

EUGENIUSZ SKRABSKI

## Likwidacja kolejek leśnych na Kielecczyźnie

Ликвидация лесных железных дорог на Келецкой земле

Liquidation of forest railroads in the region of Kielce

**K**olejki leśne na Kielecczyźnie zaczęli budować w 1915 roku Austriacy przy pomocy jeńców wojennych. Pierwszą kolejkę o uciągu konnym zbudowano przy tartaku w Zagnańsku. Stopniowo były one rozbudowywane i przebudowywane na trakcję parową aż do lat pięćdziesiątych.

W 1928 roku nastąpiła zmiana właściciela tartaku, a kolejki leśne przeszły pod Państwowy Zarząd Kolejek Leśnych w Zagnańsku. W skład Zarządu Kolejek Leśnych wchodziły cztery kolejki leśne (tab. 1).

Tabela 1

### Kolejki leśne w Zagnańsku

Lp.	Nazwa kolejki leśnej z liniami i rozgałęzieniami	Długość torów w km	Prześwit torów w mm
1	Zagnańsk z linią Zagnańsk — Św Krzyż oraz z linią Zagnańsk — Suchedniów (Krzyżówki) z odgałęzieniem do Świniej Góry	31 25	600 600
2	Kielce z linią Kielce — Niwki Daleszyckie z rozgałęzieniami: Niwki — Złota Woda oraz Niwki — Raków	59	600
3	Starachowice z linią Starachowice — Kutery	29	750
4	Pionki z linią Pionki — Stoki oraz z linią Pionki — Kobyli Las z rozgałęzieniami Kobyli Las — Cztery Kopce i Kobyli Las — Garbatka	500	600

W okresie powojennym do roku 1960 wszystkie kolejki leśne przewoziły z lasu do tartaków i składnic ok. 100 tys. m<sup>3</sup> drewna. Miesięczne przewozy dochodziły do 14 tys. m<sup>3</sup> drewna. Należy dodać, że z wyjątkiem

Puszczy Kozienickiej wszystkie obręby leśne, z których kolejki leśne wywoziły drewno, były trudno dostępne, bagniste, bez utwardzonych dróg.

W końcu lat sześćdziesiątych na terenie lasów OZLP Radom zaczęto dość intensywnie budować drogi utwardzone, głównie z powodu potrzeb ogólnogospodarczych. Masa wywożonego drewna samochodami zaczęła przewyższać masę drewna wywożoną kolejkami. W OTL Zagnańsk zaczęła się rywalizacja między transportem samochodowym, który rozwijał się coraz bardziej, a transportem kolejkowym, który zaczął podupadać. Samochody coraz częściej zabierały drewno ze składnic przykolejkowych. Doprowadzało to do stopniowej likwidacji kolejek leśnych.

Przyczyny likwidacji kolejek leśnych można podzielić na ogólne (wspólne dla wszystkich kolejek) oraz szczegółowe (indywidualne dla poszczególnych kolejek).

#### 1. Przyczyny ogólne:

a) — stopniowy odpływ ludzi młodych do transportu samochodowego, gdzie praca była lżejsza, a zarobki lepsze,

— samochody wywozowe były wyposażone we wciągarki mechaniczne do załadunku drewna, natomiast załadunek drewna na wagony wykonywano wciągarkami ręcznymi,

— drużyny pociągowe (kierownicy pociągów i hamulcowi) musiały bez względu na warunki atmosferyczne stać podczas jazdy na podestach przy hamulcach (na wąskotorowych wagonach do przewozu dłużyc nie wolno było budować budek hamulcowych),

