

ARIEL CIECHAŃSKI

Rozwój i regres sieci kolei leśnych w Polsce

Development and decline of the forest railways in Poland

ABSTRACT

Ciechański A. 2015. Rozwój i regres sieci kolei leśnych w Polsce. Sylwan 159 (11): 940-947.

The development and the decline of forest railway networks in Poland are still poorly investigated by scientists. Unfortunately, the availability of data is limited, therefore paper is focused on the period after the Second World War. In this time almost 40 forest railways were exploited. A synthetic review of the history of the most of them is carried out on the regional basis. The main reasons of the forest railway networks development includes massive harvest done in the forests by the occupants and the lack of paved roads in forest areas. The reasons of the decline of the network were similar as in the case of sugar beet railways: exploitation of the rolling stock and infrastructure, supply problems and the development of alternative means of transport, as well as the outflow of workforce and declining availability of wood sources near the railway tracks, which resulted in increasing costs of haulage. In some regions of Poland the restrictions in use of forest railways are also caused by the preservation of the natural environment.

KEY WORDS

history of forestry, forest railways

ADDRESSES

Ariel Ciechański – e-mail: ariel@twarda.pan.pl

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN; ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

Wstęp

Sieci kolei leśnych w Polsce należą nadal do zjawisk niedostatecznie zbadanych przez naukowców. Jedynie Skrabski [1988] podejmuje tematykę zmian przestrzennych i omawia likwidację sieci na Kielecczyźnie. Jako pierwszy kompleksowo bada to zagadnienie dopiero Ciechański [2013]. Jego opracowania adresowane były jednak przede wszystkim do geografów i nie są szerzej znane innym kręgom odbiorców. Konieczne jest więc syntetyczne przedstawienie wyników tych badań także innym środowiskom.

Celem pracy jest przybliżenie problematyki związanej z rozwojem i regresem kolei do wywozu drewna. Będące niegdyś bardzo istotnym składnikiem gospodarki leśnej, stanowią niewątpliwie obiekt zainteresowania także osób pasjonujących się historią leśnictwa i transportem leśnym.

Materiał i metody

Istotnym źródłem wykorzystywanym w badaniach kolei leśnych są publikacje popularnonaukowe. Gros z nich dotyczy niestety tylko historii kolei tego typu w Bieszczadach. Istotne są tu publikacje Augustyna [1995], Dudy [1995], Barszcza i Zajferta [1998] oraz Rygla [2002, 2010].

Rozwój i regres sieci kolei na Nizinie Podlaskiej przybliżają Leśne... [1991] oraz praca Pokropińskiego i Moczulskiego [2001]. Tematykę sieci w Puszczy Kampinoskiej porusza Pokropiński [1995, 2012a], linię Lipa–Biłgoraj omawiają Tucholski i Kucharski [2009], a kolejki wzdłuż Gór Świętokrzyskich – Kozak [2009] i Pokropiński [2012b].

Część danych, zwłaszcza z publikacji o charakterze przyczynkarskim, wymaga weryfikacji i uzupełnień. Skutkuje to koniecznością przeprowadzenia własnych badań na podstawie archiwaliów. Niestety, zasób tego typu zgromadzony przez PGL LP jest nieuporządkowany i nieskatalogowany, co uniemożliwia sprawną jego kwerendę. Konieczne było więc korzystanie z archiwaliów znajdujących się w gestii placówek Archiwów Państwowych (AP). W badaniach wykorzystano akta Ministerstwa Leśnictwa (Archiwum Akt Nowych), Rejonu Lasów Państwowych w Tarnobrzegu (AP Kielce, Oddział w Sandomierzu), Dyrekcji Lasów Państwowych Okręgu Rzeszowskiego w Tarnowie (AP Przemyśl), Nadleśnictwa Parczew (AP Lublin, Oddział w Radzynie Podlaskim), Nadleśnictwa Meszcze i Starostwa Powiatowego Piotrkowskiego (AP Piotrków Trybunalski). Dostępny zasób archiwalny nie jest kompletny i zawiera duże braki, stąd bada się wyłącznie sieci kolei leśnych znajdujące się w administracji państwowej po 1945 roku. Uzupełniające źródło wiedzy stanowią mapy topograficzne.

