



150 lat Górnośląskich Kolei Wąskotorowych

**Materiały I-go Ogólnopolskiego Seminarium poświęconego
kolejom wąskotorowym zorganizowanego w ramach
Jubileuszu 150-lecia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych**

Bytom, 12 września 2003

Honorowy patronat:

Michał Czarski – Marszałek Województwa Śląskiego

Lechosław Jarzębski – Wojewoda Śląski

Organizatorzy Seminarium:

Urząd Miejski w Bytomiu

Urząd Miejski w Tarnowskich Górach

Urząd Miejski w Miasteczku Śląskim

Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Katowicach

Komitet Organizacyjny:

Przewodniczący: Krzysztof Wójcik – Prezydent Miasta Bytomia

Wiceprzewodniczący: Marek Połulich – Z-ca Burmistrza Tarnowskich Gór

Stanisław Wieczorek – Burmistrz Miasteczka Śląskiego

Sekretarz organizacyjny: Gerard Golomb

Członkowie Komitetu: Andrzej Cichowicz

Jakub Halor

Paweł Koj

Michał Petrycki

Ewa Petrymusz

Jerzy Sikorski

Krzysztof Soida

Jacek Wicherski

Spis treści:

Sprawozdanie z przebiegu seminarium	3
Krzysztof Soida	
Powstanie i rozwój Górnośląskich Kolei Wąskotorowych	10
Paweł Mierosławski	
Dzieje własności przedsiębiorstw kolejowych w Polsce	20
Wolfgang Ewers	
Garść przemyśleń o obecnej sytuacji kolei historycznych i turystycznych w Niemczech, Wielkiej Brytanii i Polsce	34
Marek Połulich	
Rola kolei wąskotorowej w promowaniu walorów turystycznych Tarnowskich Gór	39
Wnioski z seminarium	41
Komentarze obserwatorów zagranicznych	43



ISBN 83-914352-4-5

Redakcja i opracowanie graficzne: Jakub Halor

Wydawca: Urząd Miejski w Bytomiu

Sprawozdanie z seminarium

Opracowano na podstawie notatki Michała Petryckiego

Pierwsze w historii ogólnopolskie seminarium poświęcone problematyce kolei wąskotorowych zorganizowano w Bytomiu, w ramach przypadającego na rok 2003 rok wielkiego jubileuszu: 150-lecia Górnos Śląskich Kolei Wąskotorowych. Sieć górnośląska jest koleją o wyjątkowej wartości historycznej, będąc nie tylko najstarszą z zachowanych na ziemiach polskich, lecz również najstarszą nieprzerwanie czynną koleją wąskotorową na świecie. Nieunikniony bieg historii sprawił, że 150 rok istnienia górnośląskiej sieci stał się również pierwszym w powojennej historii rokiem niezależnego funkcjonowania tej i szeregu innych kolei wąskotorowych w Polsce, bezwzględnie skazanych na likwidację w strukturach Polskich Kolei Państwowych. Szczęśliwie dla bytu tych historycznych „pereł”, ustawa o komercjalizacji PKP daje samorządom możliwość nieodpłatnego przejęcia majątku likwidowanych linii kolejowych. Seminarium stało się zatem forum dyskusji i wymiany poglądów na problemy związane z przejmowaniem majątku przez samorządy oraz funkcjonowaniu kolei wąskotorowych w nowych warunkach.

Punktualnie o godzinie 9:00, 12 września 2003 roku w sali Bytomskiego Centrum Kultury zebrało się grono przedstawicieli samorządów oraz organizacji związanych z ochroną i eksploatacją kolei historycznych. Wśród zaproszonych gości nie zabrakło również osób aktywnie zajmujących się ochroną zabytków i promocją turystyki.