— odcinki torowe obsługiwane przez poszczególne grupy wynosiły po kilkanaście kilometrów, a pracownicy pochodzili ze wsi oddalonych od miejsca pracy od kilku do kilkunastu kilometrów;

b) konieczność remontów i konserwacji torowiska, mostów i taboru oraz utrzymanie odpowiedniego zatrudnienia bez względu na ilość przewożonego drewna;

c) pogłębiające się trudności w zaopatrzeniu w podkłady, szyny, osprzęt taboru do starych nie produkowanych typów;

d) wysoka amortyzacja torów, mostów i taboru;

e) wzrastające koszty remontów i konserwacji torów, mostów i taboru ze względu na wiek i wyeksploatowanie kolejek;

f) wyeksploatowanie lasów w pobliżu torowiska zmuszało do prowadzenia zrywki drewna na dłuższych odległościach od składnic przykolejkowych, a tym samym wzrost kosztów zrywki;

g) zmniejszająca się masa drewna do wywozu kolejkami w miarę rozbudowy utwardzonych dróg leśnych powodowała wciąż wzrastające koszty wywozu 1 m<sup>3</sup>/km.

Dla przykładu — koszt przewozu 1 m<sup>3</sup>/km drewna trakcją samochodową w 1967 r. wynosił 3,02 zł, natomiast kolejkami leśnymi był wyższy (tab. 2).

Przewóz kolejkami był opłacalny, jeżeli na 1 km toru kolejkami przewoziło się ponad 1 tys. m<sup>3</sup> drewna. Należy dodać, że gdyby w transporcie samochodowym do kosztu wywozu dodać amortyzację dróg, mostów, przepustów — wynik mógłby być na korzyść kolejek.

W roku 1973 wynik finansowy przewozu drewna podano w tab. 3. Zestawienie wywozu drewna samochodami i kolejkami w latach spadku wywozu drewna kolejkami, a zwiększającej się ilości przewożonego drewna samochodami podano w tab. 4.

## Koszty wywozu drewna kolejkami leśnymi

Lp.	Nazwa kolejki leśnej	Przewożona masa drewna rocznie m <sup>3</sup>	Średnia masa przewożonego drewna na 1 km toru	Koszt przewozu 1 m <sup>3</sup> km w zł
1	Kielce	10 000	170	11,10
2	Starachowice	8 000	270	9,80
3a	Zagnańsk — Św. Krzyż	8 000	260	10,98
3b	Zagnańsk — Suchedniów	10 000	400	15,90
4	Pionki	30 000	600	6,14

Tabela 3

## Wyniki finansowe przewozu drewna kolejkami i samochodami

Lp.	Wyszczególnienie	Zatrudnienie osób	Wywóz w tys. zł	Wynik w tys. zł	
				Zysk	Strata
1	Wywóz drewna samochodami	240	389	786	—
2	Wywóz drewna kolejkami	101	40	—	1 897

Tabela 4

## Wywóz drewna kolejkami i samochodami w latach 1965—1975

Rok	Wywóz w tys. m <sup>3</sup>	
	samochodami	kolejkami
1965/66	217	82
1969/70	328	45
1971	360	50
1972	365	44
1973	389	40
1974	417	37
1975	453	38

## 2. Przyczyny szczegółowe — indywidualne:

a) Kolejka Zagnańsk na linii świętokrzyskiej przewoziła głównie rudę żelaza z Kopalni Staszic w Rudkach do Zagnańska, gdzie przeładowywano ją na wagony PKP, a z powrotem woziła piach do Kopalni. W okresie od 1953 do 1960 roku na linii tej przewożono również pasażerów. Na linii suchedniowskiej przewożono w latach sześćdziesiątych do 1970 r. glinę z Kopalni Baranów do Zakładów Marywil w Suchedniowie. Drewna kolejka przewoziła 3—3,5 tys. m<sup>3</sup> miesięcznie.