Rozmieszczenie sieci kolei leśnych

Koleje leśne obsługiwały przede wszystkim przemysł tartaczny. Lokalizacja zakładów tego typu była ściśle związana z występowaniem bazy surowcowej. Rozproszeniu przestrzennemu zakładów sprzyjało niewielkie zużycie przez nie energii i paliwa, niskie wymagania wobec siły roboczej i rozproszenie rynków zbytu. Polska w okresie międzywojennym była też jednym z największych producentów tarcicy [Fierla 1984], co z pewnością miało także wpływ na lokalizację sieci kolei leśnych.

W roku 1945 w administracji Dyrekcji Lasów Państwowych znalazło się 37 wyłącznie wąskotorowych kolei leśnych o łącznej długości linii 1081 km (ryc. 1). Długość linii wynosiła od 1 km (kolej w Zblewie) do 158 km (sieć w Hajnówce). Do 1947 roku liczba eksploatowanych kolei spadła do 21, a łączna długość ich linii do 895 km. Jednocześnie w latach 1945-1950 budowano nowe koleje (m.in. w Przejęslawiu) i rozbudowano dotychczasowe w Płocicznie, Lipie, Kielcach i Pionkach. Największą inwestycją była rozbudowa kolei bieszczadzkiej w latach 50. ubiegłego wieku. W latach 60. rozpoczął się stopniowy regres sieci tego typu kolei [Świerzewski 1995].

Historia sieci kolei leśnych w Polsce północnej i północno-wschodniej

Dwie linie kolei leśnej o prześwicie toru 600 mm znajdowały się w Borach Tucholskich. Pierwsza z nich – w Rytlu – powstała przed II wojną światową i do 1945 roku wiodła do Olszyn. Po skróceniu zlikwidowano ją, prawdopodobnie w 1953 roku. Na granicy Borów Tucholskich zlokalizowano natomiast liczącą zaledwie kilometr długości linię kolejową w Zblewie. Zlikwidowano ją przed 1950 rokiem [Świerzewski 1995].

Obszarem, na którym nadal funkcjonują, choć już tylko w ruchu turystycznym, sieci kolei leśnych o prześwicie toru 600 mm, jest Nizina Podlaska. Podawane są różne warianty początków sieci w Płocicznie. Pokropiński i Moczulski [2001] wskazują jako pierwszy odcinek istniejący w latach 1916-1922 i prowadzący nad jezioro Wigry. W latach 1922-1923 uruchomiono odcinek Płociczno–Głęboki Bród. Rozbudowa tej sieci trwała do 1948 roku. Regres kolei w Płocicznie zaczął się na przełomie lat 60. i 70. XX wieku. W 1991 roku przewozy na kolei ustały. Stan ten utrzymał się do roku 2001 roku, kiedy uruchomiono przewozy turystyczne, realizowane obecnie na odcinku Płociczno–Krusznik.



Ryc. 1.

Lokalizacja sieci kolei leśnych w Polsce
Forest railway networks in Poland

Sieć kolei leśnej w Czarnej Białostockiej (ryc. 2) obsługiwała Puszcę Knyszyńską. Większość linii powstała prawdopodobnie w czasie I wojny światowej, początkowo jako dwie niezależne podsieci, które połączono ze sobą prawdopodobnie w okresie II wojny światowej. Pierwszy odcinek zlikwidowano już w czasie okupacji hitlerowskiej, jednak najwięcej linii uległo likwidacji w latach 60. i 70. W roku 1990 zamknięto pozostałe odcinki, oprócz chronionego prawnie wpisem do rejestru zabytków odcinka z Czarnej Białostockiej do Woronicz. W 2012 roku był on przejezdny na pierwszych 8 kilometrach.

