba było wybudować łącznicę długości 14 km. Podczas II wojny światowej z nakazu władz niemieckich połączono tory obydwóch kolejek i dołączono jeszcze kolejkę cukrowni „Irena” w Łyszkowicach (plan nr 5). W 1947 r. zamknięta została cukrownia „Irena” i jej kolejkę skrócono, odłączając od cukrowni „Leśmierz”. Od 1966 r. zaczęto stopniowo likwidować kolejkę, zaczynając od torów dawnej cukrowni „Młynów”. Proces likwidacji trwał przez 20 lat i ostatecznie tory kolejki zlikwidowano w 1986 r.

6. Cukrownia „Irena” w Łyszkowicach koło Łowicza powstała w 1871 r. Kiedy w 1907 r. dobra łyszkowickie wraz z fabryką zostały odkupione przez bogatego kapitalistę Rosenberga z Łodzi, ten zmodernizował zakład i wybudował linię kolejki wąskotorowej o szerokości toru 600 mm z Łyszkowic do stacji szerokotorowej Kolei Kaliskiej – Domaniewice. Kolejka miała 8 km długości i była obsługiwana trakcją konną. W 1926 r. kolejka posiadała już tabor złożony z parowozu, lokomotywy spalinowej z silnikiem benzynowym, 47 wagonów towarowych o nośności 5,5 tony i wagonu osobowego. Podczas II wojny światowej połączono kolejki cukrowni „Irena” w Łyszkowicach i cukrowni „Leśmierz” odcinkiem Domaniewice–Piotrowice długości 11 km (plan nr 5). Łącznica ta istniała od 1943 r. do 1960 r., potem została rozebrana. W 1947 r. zlikwidowano cukrownię „Irena”, przekształcając ją w fabrykę laktozy. Kolejkę eksploatowano nadal jako dobry środek transportu pomiędzy PKP Domaniewice a fabryką w Łyszkowicach. W 1970 r. z nakazu władz odgórnych kolejkę rozebrano, przestawiając się na transport samochodowy.

7. Cukrownia „Izabelin” w Głinojecku koło Płońska powstała w 1859 r. Początkowo surowiec dowożono do niej chłopskimi furmankami. Kolejkę wąskotorową wybudowano w 1922 r., dzięki okazjonalnie zakupionym materiałom kolejowym od Ministerstwa Kolei Żelaznych. Pierwszy odcinek wybudowano do Baboszewa, gdzie była wówczas stacja kolejki wąskotorowej Nasielsk–Lubicz o szerokości toru 600 mm, przebudowywanej właśnie na kolej normalnotorową. W Baboszewie urządzono rampy przeładunkowe i punkt naboru wody. Urzędował tam dyżurny ruchu, gdyż linia krzyżowała się tam z koleją państwową. W 1923 r. rozpoczęto budowę linii z Baboszewa do Drobina przez Werpilę, z odgałęzieniem do Góry, a następnie z Drobina do Słupca i Dzikarzewa. Całą kolejkę ukończono w 1924 r. Łączna jej długość wynosiła 58 km, tor miał szerokość 600 mm (plany nr 2 i 7).

W 1926 r. tabor kolejki składał się z 6 parowozów wojskowych oraz 100 wagonów czteroosiowych (*Brigadewagen*) o nośności 5,5 tony. Podczas II wojny światowej, w 1942 r. kolejkę połączono z kolejką cukrowni „Borowiczki” przez zbudowanie odcinka długości 6 km ze Słupca do Gutowa. W 1960 r. kolejka posiadała 14 parowozów, 2 lokomotywy spalinowe oraz 180 wagonów towarowych różnych typów o nośności od 5 do 10 ton. Z uwagi na przestawienie się na transport samochodowy kolejka została zamknięta, a następnie rozebrana w latach 1970–1972.