Seminarium otworzył uroczystie pan Krzysztof Wójcik, Prezydent Miasta Bytomia i przewodniczący komitetu organizacyjnego Seminarium. Gospodarz uroczystości przedstawił historyczne i kulturowe znaczenie zachowanej linii Górnos Śląskich Kolei Wąskotorowych – pierwszego nowoczesnego środka transportu, jaki pojawił się w 750-letniej historii miasta Bytomia, najstarszego w okręgu przemysłowym. Podkreślił spory potencjał komunikacyjny linii wąskotorowej Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śl. Jej przebieg umożliwia szybkie i dogodne połączenie centrów tych miast, a także dużych osiedli mieszkaniowych w Szombierkach, Karbiu i Suchej Górze z licznymi terenami wypoczynkowymi i rekreacyjnymi w rejonie Dąbrowy Miejskiej i Miasteczka Śląskiego (zalew Chechło, niezwykle enklawy czystej przyrody w centrum okręgu przemysłowego: rezerwaty Segiet i Zabie Doły, ścieżki rowerowe i szlaki turystyczne przyległe do poszczególnych stacji kolei wąskotorowej, całoroczny ośrodek sportowy i narciarski Dolomity Sportowa Dolina), oraz miejscami atrakcyjnymi pod względem turystycznym leżącymi w obrębie powiatów bytomskiego i tarnogórskiego (Kopalnia Zabytkowa w Reptach, zabytki architektury w miastach, wyrobisko nieczynnej kopalni dolomitu). W dalszej kolejności prezydent miasta wspominał o problemach związanych z finansowaniem utrzymania kolei wąskotorowej przez samorządy, wyrażając wiarę, że wspólne działania samorządów Bytomia, Tarnowskich Gór i Miasteczka Śląskiego oraz Stowarzyszenia Górnos Śląskich Kolei Wąskotorowych zaowocują pozyskaniem na ten cel funduszy europejskich, którymi od 2004 roku miasta będą mogły wspólnie gospodarować.

Jako drugi w kolejności głos zabrał prowadzący seminarium pan Krzysztof Soida, historyk kolei, autor liczącej trzy tomy monografii Górnos Śląskich Kolei Wąskotorowych, członek katowickiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei. Po powitaniu uczestników i przedstawieniu planu seminarium zaproponował panów Piotra Chylińskiego (Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych) i Daniela Kipera (Fundacja Wieku Pary) na członków komisji wniosków Seminarium. Sala przyjęła kandydatury przez aklamację.

Pan Krzysztof Soida przedstawił referat „*Powstanie i rozwój Górnośląskich Kolei Wąskotorowych*”, prezentujący tę najważniejszą gospodarczo sieć kolei wąskotorowych na ziemiach polskich, która na przestrzeni dwóch wieków dynamicznego rozwoju przemysłu górnośląskiego zaspokajała jego wewnętrzne potrzeby transportowe, a w dobie jego upadku pozostaje nie tylko wspaniałą atrakcją turystyczną, ale i kolejną o dużym, niewykorzystanym potencjale komunikacyjnym.

Kolejnym prelegentem był pan Paweł Mierosławski, prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei – działającej od 1987 roku organizacji szczególnie zasłużonej w dziedzinie ratowania historycznych pojazdów kolejowych. Referat „*Dzieje własności przedsiębiorstw kolejowych w Polsce (Historia prowadzenia transportu kolejowego przez samorząd lokalny w Polsce)*” to rys historyczny obejmujący genezę powstawania i rozwoju kolei lokalnych i dojazdowych w poszczególnych dzielnicach kraju na przestrzeni półtora wieku. Podkreślił, że współczesne władze państwowe prowadzą ślepą politykę transportową, nie dostrzegając właściwego znaczenia kolei lokalnych i historycznych.