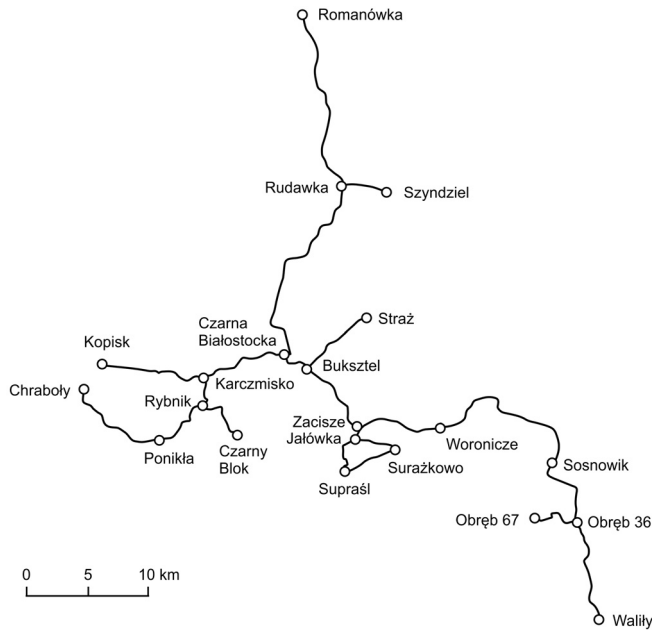
Podobna sieć kolei o szerokości toru 600 mm obsługiwała wyręb lasów w Puszczy Białowieskiej. Można uznać ją za jedną z lepiej poznanych w Polsce [Leśne... 1991]. Jej początki także sięgają okresu I wojny światowej (ryc. 3). Wtedy powstały linie główne (do Masiewa, Wielkiego Boru, Topiła i Starej Białowieży) oraz wiele linii bocznych. W latach 20. i 30. wydłużano przede wszystkim już istniejące linie. W czasie II wojny światowej i krótko po niej budowano nieliczne odcinki.

Pierwsze likwidacje linii związane były ze zmianą przebiegu granicy państwowej, kolejne – głównie linii bocznych – miały miejsce prawdopodobnie dopiero w okresie od lat 60. do 80. Pozostała sieć przetrwała do 1993 roku, kiedy to, poza odcinkami Hajnówka–Postołowo i Hajnówka–Topiło, zamknięto ją.

Sieć kolei leśnej o prześwicie toru 600 mm w Nurcu powstała w czasie I wojny światowej i składała się z linii prowadzących do Żurobic i Adamowa. W 1955 roku rozebrano je. W latach 1959-1972 eksploatowano całkiem nową linię do Adamowa.

Historia sieci kolei leśnych w Polsce centralnej i wschodniej

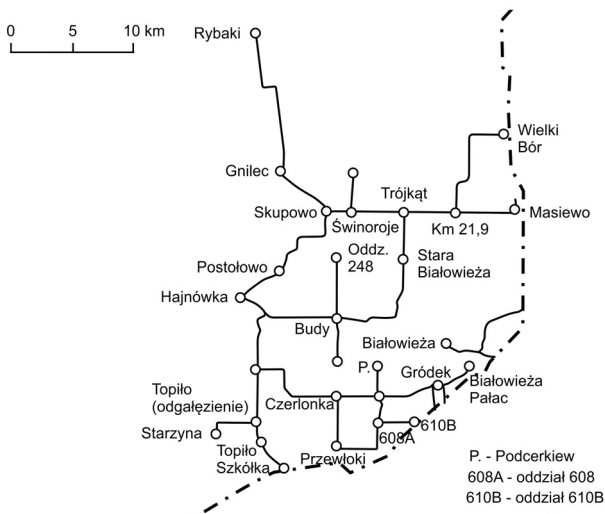
W pobliżu Ostrołęki zlokalizowano sieć kolei w Parciakach składającą się z dwóch linii łączących tartak w Parciakach ze stacją PKP w Zabieliach (czynna w latach 1916-1963) i leśniczą Prusoleńką (powstała w podobnym okresie, zamkniętą prawdopodobnie na przełomie lat 40. i 50.) – o prześwicie toru odpowiednio 750 i 600 mm. Okolice Wyszkowa miały sieć o prześwicie 600 mm z głównym punktem w miejscowości Dalekie. W jej skład wchodziła linia prowadząca z tartaku



Ryc. 2.