8. Cukrownia „Borowiczki” koło Płocka powstała w 1900 r., a wraz z fabryką zbudowano 1,5 km toru wąskotorowej kolejki konnej do przystani nad Wisłą (plany nr 2 i 8). Podczas kampanii jesiennych buraki dowożono furmankami chłopskimi oraz barkami wiślanymi, które rozładowywano na przystani na wagoniki kolejki konnej i tą dostarczano na teren fabryki. W 1920 r. zakupiono od Ministerstwa Kolei Żelaznych materiały kolejowe z rozbieranych kolejek wojskowych i rozpoczęto budowę kolejki cukrowniczej. W 1921 r. zbudowano 10 km toru o szerokości 600 mm do Glinna, gdzie powstało rozgałęzienie torów w kierunkach: do przystani wiślanej w Płocku długości 9 km, do Gutowa przez Mokrsk długości 24 km i do Pilichowa długości 29 km. Po doprowadzeniu do Płocka kolei normalnotorowej postanowiono przy transporcie buraków korzystać z niej, zamiast barek wiślanych. W 1939 r. rozebrano tory do przystani wiślanej w Płocku, a ułożono je do stacji kolejowej. W tym czasie sieć kolejki cukrowni „Borowiczki” wynosiła 66 km, zaś tabor składał się z 6 parowozów wojskowych oraz 148 wagonów towarowych. W 1942 r. kolejkę cukrowni „Borowiczki” połączono z kolejką cukrowni „Mała Wieś” mającą taką samą szerokość torów. Połączenie to zbudowano od Pilichowa do Worowic

długości 3,5 km, a w tym samym roku zbudowano drugie połączenie z kolejką cukrowni „Izabelin”. W 1960 r. tabor kolejki cukrowni „Borowiczki” składał się z 12 parowozów, 3 lokomotyw spalinowych, 2 wagonów osobowych i 220 wagonów towarowych różnych typów i o różnej nośności.

Z uwagi na odgórne zarządzenie przejścia na transport samochodowy kolejkę zlikwidowano i rozebrano w latach 1970–1971.

9. Cukrownia „Mała Wieś” koło Płońsk powstała w 1899 r., natomiast kolejkę do zwózki buraków wybudowano dopiero w 1926 r., odkupując materiały kolejkowe z rozbieranej kolejki państwowej Nasielsk–Płońsk–Sierpc, którą przebudowano i uruchomiono jako normalnotorową w 1924 r. Inicjatorem budowy kolejki był ówczesny właściciel cukrowni, Piasecki, który wprowadził w fabryce wiele usprawnień i modernizacji. Przyjęto szerokość toru 600 mm. Pierwszą linię zbudowano od stacji kolejowej Płońsk do fabryki długości 30 km, otwierając ją na kampanię jesienną 1926 r. W następnym roku wybudowano linie do Kobylnik, Nacpolska i Worowic, tworząc sieć o ogólnej długości 48 km, którą ukończono całkowicie w 1928 r. (plany nr 2 i 7). Tabor liczył wówczas 6 parowozów i 80 wagonów o nośności 5 ton. Podczas II wojny światowej, w 1942 r., zbudowano połączenie z kolejką sąsiedniej cukrowni „Borowiczki” oraz rozpoczęto budowę nowych linii do Osieka i do Kępy Polskiej, których nie ukończono. W 1960 r., w okresie szczytowym tej kolejki, pełniło na niej służbę 9 parowozów różnych typów, 3 lokomotywy spalinowe oraz 120 wagonów towarowych różnych typów, o nośności od 5 do 10 ton. Ruch na kolejce wstrzymano w 1980 r., przechodząc na transport samochodowy. Całkowicie rozebrano kolejkę w 1984 r.

10. Cukrownia „Krasiniec” w Szczukach koło Makowa Mazowieckiego (majątku hrabiego Zygmunta Krasińskiego) powstała w 1866 r. Podczas I wojny światowej kolejowe wojska niemieckie wybudowały kolejkę z Mławy do stacji Pasieki. Po przesunięciu się linii frontu daleko na wschód kolejkę tę rozebrano od Pasiek do Przasnysza.

