

Wąskie tory

Kolejki wąskotorowe giną z krajobrazu na naszych oczach. Zobaczmy, co z nich jeszcze zostało.



Prześwit toru (odległość pomiędzy wewnętrznymi powierzchniami główek szyn, mierzona 14 mm poniżej ich górnej krawędzi) wynosi w Polsce dla kolei normalnotorowej 1435 mm. Tory o prześwicie mniejszym zaliczamy do wąskich. W Polsce używano na przestrzeni lat około 20 różnych prześwitów – najczęściej spotykane to 600, 750, 785 i 1000 mm. Koleje wąskotorowe mają mniejszą zdolność przewozową od „normalnych”, ale za to wielką zaletę – są inwestycją o wiele tańszą (głównie dlatego, że można na nich stosować większe pochylenia i ciaśniejsze łuki).

Historia

Z początku (a było to w połowie XIX w.) wąskotorówki znajdowały zastosowanie w przemyśle wydobywczym (jako bocznicie kopalniane), służyły też do innych celów transportowych, np. w rolnictwie do przewozu buraków cukrowych od plantatorów do cukrowni, w leśnictwie do transportu drewna itp. Później zaczęto je wykorzystywać również do przewozów pasażerskich. Po II wojnie światowej publiczne koleje wąskotorowe przeszły pod zarządek PKP. W 1950 r. łączna długość tych linii wynosiła 4136 km (dla porównania linie normalnotorowe

dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji



liczyły około 23 tys. km). Ponadto było 951 km kolei leśnych i 724 kolei cukrowniczych. Wąskotorowe koleje PKP miały prześwit 600 i 750 mm.

Współczesność

Regres panujący w ostatnich latach w PKP dotknął w znacznym stopniu wąskotorówek. W 1999 r. było już tylko 968 km linii czynnych, a w roku 2000 PKP w ogóle wyłączyła te koleje ze swych struktur. Od tego czasu zarząd nad publicznymi kolejami wąskotorowymi przejęły samorządy lokalne. Z dostępnych w internecie danych wynika, że obecnie jest trzynastu operatorów, ale liczba ta może w każdej chwili ulec zmianie (czytaj: zmniejszeniu), gdyż – jak wynika z doniesień prasowych – niektóre samorządy likwidują swe koleje (nazywając to, przynajmniej na początku, „zawieszeniem kursowania”) i gdyby nie aktywność organizacji społecznych – klubów

i stowarzyszeń miłośników wąskotorówek¹, ich liczba prawdopodobnie spadłaby do wartości bliskiej zeru. Czynne są, jak dotychczas, linie: Ełcka Kolej Wąskotorowa, Gnieźnieńska Kolej Dojazdowa², Górnośląskie Koleje Wąskotorowe, Gryficka Kolej Dojazdowa, Kaliska Kolej Dojazdowa, Krotoszyńska Kolej Dojazdowa, Mławska Kolej Dojazdowa, Nałęczowska Kolej Dojazdowa, Piaseczyńska Kolej Dojazdowa, Przeworska Kolej Dojazdowa, Rogowska Kolej Wąskotorowa, Sochaczewska Kolej Muzealna, Starachowicka Kolej Wąskotorowa, Śmigielska Kolej Dojazdowa, Średzka Kolej Dojazdowa, Świętokrzyska Kolej Dojazdowa, Wyrzyska Kolej Powiatowa, Żnińska Kolej Powiatowa, Żuławska Kolej Dojazdowa.

Na szczególną uwagę zasługują tu Górnośląskie Koleje Wąskotorowe (prześwit 785 mm). Ta pierwsza sieć wąskotorowa powstała na ziemiach polskich już w 1851 r. Stopniowo rozbudowywana, osiągnęła w 1950 r. długość 233 km. Kolej działa do dzisiaj, choć znacznie okrojona – pozostała tylko licząca 23 km linia Bytom – Miasteczko Śląskie.

Spośród wąskotorówek przemysłowych uchowało się kilka kolejek leśnych, z których najbardziej znane są: Bieszczadzka Kolejka Leśna – Cisna, z 1898 r., o prześwicie 750 mm i Kolej Leśna Puszczy Białowieskiej – Hajnówka, z 1916 r., o prześwicie 600 mm.

Bardzo już rzadko wąskotorówki prowadzą regularne przewozy, tzw. rozkładowe. Jeśli już, to tylko w sezonie letnim. Poza tym – jedynie na zamówienie lub z jakichś specjalnych okazji.