Maksymalny zasięg wąskotorowej sieci kolei leśnej w Czarnej Białostockiej

The greatest extend of the narrow gauge forest railway network in Czarna Białostocka



Ryc. 3.

Maksymalny zasięg wąskotorowej sieci kolei leśnej w Hajnówce

The greatest extend of the narrow gauge forest railway network in Hajnówce

w Dalekiem do Knurowca (w latach 1914-1932 do Brańszczyka). W czasie II wojny światowej sieć rozbudowano, a w 1960 roku zlikwidowano.

Wszystkie pozostałe sieci w Polsce Centralnej charakteryzowały się prześwitem toru 600 mm. Niemal cała sieć kolei leśnych w Puszczy Kampinoskiej z główną stacją w Zamczysku powstała w czasie I wojny światowej i funkcjonowała do początku lat 60. Jej likwidacja zbiegła się z utworzeniem Kampinoskiego Parku Narodowego.

W południowej części Niziny Mazowieckiej eksploatowano sieć obsługującą wyręb Puszczy Kozienickiej. Główna jej część powstała w okresie I wojny światowej i prowadziła z Garbatki Letniska do Czterech Kopców. Rozbudowano ją w latach 20. W 1962 roku rozebrano odcinek z Garbatki. Pozostałą sieć zamknięto w roku 1981. Podobna sieć kolei funkcjonowała do 1967 roku w Rozprzy koło Piotrkowa Trybunalskiego. Uruchomiono ją prawdopodobnie podczas I wojny światowej i rozbudowano około 1927 roku.

Na Polesiu Lubelskim działała tylko sieć kolei leśnych o prześwicie 1000 mm, prowadząca z Parczewa w okolicy Tyśmienicy i Gościńca. Powstała prawdopodobnie w czasie I wojny światowej. Około 1925 roku rozbudowano ją, a zlikwidowano około 1957 roku.

Na Wyżynie Kielecko-Sandomierskiej działały trzy koleje leśne. Najstarszą zlokalizowano w rejonie Starachowic. Powstała w wyniku przejścia przez administrację leśną linii o prześwicie 750 mm zbudowanych na potrzeby górnictwa rud żelaza. Na przełomie lat 40. i 50. odcinek Lipie-Błaziny w większości przekazano PKP. Pozostałe fragmenty sieci zamknięto w 1960 roku.

Historię sieci kolei leśnych o prześwicie 600 mm w okolicach Zagnańska (ryc. 4) opisał szczegółowo Kozak [2009]. W okresie I wojny światowej wybudowano kilka linii prowizorycznych kolei konnych i rozpoczęto budowę linii do Bodzentyna (ukończoną w 1921 roku). Rozbudowa sieci trwała do lat 30. Powstały wtedy m.in. odcinki do Świętego Krzyża i Suchedniowa. W drugiej połowie lat 50. rozpoczęła się likwidacja sieci trwająca do końca lat 70.

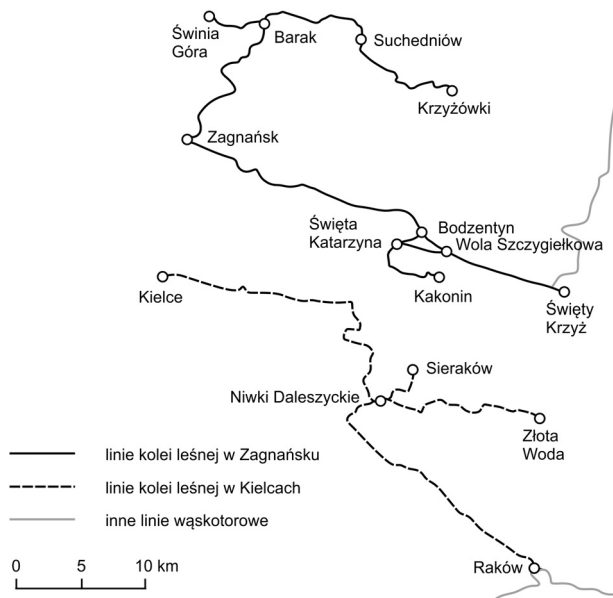
Z drugiej strony Gór Świętokrzyskich funkcjonowała podobna sieć, mająca początek w Kielcach (ryc. 4). Główny odcinek Kielce-Niwki Daleszyckie powstał w czasie I wojny światowej. Kolej rozbudowano w latach 30. i 40. o odcinki do Złotej Wody i Rakowa. Można przyjąć za Świerzewskim [1995], że likwidację prowadzono w latach 1965-1970.