Autor następnego referatu, pan Wolfgang Ewers, jest publicystą i działaczem kilku niemieckich organizacji zajmujących się ochroną zabytków kolejnictwa. Goszcząc w Bytomiu w lipcu br. zapoznał się z problemami Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, przygotowując „*Garść przemyśleń o obecnej sytuacji kolei historycznych i turystycznych w Niemczech, Wielkiej Brytanii i Polsce*”. Referat będący konfrontacją doświadczeń zachodnich z górnośląską rzeczywistością zaprezentował w jego imieniu pan Jakub Halor, aktywny promotor Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, gospodarz istniejącej od roku 1997 witryny internetowej www.gkw.prv.pl i działacz Fundacji Wieku Pary.

Blok referatów zamknął pan Marek Połulich, zastępca burmistrza Tarnowskich Gór. Na wstępie poruszył problem złej sytuacji finansowej Tarnowskich Gór, których konsekwencją jest m.in. niewielkie zaangażowanie miasta w utrzymanie kolei wąskotorowej. W referacie „*Rola kolei wąskotorowej w promowaniu watorów turystycznych Tarnowskich Gór*” linia Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śl. zaprezentowana jest jako oś turystyki w powiecie tarnogórskim, a poszczególne stacje są punktami początkowymi ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych prostopadłych do kolei wąskotorowej. Podkreślił ważny fakt, że górnośląska kolej wąskotorowa dzięki posiadaniu wagonów bagażowych zapewnia transport dowolnie dużych grup turystycznych i szkolnych wraz z rowerami i sprzętem sportowym. Jest to niewątpliwa przewaga kolei nad transportem drogowym autobusami.

Prowadzący seminarium pan Krzysztof Soida podziękował prelegentom i autorom referatów, wyraził również nadzieję że dały one podstawę do podjęcia głębokiej, merytorycznej dyskusji. Zwrócił uwagę, że przewozy transportem samochodowym i koleją przy właściwie prowadzonej polityce transportowej państwa nie konkurują ze sobą, lecz uzupełniają się wzajemnie. Następnie pan Soida zaprosił uczestników seminarium do wypowiedzi.

Jako pierwsza zabrała głos pani Ryszarda Leszczyńska z PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Krakowie, reprezentująca skansen taboru kolejowego w Chabówce oraz powstałe w 2001 roku Ogólnopolskie Forum Rozwoju Kolejowych Szlaków Turystycznych. Zebrany przedstawiła projekt tzw. inkubatorów dawnej techniki w województwie małopolskim - czyli położonych na szlakach turystycznych centrów gromadzących m.in. ekspozycje zabytkowych maszyn i urządzeń. Podkreśliła wagę dużych projektów promujących cały region i podziękowała organizatorom jubileuszu za wkład w ocalenie wyjątkowego zespołu zabytków techniki.

Kolejnym mówcą był pan Józef Toszowski z Towarzystwa Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Wręczając prezesowi zarządu SGKW Andrzejowi Cichowiczowi pamiątkowy medal wybitny z okazji 100-lecia kolei Herby – Częstochowa, pogratulował sukcesu jakim

jest przetrwanie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (GKW). Zwrócił jednakże uwagę na brak informacji o górnośląskiej wąskotorówce w pobliskiej Częstochowie - obiecując jednocześnie pomóc w jej promocji.

Ponownie głos zabrał pan Paweł Mierosławski, potwierdzając słabą informację o GKW w regionie i poza nim. Zwrócił uwagę na banalny fakt - tablice na przystankach Górnośląskich Kolei Wąskotorowych przy drodze wojewódzkiej Tarnowskie Góry – Częstochowa nie posiadają opisu od strony drogi.

Burmistrz Miasteczka Śląskiego pan Stanisław Wieczorek, opowiedział zebranych o zalanej kopalni do której można dojechać dawnym szlakiem kolei wąskotorowej zaadaptowanym na ścieżkę rowerową od dzisiejszej stacji końcowej Miasteczko Śl. Wąsk. Szlak prowadził na północ, w kierunku nieczynnej huty, a niegdyś docierał do miejscowości Zyglin i Bibiela. Ścieżka rowerowa jest dodatkową atrakcją dla turystów docierających do Miasteczka Śl. z Bytomia i Tarnowskich Gór koleją wąskotorową. Burmistrz wyraził żywe zainteresowanie możliwie jak najszybszą przebudową łuku toru w Tarnowskich Górach pod mostem drogowym w centrum miasta, który w obecnej postaci uniemożliwia eksploatację dużych, ogrzewanych wagonów osobowych na odcinku z Tarnowskich Gór do Miasteczka Śl. Pozwoli to na organizowanie przejazdów narciarzy z Miasteczka do Suchej Góry w sezonie zimowym.