Po 1918 r. pozostawiona kolejka Mława–Przasnysz została zaliczona do kolei użytku publicznego i weszła w gestię Ministerstwa Kolei Żelaznych. Od tego Ministerstwa cukrownia „Krasiniec” zakupiła materiały i wybudowała własną kolejkę do zwózki buraków. Przyjęto tor szerokości 600 mm i rozpoczęto budowę linii w 1924 r. od fabryki przez Krasne i Szwejki do Gołymina Starego długości 16 km. W roku następnym zbudowano linię przez Żbiki, Leszno Mazowieckie do Przasnysza miasta długości 17 km. W 1926 r. cukrownia „Krasiniec” posiadała kolejkę o ogólnej długości 33 km oraz 4 parowozy wojskowe typu HF i 38 wagonów czteroosiowych wojskowych (*Brigadewagen*) o nośności 5 ton. W 1949 r. całą tę kolejkę wraz z tablem przejęły Polskie Koleje Państwowe, włączając ją do sieci kolejki mławskiej w celu ożywienia gospodarczego regionu. Po przebudowie torów z szerokości 600 na 750 mm w 1961 r. do pracy manewrowej na terenie cukrowni używano dwóch parowozów i jednej lokomotywy spalinowej. Cukrownia „Krasiniec” zaprzestała całkowicie korzystać z usług kolejki w 1980 r., wtedy rozebrano resztę torów.

11. Cukrownia „Ciechanów” w Ciechanowie powstała w 1882 r., a pierwszą swoją kolejkę cukrowniczą zbudowała w latach 1911–1912. Biegła ona od fabryki przez Krubin i Chrzanów w kierunku Opinogóry do Władysławowa. Długość jej wynosiła 7,5 km, tor był o szerokości 750 mm. Zakupiono na tę kolejkę 2 parowozy i 30 wagonów towarowych dwuosiowych o nośności 5 ton. Podczas I wojny światowej wojska rosyjskie zarekwirowały cały tabor, wywożąc go na wschód. Po odzyskaniu niepodległości cukrownia zakupiła materiały kolejkowe wraz z tablem od Ministerstwa Kolei Żelaznych

i rozbudowała w latach 1925–1926 swoją nową kolejkę o szerokości toru 600 mm. Nową linię wybudowano od fabryki do Pałuk długości 12 km, a od niej poprowadzono odgałęzienia przez Władysławowo, Opinogórę do Galastu długości 8 km i z Wróblewa do Nasierowa przez Gostkowo długości 2 km. W 1926 r. kolejka cukrowni „Ciechanów” posiadała sieć o długości 22 km, 4 parowozy wojskowe typu HF i 72 wagony towarowe wojskowe (*Brigadewagen*) o nośności 5,5 tony. Kolejka ta nie posiadała połączenia z kolejką mławską w Ciechanowie, które o długości 2 km wybudowano dopiero w 1949 r. W tym czasie PKP przejęły całą kolejkę cukrowni „Ciechanów” wraz z tablem, włączając ją do sieci kolejki mławskiej. W gestii cukrowni pozostawiono tylko 7 km bocznice do Opinogóry i Nasierowa. Bocznice te cukrownia obsługiwała własnym tablem, którego PKP nie przejęły gdyż nie odpowiadała ich wymogom.

Po przebudowie całej kolejki mławskiej na 750 mm również przebudowała swoje bocznice cukrownia, przechodząc na trakcję spalinową. W 1978 r. tory bocznice cukrowni do Opinogóry i Nasierowa zostały rozebrane, a w dwa lata później cukrownia przeszła na transport samochodowy i zaprzestała korzystać z usług kolejki PKP.

Ogólnie podsumowując, kolejki leśne i cukrownicze, trzeba zwrócić uwagę, że długość ich była zmienna w różnych latach, co wynikało z potrzeb eksploatacyjnych oraz uwarunkowań miejscowych. Jedno jest pewne, że dwudziestolecie 1960–1980 było końcem epoki przemysłowych kolejek wąskotorowych na Mazowszu. Wyrok na nie wydał rozwój motoryzacji. Mała jest obecnie szansa na przetrwanie kolejek użytku publicznego będących w gestii Polskich Kolei Państwowych, o ile nie rozwinie się na nich na dużą skalę ruchu turystycznego i lokalnych przewozów masy towarowej. Szansę na przetrwanie ma Muzealna Kolej Wąskotorowa, będąca pewnego rodzaju żywym muzeum.