Historia sieci kolei leśnych w Polsce zachodniej

W Polsce zachodniej dominowały sieci o prześwicie toru 600 mm. Na obszarze Pojezierza Wielkopolskiego istniały tylko dwie izolowane linie. Pierwsza z nich funkcjonowała niedaleko Grodziska Wielkopolskiego i łączyła od 1935 roku do około 1950 roku Porażyn z okolicami leśniczówki Zdrój. Drugą linię zbudowano około 1948 roku i służyła ona głównie do wywozu drewna po pożarach lasów w okolicy Bobrowic koło Krosna Odrzańskiego. Prawdopodobnie po dwóch latach ją zlikwidowano.

W Borach Dolnośląskich także funkcjonowały sieci kolei leśnych. Historia sieci w Lesowie nie jest bliżej znana. Według Świerzewskiego [1995] zlikwidowano ją w 1963 roku. O powstaniu linii kolejowej ze Szprotawy do lasów nadleśnictwa Sosnowo brak danych. Pomimo przywrócenia przejezdności w 1948 roku przeznaczono ją do likwidacji. Kolejna linia, zlokalizowana w pobliżu Wymiarek koło Iłowej, była czynna m.in. w latach 1947-1948, służąc prawdopodobnie do przewozu piasku z Lutynki do huty szkła w Wymiarkach.

Dwie sieci kolei leśnych zlokalizowano w okolicach Bolesławca. Sieć eksploatowana przez nadleśnictwo w Przejęsławiu łączyła Osiecznicę z oddziałami leśnymi. Zbudowano ją w latach 1946-1948 i zlikwidowano w 1952 roku [Świerzewski 1995]. Natomiast sieć eksploatowana przez nadleśnictwo w Krzyżowej obejmowała linię z miejscowości Borówki do tartaku przy stacji kolei Studzianki z odgałęzieniem. Funkcjonowała ona prawdopodobnie do 1952 roku.



Ryc. 4.

Maksymalny zasięg wąskotorowych sieci kolei leśnych w Zagnańsku i Kielcach

The greatest extent of the narrow gauge forest railway network in Zagnańsk and Kielce

Historia sieci kolei leśnych w Polsce południowej i południowo-wschodniej

Na Nizinie Śląskiej eksploatowano trzy sieci kolei leśnych o prześwicie toru 600 mm. Kolej prowadzącą z Glinca w rejon dawnego leśnictwa Śledziona eksploatowało nadleśnictwo w Lublińcu. Powstała ona po 1908 roku i funkcjonowała do około 1947 roku. W pobliżu działała także kolej nadleśnictwa w Kośmidrach. Uruchomiona prawdopodobnie w 1926 roku (1930 według Kucharskiego [1999]), łączyła Pawonków z Kokotkiem i w niemal niezmienionej postaci przetrwała do roku 1961. O momencie uruchomienia zlikwidowanej w 1966 roku sieci nadleśnictwa w Turawie brakuje informacji. Kolej w Herbach Starych znajdowała się już na obszarze Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej i uruchomiono ją w czasie I wojny światowej, a zlikwidowano w 1967 roku [Świerzewski 1995; Ciechański 2013].