Likwidacja kolejki nastąpiła w trzech etapach. W 1969 r. Kopalnia Staszic w Rudkach zrezygnowała z usług naszej kolejki, w związku z czym odcinek kolejki przechodzący przez Świętokrzyski Park Narodowy stracił znaczenie, gdyż wywóz drewna ze ŚPN wynosił zaledwie kilkaset m<sup>3</sup> rocznie. Odcinek ten został przekazany do WKKFiT w Kielcach i po odpowiednim dostosowaniu miał przewozić turystów do Św. Krzyża. Jednak ze względu na duże koszty nie doszło do tego i odcinek ten został rozebrany. Pozostały odcinek tej linii Zagnańsk—Bodzentyn, przechodzący przez lasy Nadleśnictwa Zagnańsk, został zlikwidowany w latach 1973 i 1974. Likwidację przyspieszył zmniejszający się stale wywóz na tym odcinku oraz budowa na podłożu kolejki szosy łączącej trasę E-7 z miejscowością Psary.

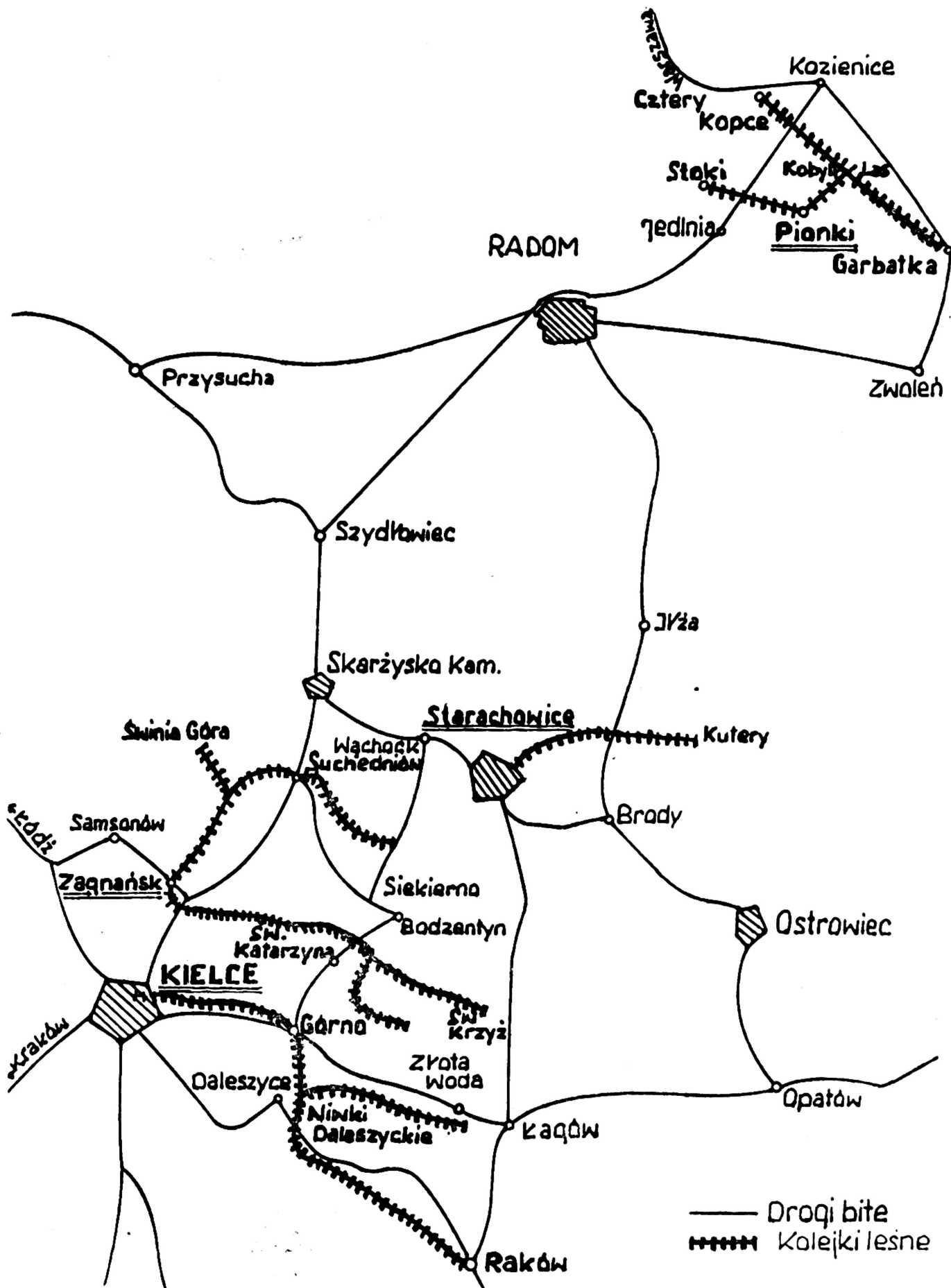
Linia Zagnańsk—Suchedniów została zlikwidowana w latach 1977—1978.