Głos zabrał teraz pan Tadeusz Adaś ze Stowarzyszenia Przyjaciół Bytomia. Zwrócił uwagę, że wiele jest jeszcze niewykorzystanych szans dla promocji kolei wąskotorowej - nie ma programu regularnych imprez z ogniskami, udziałem zespołów muzycznych itp. Skarżył się na brak wspólnych działań organizacji pozarządowych, samorządów i władz wojewódzkich. Podjął temat słabych imprez promujących miasta (wspomniał wyjątkowo nieudane tegoroczne „Dni Gwarków” w Tarnowskich Górach). Postawił tezę, że ciężki przemysł jest zanikającą dziedziczą gospodarki na tych terenach, więc szansą dla kolei wąskotorowej jest turystyka i lokalne przewozy pasażerskie. Podał jako przykład właściwego działania dzisiejszą sytuację kolei lokalnych w Republice Czeskiej i jakość tamtejszych imprez turystycznych. Wyraził również niepokój o utrzymanie infrastruktury wąskotorowej w powiecie bytomskim i tarnogórskim w związku z masowymi kradzieżami szyn i nieskrepowaną działalnością gangów żyjących ze sprzedaży kradzionej stali i metali nieżelaznych. Wypowiedź zakończył apelem do władz samorządowych o radykalne działania przeciwko złodziejom.

Kolejnym wypowiadającym się był pan Piotr Chyliński z Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych mającej siedzibę w Warszawie. Podkreślił, że kradzież elementów infrastruktury na czynnej linii kolejowej jest przestępstwem karalnym według stosownego paragrafu w kodeksie karnym (sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym). Nie ma tu znaczenia, czy jest to linia kolejowa z ruchem pasażerskim, czy towarowym, normalno- czy wąskotorowa, bowiem w grę wchodzi zawsze zagrożenie zdrowia i życia ludzi: pasażerów i obsługi pociągu, jak również osób postronnych. Podobną kwalifikację czynu karalnego należy stosować również rygorystycznie podczas kradzieży znaków ostrzegawczych lub pokryw studzienek kanalizacyjnych z dróg kołowych i chodników. Wymiar sprawiedliwości w województwie śląskim unika właściwej kwalifikacji tych czynów przestępczych, regularnie umarzając postępowania przeciwko złodziejom. To motywuje przestępców do eskalacji kradzieży. Zaapelował do wymiaru sprawiedliwości, aby przestępców winnych kradzieży infrastruktury linii kolejowej karać z całą surowością przewidzianą przez istniejące prawo. Wypowiedź pana Chylińskiego poparła cała sala gromkimi brawami.

Głos zabrała teraz pani Barbara Potuczek z Koła Ekologicznego PTTK. Ponownie zwróciła uwagę na wartość linii kolei wąskotorowej jako atrakcji turystycznej będącej dodatkowo środkiem transportu i elementem wiążącym atrakcyjne miejsca i szlaki. Podkreśliła,

że systematycznie rozkradany przez gangi złodziei w ostatnich miesiącach szlak kolei wąskotorowej biegnący od dworca w Bytomiu poprzez Łagiewniki i rezerwat Żabie Doły (leżący na granicy Chorzowa i Bytomia) po Rozbark ma również wielkie walory turystyczne i komunikacyjne. Wskazała na potrzebę odbudowy tej linii w przyszłości.