Na obszarze Kotliny Sandomierskiej funkcjonowały niegdyś sieci o prześwicie toru 600 mm. Kolej w Lipie składała się wyłącznie z jednej linii – z Lipy do Biłgoraja – uruchamianej etapowo w latach 1943-1952. W 1963 roku zapadła decyzja o likwidacji odcinka Bukowa-Biłgoraj. W latach 1977-1983 zamknięto pozostały odcinek [Tucholski, Kucharski 2009]. Na pograniczu Kotliny Sandomierskiej i Rostocza funkcjonowała do 1954 roku sieć kolei rozpoczynającej się w Suścu, która powstała prawdopodobnie w czasie II wojny światowej. W pobliżu Mielca zlokalizowano natomiast linię kolei w Chorzelowie. Pierwszy jej odcinek powstał w 1932 roku z inicjatywy zarządu Dóbr i Lasów Tuszowskich. Około 1950 roku wydłużono ją do Nowej Dęby wskutek wylesień związanych z rozbudową poligonu artyleryjskiego. Linię zamknięto w 1969 roku [Świerzewski 1995; Ciechański 2013]. O sieci w Rudniku nad Sanem donoszą tylko szczątkowe informacje prasowe [Patronowicz 2005; Pędłowski 2008]. Istniała tu prawdopodobnie linia kolejowa z Rudnika do Krzeszowa, wybudowana w czasie okupacji niemieckiej i zamknięta przed 1950 rokiem. W pobliżu Jarosławia zlokalizowano kolej leśną w Szówsku. Wiadomo o niej jedynie, że w 1938 roku istniał co najmniej odcinek Surochów-Ścieżki. Kolejne linie powstały prawdopodobnie w czasie II wojny światowej. Kolej tę zamknięto jeszcze przed 1950 rokiem.

Linie z Kłaju do leśnictwa Hysne (Puszcza Niepołomska) zbudowano w okresie okupacji hitlerowskiej i w większości zlikwidowano przed 1950 rokiem (oprócz około 1 km odcinka z tartaku w Kłaju w kierunku stacji PKP, od kilkunastu lat nieeksploatowanego) [Świerzewski 1995; Ciechański 2013].

W Bieszczadach wciąż funkcjonuje Bieszczadzka Kolej Leśna (BKL) o prześwicie toru 750 mm (ryc. 5). W 1898 roku uruchomiono ją jako kolej użytku publicznego o szerokości toru 760 mm ze stacji stycznej w Nowym Łupkowie do stacji Cisna Majdan. W 1923 roku pierwszy raz oddano do użytku linię Rzepedź–Mików. Na początku lat 50. linię Nowy Łupków–Cisna przejęły Lasy Państwowe. Zmiana właściciela rozpoczęła niespotykany na tego typu liniach kolejowych proces inwestycyjny. W latach 1957–1964 oddano do użytku odbudowany po zniszczeniach wojennych odcinek Rzepedź–Mików i jego przedłużenie do Smolnika oraz nową linię z Majdanu do Moczarnego. W 1992 roku odcinek Wetlina–Moczarne przekazano Bieszczadzkiemu Parkowi Narodowemu. W dwa lata później zawieszono przewozy na pozostałych odcinkach. Po przejściu sieci przez Fundację Bieszczadzkiej Kolei Leśnej wznowiano stopniowo ruch na odcinku Przysłop–Majdan–Balnica–Wola Michowa–Smolnik [Duda 1995; Barszcz, Zajfert 1998; Rygiel 2002; Ciechański 2013].

Podsumowanie

Chociaż brakuje danych w pełni ilustrujących rozwój i regres sieci kolei leśnych, to na podstawie dostępnych materiałów można poczynić pewne obserwacje. Rozwój kolei leśnych wiązał się zazwyczaj z działaniami wojennymi, podczas których okupanci dokonywali masowych wyrębów lasów – dotyczyło to okresu zarówno I, jak i w mniejszym stopniu II wojny światowej. Na terenach pozbawionych dróg utwardzonych tylko kolej wąskotorowa była w stanie zapewnić przez cały rok szybkie i masowe dostarczanie ściętych drzew do tartaków lub punktów przeładunku na kolej użytku publicznego.