BIBLIOGRAFIA

Opracowania:

- CHLUDZIŃSKI T., ŻMUDZIŃSKI J., *Mazowsze: mały przewodnik*, Warszawa 1978.
- HUMMEL B., *Rola samorządu w rozwoju kolejek wąskotorowych i innych komunikacji miejscowych*. Warszawa 1924.
- Leśne kolejki wąskotorowe północno-wschodniej Polski w latach 1910–1991. 75-lecie kolejki leśnej w Puszczy Białowieskiej*, red. S. Szawiec, K. Bielawski, W. Stankiewicz, Białystok 1991.
- LIJEWSKI T., *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii, Dokumentacja Geograficzna, z. 5, Warszawa 1959.
- MOCZULSKI M., POKROPIŃSKI B., *Atrakcyjna powiatówka*, „Eksploatacja Kolei”, 1984, nr 6, s. 162-165.
- NASTIUSZONEK W., *Skierniewice i okolice*, Warszawa 1985.
- PIOTROWSKI J. P., WYSOKIŃSKI J., *Z Warszawy za miasto*, Warszawa 1980.
- PISARSKI M., *Koleje polskie 1842–1972*, Warszawa 1974.
- PODOSKI J., *Rola i potrzeba komunikacji znaczenia miejscowego dla racjonalnego rozwiązania ogólnego programu komunikacyjnego w Polsce*, Warszawa 1938.
- POKROPIŃSKI B., *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa 1980.
- POKROPIŃSKI B., *Kolejka marecka*, Warszawa 1985.
- Polskie Koleje Państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929.
- Sochaczewska ciuchcia*, pr. zbior., Warszawa 1991.

SURGIIEWICZ S., *Warszawskie ciuchcie*, Warszawa 1972.

ZAJFERT M., DEMBIŃSKI W., *Kolejka mławska*, Warszawa 1991.

Czasopisma:

„Dziennik Służbowy Warszawskich Kolei Zachodnich i Wschodnich”, 1943–1944.

„Gazeta Poranna”, 1914–1918.

„Gazeta Warszawska”, 1897–1904.

„Inżynier Kolejowy”, Warszawa, 1924–1939.

„Kronika Warszawy”, 1924–1936.

„Przegląd Komunikacyjny”, 1924–1930.

„Przegląd Techniczny”, 1902–1939.

„Stolica”, 1960–1978.

„Świat”, 1916–1926.

„Życie Warszawy”, 1949–1957.

Mapy:

Mapa okolic Warszawy, 1932.

Mapy sieci kolejowej w Polsce, 1924, 1936, 1938, 1946, 1952.