Tabor

Niegdyś podstawową jednostką napędową był parowóz. Czynnych parowozów pozostało niewiele. Sochaczewska Kolej Muzealna dysponuje jednym parowozem Px29 z 1929 r., wyprodukowanym w Warszawskiej Spółce Akcyjnej Budowy Parowozów; Żnińska Kolej Powiatowa posiada unikatowy Px38, zwany „Le-



2.



4.



3.



5.



6.

onem” (typ ten wyprodukowano w jednym egzemplarzu w 1938 r. w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie). W Bieszczadzkiej Kolejce Leśnej uchował się jedyny pozostały parowóz Las 47 (produkowany w latach 1947–58 w Chrzanowie). Najpopularniejszym parowozem wąskotorowym był, wzorowany na Px29, typ Px48, produkowany w Chorzowie w latach 1948–55. Wyprodukowano ich ponad 100, obecnie eksploatowanych jest około 10 (fot. 1).

Tabor spalinowy jest zróżnicowany – od zabytkowych, z lat 50. ubiegłego wieku WLS40, produkcji ZNTK w Poznaniu, do produkowanych od 1988 r. aż po dzień dzisiejszy WLP50 (dawne ZNTS, obecna Małopolska Wytwórnia Maszyn w Brzesku). Fotografia 2 przedstawia należący do Śmigielskiej Kolei Dojazdowej pociąg turystyczny „Śmigielanin”, prowadzony przez lokomotywę Lxd2 wyprodukowaną w 1985 r. przez rumuńską firmę FAUR.

Kolej parkowa

Kolej parkowa to kolej kursująca w parku lub innych miejscach służących rekreacji i rozrywce. Nie należy jej mylić z kolejką turystyczną, o której mowa w art. 2 pkt 49a Prawa o ruchu drogowym³, gdyż

ta ostatnia nie porusza się po szynach i nie ma nic wspólnego z prawdziwą koleją. Obecnie mamy cztery koleje parkowe: Myślicńska Kolejka Parkowa, której 3,5-kilometrowa trasa przebiega przez Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myśliczynie (Bydgoszcz), kolejka w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie (4,2 km), Kolejka Parkowa „Maltanka” w Poznaniu i kolejka parkowa (ogrodowa) w Cichowie. Poznańska „Maltanka” pokonuje 3,5-kilometrową trasę wzdłuż jeziora Malta, kończąc swój bieg przy ogrodzie zoologicznym. Widzimy ją na fotografii 3 – wagony prowadzi spalinowa lokomotywa WLS50, ucharacteryzowana na parowóz. „Maltankę” prowadzi także prawdziwy parowóz (obecnie w naprawie) Borsig Bn2t z 1925 r. (fot. 4).

Kolejka w Cichowie (woj. wielkopolskie) jest w Polsce unikatem. Jej tradycja wywodzi się z Anglii, gdzie organizowano tę atrakcyjną rozrywkę w prywatnych parkach i ogrodach. Kolejka cichowska ma prześwit zaledwie 241 mm, w wagonikach mieszczą się z trudem po dwie osoby, ale prowadzi ją prawdziwy parowóz z 1937 r., będący kopią w skali 1:6 angielskiego Atlantica (fot. 5), ponadto posiada wszystko, co kolej mieć

powinna – torowisko długości 900 m (szyny pochodzą z kolejek ceglanych i tartacznych), rozjazdy, zwrotnice, semafony i inne znaki, a także obrotnicę, żuraw wodny i stanowisko do nawęglania. Trasa prowadzi przez popegeerowski park. Wymiennie z parowozem kolejkę prowadzi współcześnie wykonana spalinowa lokomotywa MLs 01 (wygląda jak 2WLS50, tylko mniejsza), co widzimy na fotografii 6. ■

¹ Na przykład w czerwcu br. odbył się w Białośliwiu (woj. wielkopolskie) III Zlot Miłośników Kolejek Wąskotorowych 600 mm, w którym wzięły udział setki pasjonatów wąskich torów.

² Koleje dojazdowe służyły do komunikacji między centrum regionu a linią normalnotorową. Aby uniknąć uciążliwych przeładunków z wagonów normalnotorowych na wąskotorowe, stosowano urządzenia umożliwiające przejazd wagonów normalnotorowych po torach wąskich – transportery, czyli wąskotorowe platformy, na które wtaczano wagony normalnotorowe, lub tzw. rolboki, czyli wózki wstawiane pod pojedyncze zestawy kołowe wagonów dwuosioowych.

³ Kolejka turystyczna jest to zespół pojazdów, składający się z ciągnika rolniczego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, albo pojazdu wolnobieżnego oraz przyczepy (przyczep) dostosowanej do przewozu osób, wykorzystywanych w ramach prowadzonej działalności w zakresie świadczenia usług turystycznych.