Następnym przemawiającym był pan Piotr Koza z Koła Przewodników PTTK. Wielkim głosem, nie ukrywając emocji, skarżył się na fakt wywiezienia bezcennych, zabytkowych urządzeń technicznych z przejmowanych z rąk PKP przez miasto Bytom wąskotorowych warsztatów naprawczych w Bytomiu-Rozbarku. Zaapelował do władz miasta o stanowczą reakcję, ponieważ jego zdaniem SGKW nie podjęło działań, aby zapobiec tej karygodnej działalności. Jako drastyczny przykład podał bestialskie wyrwanie z cokołów, oderwanie od przewodów zasilających i wywiezienie - niewątpliwie na złom - w pełni sprawnych obrabiarek z początku poprzedniego stulecia zachowanych w idealnym stanie, które zapamiętał, gdyż w przeszłości oprowadzał po warsztatach liczne wycieczki szlakiem historycznego przemysłu.

Sprostował to Krzysztof Soida, wyjaśniając przedmówcy, że opisywany fakt to wywóz mienia nieprzekazanego samorządowi miasta Bytomia, dokonywany przez ustępującego administratora Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, likwidatora Dyrekcji Kolei Dojazdowych (DKD) wchodzącej w skład struktur przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (PKP). Wobec tych działań SGKW jest bezsilne pomimo szczerych chęci i apelowania w tej sprawie, ponieważ w świetle prawa to pełnomocnik likwidatora DKD PKP, pan Ryszard Reichel rozporządza tym majątkiem.

Głos podjął Jakub Halor, przytaczając fakty liczbowe świadczące o ogromnej skali kradzieży infrastruktury i majątku kolejowego na terenie miasta Bytomia w ostatnich miesiącach. Nawiązując do przedmówców dodał, że ustępujący administrator dopuścił się licznych niedopatrzeń przy przekazywaniu majątku kolei wąskotorowej samorządom. Samorząd winien zgodnie z prawem otrzymać cały majątek niezbędny dla zachowania funkcjonalności linii kolejowej, której eksploatacji zaniechało PKP. Przekazania mienia z PKP samorządom nie kontroluje jednak żadna niezależna organizacja, która mogłaby obiektywnie precyzować jakie składniki winny być przekazane. Ministerstwo Infrastruktury zawiera zatem wiedzy i dobrej woli likwidatorów PKP. W przypadku przekazywania mienia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, niestety wiedzy i dobrej woli zabrakło. W protokołach przekazania mienia przez DKD PKP miastom gminom Bytom i Tarnowskie Góry nie znalazły się liczne pozycje stanowiące integralne elementy podstawowej infrastruktury, jak np. nastawnie, rozjazdy i tory stacyjne zabytkowej i najważniejszej na sieci Górnośląskich Kolei Wąskotorowych stacji Bytom Karb Wąskotorowy, tory stacji Tarnowskie Góry Wąsk. DKD PKP nie przekazała miastu Bytom i wywiozła wyposażenie niezbędnej dla utrzymania wagonów turystycznych stolarni, a także części zamienne do przekazanych miastu, w znacznym stopniu wyeksploatowanych lokomotyw i wagonów. Co gorsza, likwidator DKD PKP nadzorował metodyczne ogólcenie ogólcenie terenu warsztatów naprawczych z wszelkich elementów metalowych nie wyszczególnionych w protokołach przekazania, skutkiem czego doszło do znaczących dewastacji zabytkowych obiektów – np. wyrwano piec ogrzewczy razem z kominem, pozostawiając dziurę w dachu. Ekipa likwidacyjna zatrudniona przez DKD PKP pracowała w sposób groteskowy, szokując brakiem fachowości, a niszczenie przy tym wartościowych elementów, jak silniki, nie pozostawia wątpliwości, że za grosze sprzedano je na złomowisko. Likwidator dopuścił również do złomowania znacznej ilości wagonów na terenie warsztatów przez firmy postronne. Ciężarówki zabierające na złomowisko pocięte elementy, poruszając się po prowizorycznej drodze dojazdowej, w wielu miejscach uszko-

dziły torowiska, rozjazdy i napowietrzne sieci kablowe. Co gorsza, wywożenie zabytków będzie kontynuowane.