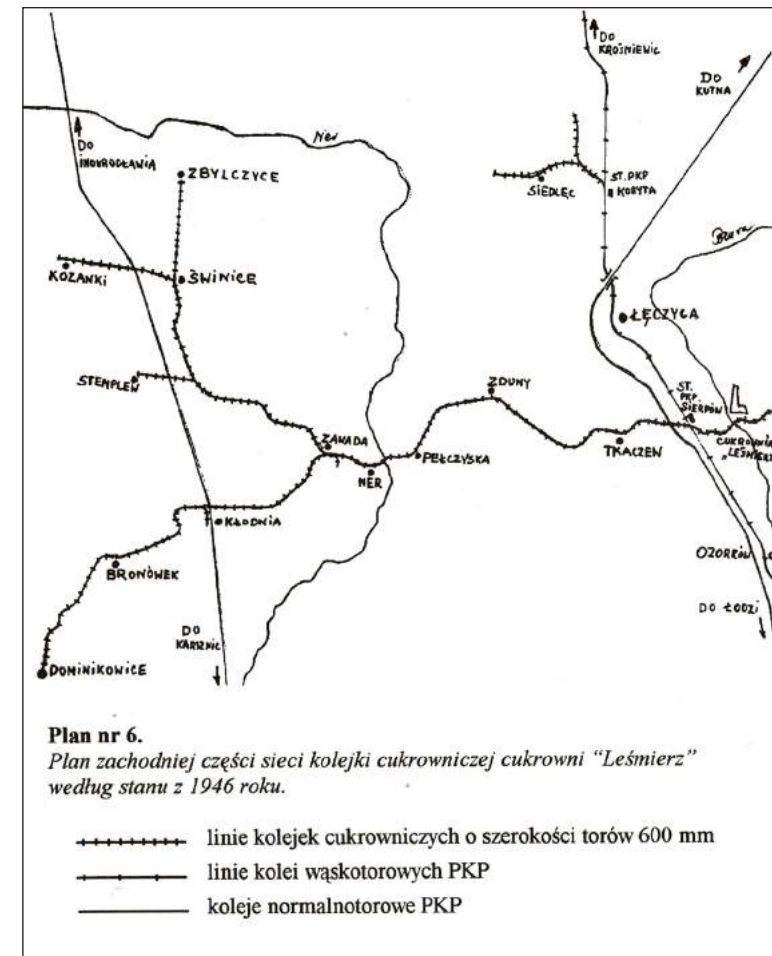
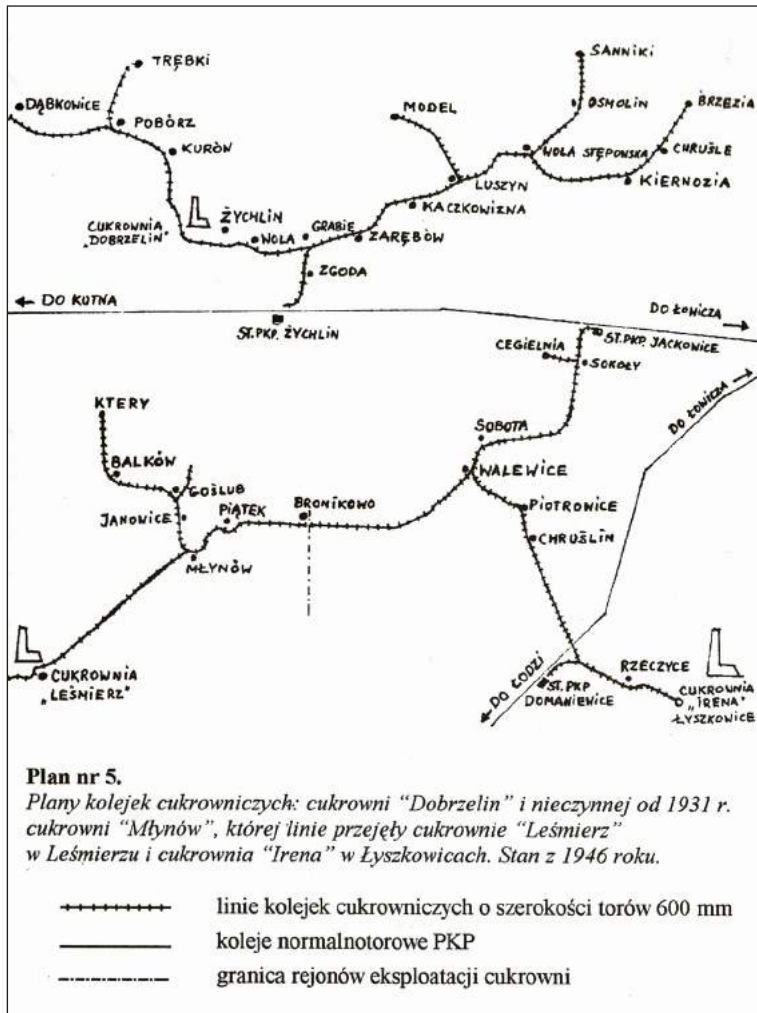
Okolice Warszawy: mapa turystyczna.