b) Kolejka Leśna Kielce przewoziła 2,5—3 tys. m<sup>3</sup> drewna miesięcznie. Zlikwidowana została w dwóch etapach. W pierwszym etapie zlikwidowano odcinek toru Kielce—Niwki Daleszyckie w związku z likwidacją tartaku i bazy kolejki w Kielcach. Pozostała część kolejki dowoziła drewno do składnicy przykolejkowej w Rakowie dla tartaku Raków. Masa przewożonego drewna była nieduża, a koszty wysokie. Brak było parowozowni. Na szlaku tego odcinka kolejki znajdowały się cztery drewniane mosty o długości do 40 m i wysokości do 8 m, które wymagały już gruntownego remontu. W tym czasie zbudowano szosę między Rakowem a Łagowem, co umożliwiło dowóz drewna samochodami do tartaku w Rakowie. Całkowita likwidacja tego odcinka nastąpiła w 1970 r.

c) Kolejka Starachowice przewoziła ok. 3 tys. m<sup>3</sup> drewna miesięcznie do tartaku w Bugaju oraz ok. 1 tys. ton rudy żelaza wydobywanej głównie w Leśnictwie Kutery (b. Nadleśnictwo Lubienia). Kolejka ta została zlikwidowana w latach 1959 i 1960 na skutek odcięcia głównych kompleksów leśnych przez budujące się Zakłady w Zębcu. Ażeby umożliwić wywóz drewna samochodami, została wybudowana droga w głąb lasu na terenie b. Nadleśnictwa Lubienia w latach 1959—1962.

d) Kolejka Leśna Pionki pozostała czynna najdłużej, a likwidacja jej nastąpiła dopiero po roku 1980. Po likwidacji Kolejki Starachowice i Kielce spora część pracowników znalazła zatrudnienie w transporcie samochodowym OTL, a pozostała część została zatrudniona w innych zakładach.

Po likwidacji Kolejki Zagnańsk pracownicy jej wzmocnili załogę głównie w warsztatach naprawczych, w grupie gospodarczej, i w innych działach, gdzie brakowało pracowników.



Otrzymane z rozbiórki szyny odsprzedano innym kolejkom leśnym. Pozostała część szyn złomowych została sprzedana pracownikom OTL i nadleśnictwom na cele budowlane i ogrodzeniowe.

Wózki kolejowe prawie w całości odkupiły czynne kolejki leśne w woj. lubelskim i białostockim, a pozostałą część (wyeksploatowaną) sprzedano na złom.

Podkładów kolejkowych odzyskaliśmy ok. 60%, gdyż pozostała ilość była już zgniła i pozostała w torowisku. Wydobyte podkłady, po pokryciu potrzeb opałowych zakładu, sprzedano pracownikom PTL (pracującym przy rozbiórce).

Lokomotywy, tendry i wagony osobowe pozostały jeszcze w Zagnańsku. Jedna lokomotywa z tendrem została pozostawiona przed OTL na pamiątkę, pozostałe lokomotywy z tendrami i pługami odśnieżnymi oczekują na oferty muzealne lub pocięcie na złom. Wagony osobowe służą jeszcze jako schrony i małe magazyny podręczne. Mosty i przepusty żelbetowe na torfowiskach wykorzystywane są jako drogi lub szlaki piesze. Mosty drewniane zostały rozebrane.