Jakub Halor przypomniał, że historyczne obiekty kolei wąskotorowej wąskotorowych w Bytomiu są jedynymi w swoim rodzaju na świecie i ich wartość zabytkowa jest nieoceniona. Zachowana linia wąskotorowa na odcinkach Tarnowskie Góry – Bytom Karb Wąsk. i Rozbark – Pole Północne istnieje nieprzerwanie od 150 lat, jako najdłużej eksploatowana na świecie. Licząca półtora wieku stacja Bytom Karb Wąsk. jest zarazem najstarszą i największą na kolejach wąskotorowych środkowej Europy, a wiele istniejących do dziś jej elementów pochodzi z połowy XIX stulecia - np. budynek stacyjny, a nawet szyny w bocznych torach. Warsztaty naprawcze w Rozbarku stanowią absolutny unikat w skali europejskiej.



Hala napraw lokomotyw nr 2 (dawniej kotłownia) w warsztatach w Rozbarku (Foto: J. Kufa, 2002 r.)

skiej - są najstarszym i zarazem jedynym na świecie wielkim zespołem obiektów tego rodzaju zbudowanym dla kolei znaczenia lokalnego. Ponadto jest to piękny kompleks XIX-wiecznej architektury kolejowej. Zachowane są w nim oryginalne elementy wyposażenia z przełomu XIX i XX wieku, a także nie mniej cenne, unikalne urządzenia z kolejnych dziesięcioleci. Niepowtarzalny klimat warsztatów powoduje, że od wielu lat są celem wycieczek zarówno krajowych, jak i zagranicznych miłośników techniki i historii transportu, a także tłem plenerów fotograficznych. W tej sytuacji postawa śląskich służb konserwatorskich, które mimo wielokrotnych próśb i apeli kierowanych przez różne instytucje, nie wprowadziły tych obiektów do rejestru zabytków, jest niezrozumiała. Niedostateczne środki na utrzymanie bezcennych przecież zabytków architektury i techniki transportu nie usprawiedliwiają zaniechania ich ochrony prawnej. Służby konserwatorskie znalazły miejsce w rejestrach zabytków dla szerokiego grona młodszych kolei wąskotorowych, w każdym wypadku niewątpliwie zasłużenie. Zatem sam już wiek, skala i unikatowy charakter techniki i obiektów GWK w powiązaniu z ich historyczną, wiodącą rolą gospodarczą na tle innych kompleksów wąskotorowych Polski winny dać im pierwszeństwo w kwalifikowaniu jako zabytku. Brak prawnej ochrony dopomógł w praktyce w dokonaniu dewastacji. Likwidator z ramienia PKP w majestacie prawa wciąż może spieniężać jako złom zabytkowe wyposażenie, które będąc dziedzictwem historii techniki europejskiej powinno stanowić nierozłączne elementy zabytkowego kompleksu. Urządzenia te są wielokrotnie jedynymi zachowanymi na świecie egzemplarzami, zbudowanymi zarówno przez istniejące do dziś wielkie koncerny

światowe, jak i nieistniejące już fabryki - ich wartość, jako kolekcji muzealnej, jest ogromna.

Kończąc wypowiedź mówca zaapelował o niezwłoczne wpisanie infrastruktury wąskotorowej do rejestru zabytków, ze szczególnym zaznaczeniem stacji Bytom Karb Wąsk. i warsztatów naprawczych w Rozbarku. Przypomniał również, że samorząd ma prawo interweniować w Ministerstwie Infrastruktury w kwestii składników majątku, których PKP nie przekazały miastu, mimo iż stanowią integralną część majątku Górnośląskich Kolei Wąskotorowych. Dotyczy to zarówno pojazdów kolejowych, jak i mienia potrzebnego do właściwego funkcjonowania przejętej kolei wąskotorowej.