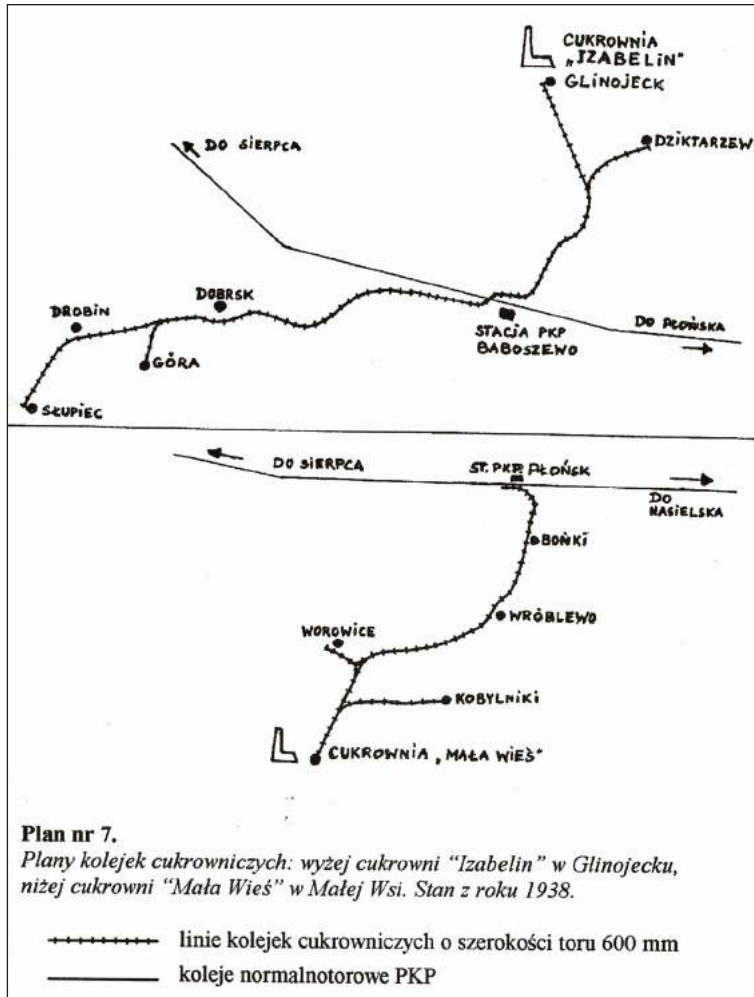


Fot. 1. Pociąg Kolei Konnej Wilanowskiej na przystanku przy „Promenadzie” (źródło: odbitka z tygodnika „Biesiada Literacka” z 1892 r., zbiory Autora).



Fot. 2. Kolej marecka. Pociąg do Radzymina na stacji Pustelnik II, 1970 r. (fot. Autor).





SPIS TREŚCI

Słowo wstępne.....	5
MICHAŁ BUDNIK, <i>Koleje polowe z okresu I wojny światowej na ziemiach polskich – koncepcja, budowa, użytkowanie i próba usystematyzowania</i>	7
MICHAŁ FLUDZIŃSKI, <i>Rodzaje trakcji na kolejach polowych</i>	17
TOMASZ JANKOWSKI, <i>Wojskowe koleje wąskotorowe w II RP. Przyczynek do badań</i>	33
TOMASZ JANKOWSKI, <i>Wojskowe koleje wąskotorowe w Polsce po 1945 roku</i>	71
DR ARIEL CIECHAŃSKI, <i>Wojenne koleje polowe a rozwój wybranych kolei cukrowniczych w Polsce w latach 1918-1939</i>	99
ŁUKASZ POPOWSKI, <i>Koleje polowe na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej oraz powiatu sochaczewskiego. Przyczynek do badań</i>	119
DR ŁUKASZ TYBURSKI, <i>Wpływ kolei leśnej na Puszcę Kampinoską</i>	157
KONRAD SZOSTEK, <i>Kolej polowa w gminie Nieporęt</i>	169
MICHAŁ DURAJ, <i>Kolej grójecka i wilanowska</i>	185
Aneks: BOGDAN POKROPIŃSKI, <i>Kolejki wąskotorowe Mazowsza</i>	197