Przyczyny likwidacji sieci kolei leśnych były podobne jak np. w przypadku kolei cukrowniczych, tj. wyeksploatowanie taboru i infrastruktury, problemy z zaopatrzeniem oraz rozwój alternatywnych środków transportu. Skrabski [1988] dodaje do tego także odpływ kadr i zakończenie wyrębów w pobliżu torowisk kolejowych, co wiązało się ze zwiększeniem kosztów zrywki drewna. W niektórych regionach (np. Puszcza Kampinoska, Góry Świętokrzyskie czy Bieszczady) nałożyły się na to także ograniczenia eksploatacji lasów związane z ochroną przyrody. Ponadto gorsza niż na terenach rolniczych dostępność obszarów leśnych sprawiła, że stosunkowo duża liczba sieci przetrwała w rozbudowanej postaci do początku lat 90. XX wieku.



Ryc. 5.

Maksymalny zasięg wąskotorowej sieci Bieszczadzkiej Kolei Leśnej

The greatest extent of the Bieszczadzka Kolej Leśna narrow gauge forest railway network

Literatura

- Augustyn M. 1995. Kolejki leśne nad górnym Sanem. W: Augustyn M., Kryciński S., Modrzejewski M., Szewc R. [red.]. Bieszczady. Słownik historyczno-krajoznawczy. Cz. 1. Lutowiska. Bieszczadzki Park Narodowy. Wydawnictwo Stanisław Kryciński, Ustrzyki Górne – Warszawa.
- Barszcz M., Zajfert M. 1998. Zarys dziejów kolei bieszczadzkiej. *Stalowe Szlaki* 98 (2): 4-17.
- Ciechański A. 2013. Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Duda O. 1995. Bieszczadzkie koleje leśne. W: Duda O., Świerzewski Z., Zintel K. [red.]. Leśne kolejki południowo-wschodniej Polski. Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań. 67-88.
- Fierla I. 1984. Geografia przemysłu Polski. PWE, Warszawa.
- Kozak B. 2009. Zagnańskie kolejki wąskotorowe. Nakładem autora, Warszawa.
- Kucharski M. 1999. Kolej leśna w Kośmidrach. *Stalowe Szlaki* 102 (2): 12-14.
- Leśne kolejki wąskotorowe północno-wschodniej Polski w latach 1910-1991. 1991. Okręgowy Zarząd Lasów Państwowych w Białymstoku. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Leśnictwa i Drzewnictwa, Oddział w Białymstoku, Białystok.
- Patronowicz W. 2005. Garść wspomnień z czasów okupacji niemieckiej. *Przegląd Rudnicki* 3: 37-43.
- Pędłowski E. 2008. Wspomnienia Józefa Mroczi. *Przegląd Rudnicki* 1: 71-75.
- Pokropiński B. 1995. Kolejki wąskotorowe Mazowsza. W: Orłowski B., Piłatowicz J. [red.]. Inżynierowie polscy w XIX i XX w. Tradycje i wyzwania IV. Polskie Towarzystwo Historii Techniki, Warszawa. 173-238.
- Pokropiński B. 2012a. Sochaczewska kolej wąskotorowa. WKiŁ, Warszawa.
- Pokropiński B. 2012b. Jędrzejowskie Koleje Wąskotorowe. Biuro Promocji Atut, Zamość.
- Pokropiński B., Moczulski M. 2001. Nad Czarną Hańczą i Wigrami. *Świat Kolei* 4: 28-30.
- Rygiel Z. 2002. Bieszczadzkie kolejki leśne. OW Apla, Krosno.
- Rygiel Z. 2010. Z dziejów Bieszczadzskich Kolejek Leśnych. Ruthenus, Krosno.
- Skrabski E. 1988. Likwidacja kolejek leśnych na Kielecczyźnie. *Sylwan* 132 (11/12): 91-97.
- Świerzewski Z. 1995. Koleje leśne w latach 1945 do 1974. W: Duda O., Świerzewski Z., Zintel K. Leśne kolejki południowo-wschodniej Polski. Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań: 4-10.
- Tucholski Z., Kucharski M. 2009. Kolej leśna Lipa-Biłgoraj 1941-1983. Biuro Promocji Atut, Zamość.