Do wypowiedzi poprzedniego mówcy nawiązał pan Andrzej Tajchert, prezes Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych, administrującej m.in. Rogowską Koleją Dojazdową. Stwierdził, że generalnie w Polsce organizacje rządowe, a także samorządy, rzadko i mało efektywnie angażują się w ratowanie kolei historycznych, a wytlumaczeniem braku chęci działania jest zawsze brak funduszy. Tymczasem nie wykorzystują przecież istniejących możliwości pozyskiwania środków, a często zaniechaniem działań przyczyniają się do unicestwienia wartościowych zabytków. Aby skłonić wszystkich obecnych do refleksji i śmielszych działań, podał przykład Serbii. W kraju zrujnowanym wojną domową, mającym nieporównywalnie większe niż Polska problemy społeczne i finansowe, w ostatnich latach odbudowano od podstaw kilkunastokilometrową historyczną i turystyczną linię wąskotorową. Przytoczył też pozytywne przykłady z Polski - działalność Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych z Kalisza, które na kilku kolejach wąskotorowych w Polsce prowadzi od roku rentowny ruch towarowy. Sukcesem okazała się również ubiegłoroczna reaktywacja Gdańskich Kolei Dojazdowych, których eksploatację PKP zarzuciły 10 lat temu. W każdym przypadku gwarancją korzystnej dla regionu rewitalizacji kolei lokalnych daje wspólna praca stowarzyszeń i samorządów. Kończąc wypowiedź podziękował członkom SGKW za trud włożony w zachowanie najstarszej w Polsce kolei wąskotorowej.

Głos z sali podjął pan Karol Sobczyk, który dołączył się do podziękowań za dotychczasowe działanie wolontariuszy SGKW. Ponowił apel do władz Bytomia i władz wojewódzkich o zdecydowane zaangażowanie na rzecz uratowania kompleksu warsztatów naprawczych i ich wyposażenia dla potomności.

Jako kolejny głos zabrał pan Borys Cymbrowski, członek SGKW. Nawiązując do przedmówcy wskazał na wielki potencjał warsztatów - ogromna przestrzeń wewnątrz zabytkowych hal umożliwia organizację spotkań i konferencji miłośników techniki, a także spektakli artystycznych i imprez kulturalnych.

Kolejnym mówcą był pan Lesław Jankiewicz, przedstawiciel bytomskiej Rady Miasta. Zwrócił uwagę, że jego przedmówcy zbyt często narzekali na niewielkie zaangażowanie władz samorządowych i brak działań władz wojewódzkich w kierunku zachowania historycznej kolei. Podkreślił, że budżet miasta jest niewystarczający, aby zapewnić pomoc finansową adekwatną do chęci Rady Miasta. Pan Jankiewicz zajął zdecydowane stanowisko wobec kwestii wywozu historycznego wyposażenia z warsztatów w Rozbarku przez likwidatora DKD PKP sugerując przekazanie sprawy do prokuratury. Przypomniał, że w Bytomiu istnieje poza koleją wąskotorową szereg instytucji kulturalnych i muzealnych, a miasto stara się uczestniczyć aktywnie w ich promocji. Dodał również, że SGKW zobowiązało się odpowiadać za powierzony majątek kolei wąskotorowej. Wypowiedź zakończył życzeniami powodzenia dla Stowarzyszenia, które podjęło się tego trudnego i chwalebego zadania.