Stan posiadania nie został w całości uregulowany ze względu na brak jakiegokolwiek dokumentacji. Pasy torowisk przechodzące przez lasy ujęte były w operatach jako powierzchnia leśna i zostały przez nadleśnictwa zalesione lub służą jako drogi leśne. Pasy torowisk przechodzących przez pola na powierzchni nieleśnej zostały zaorane przez rolników lub służą jako drogi i nie miały uregulowanych stosunków własnościowych. Zlecenie różnym biurom geodezyjnym odtworzenia takiej dokumentacji geodezyjnej nie przyniosło rezultatu.

W 50-lecie powstania Zarządu Kolejek Leśnych, tj. 1978 r., została zakończona likwidacja kolejek leśnych na Kielecczyźnie. W związku z tą rocznicą odbyła się duża uroczystość w OTL Zagnańsk, gdzie zostało wręczonych 10 odznaczeń resortowych, dyplomy i nagrody dla byłych pracowników kolejek.

Odznaczenie „Zasłużony dla Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego” otrzymali: Józef K o p e ć — maszynista, Waclaw. J o n c z y k — toromistrz, Józef T k a c z — kierownik pociągu, Stefan C h ł o p e k — kierownik pociągu, Stanisław Ś l e f a r s k i — stolarz, Stanisław S t a r z — mechanik, Stanisław G ę b s k i — dyspozytor, Władysław S t ę p i e ń — kasjer, Tadeusz B a ł c h a n o w s k i — tokarz i Leszek I l l g — zast. dyrektora OTL. Dyplomy uznania otrzymali: Stefan K ę p k a — zawiadowca kolejki, Stanisław P a p r o s — toromistrz, Stanisław B e r n a ś k i e w i c z — robotnik, Franciszek L i s o w s k i — robotnik, Julia O s i ń s k a — robotnica, Stanisław K o r u s — robotnik.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele NZLP w Warszawie, mgr inż. Janusz O p a l i ń s k i — dyrektor OZLP w Krakowie, mgr inż. Witold B i m e r — dyr. RPPD w Radomiu, miejscowe władze gminne, leśnicy, a czasopisma leśne zamieściły okolicznościowe artykuły.

Spotkanie było dowodem pamięci i uznania za długoletnią pracę byłych i obecnych pracowników kolejki.

W 1980 r. i na początku 1981 r. prawie wszyscy byli pracownicy kolejowi odeszli na emerytury. Zakończył się pewien etap w transporcie leśnym i w gospodarce leśnej Kielecczyzny.

Obecnie transport samochodowy pokrywa w 100% potrzeby nadleśnictw w zakresie wywozu drewna długiego oraz w znacznej części potrzeby nadleśnictw wywozu drewna stosowego.

Budowa dróg leśnych jest przez to opóźniona i wymaga przyspieszenia, co z kolei wiąże się z większymi nakładami, ale to stanowi już oddzielne zagadnienie.

Praca wpłynęła do Komitetu Redakcyjnego 1 marca 1988 r.

#### Краткое содержание

Автор рассматривает ход ликвидации лесных железных дорог на территории Келецкой области, а также причины и последствия этой ликвидации. Показывает, что главными причинами ликвидации лесных узкоколейных лесных дорог был переход на более удобный и эффективный автомобильный вывоз древесины, отдаление баз заготовки древесины от железнодорожных путей в результате исчерпания близлежащих баз, а также изменения экономических условий.

#### Summary

The author discusses the run of liquidation of forest narrow gauge railways in the region of Kielce, as well as reasons and consequences of this liquidation. He shows that the main reasons of the liquidation were as follows: changing into easier and more economic wood transportation by cars, increasing distance of wood bases from the railway line because the stock in near situated forests was running low and the change of economic conditions.