Po przemowie przedstawiciela Rady Miasta głos zabrał ponownie prowadzący seminarium Krzysztof Soida. Podkreślił, że właśnie dzięki zaangażowaniu władz Bytomia, Tarnowskich Gór i Miasteczka Śląskiego oraz podjęciu decyzji o przejęciu z rąk PKP Górno-

śląskie Koleje Wąskotorowe dotrwały wspaniałej rocznicy 150 lat istnienia. To właśnie współpraca samorządów i wolontariuszy SGKW pozwoliła na przetrwanie najtrudniejszego w dotychczasowej historii kolei wąskotorowych w Polsce okresu, jaki trwa obecnie. Warto w tym miejscu dodać, że sąsiednie gminy Chorzów i Siemianowice Śląskie, które w tym czasie niedostatecznie zaangażowały się w trudy przejmowania historycznej kolei wąskotorowej, wiosną bieżącego roku utraciły ją całkowicie - na zlecenie likwidatora DKD PKP zlikwidowano infrastrukturę na terenie tych miast, w tym największą w historii ziem polskich wąskotorową stację Maciejkowice, a także mniejsze stacje w Bytkowie i Chorzowie Starym. Tamtejsze zabytkowe budynki, które jeszcze przed trzema laty utrzymywane były w dobrym stanie przez PKP, uległy całkowitej dewastacji w wyniku grabieży. Pan Soida w imieniu wszystkich miłośników kolei podziękował przedmówcy i wyraził nadzieję, że współpraca miast i SGKW zawsze będzie układała się pomyślnie.

Głos zabrał pan Paweł Niemczuk, wiceprezes zarządu SGKW. W krótkim i treściwym wystąpieniu podziękował wszystkim zebranych za przyjazd i żywe uczestnictwo w Seminarium. Zaapelował o wspólne działanie, zarówno obecnie, jak i w przyszłości - aby problemów związanych z ratowaniem zapomnianych historycznych kolei lokalnych, w tym kolei wąskotorowych, było jak najmniej.

Po raz kolejny głos zabrał Paweł Mierosławski, który podjął temat licznych w ostatnim czasie „fałszywych proroków”. Ostrzegwał zebranych, w szczególności przedstawicieli samorządów, przed osobami, które kreują się na opiekunów zabytków techniki, a w rzeczywistości handlują nimi. Pod pozorem zachowania w kolekcji muzealnej wyludzają z przedsiębiorstw zabytkowe już pojazdy kolejowe i samochodowe za bezcen, po pewnym czasie odsprzedając, już za cenę rynkową za granicę, bądź też na złomowiska. Życzył wolontariuszom SGKW, aby nigdy nie zetknęli się z takimi ludźmi i efektami ich zawiści, aby mogli w spokoju zajmować się utrzymaniem infrastruktury i powierzonego majątku.

Kolejnym mówcą był pan Andrzej Cichowicz, prezes zarządu SGKW. Podziękował za przybycie i cenne, merytoryczne uwagi wszystkim uczestnikom seminarium. Zaprosił również wszystkich zebranych na kolejne spotkanie.

Pan Daniel Kiper, członek komisji wniosków, kończąc seminarium, wygłosił zapisane przez komisję wnioski wynikające z przebiegu dyskusji. Pełne teksty referatów oraz wnioski końcowe umieszczono na kolejnych stronach publikacji.



Fronton budynku zarządu warsztatów naprawczych Górnśląskich Kolei Wąskotorowych
(Foto: W.Ewers, lipiec 2003)

Powstanie i rozwój Górnośląskich Kolei Wąskotorowych

Wprowadzenie

W Polsce można rozróżnić cztery systemy transportu szynowego: koleje normalnotorowe, szerokotorowe, tramwaje (koleje miejskie) i koleje wąskotorowe. Każdy z tych systemów charakteryzuje się specyficznymi uwarunkowaniami organizacyjnymi, wyposażeniem technicznym i przyjętą technologią eksploatacji. W okresie prosperity (lata 50 – 70 XX wieku) czynnych było kilkadziesiąt niezależnych kompleksów wąskotorowych w różnych regionach kraju. Największe z nich, jak koleje pomorska, kujawska i jędrzejowska miały po kilkaset kilometrów linii. Powstawały one głównie na przełomie XIX i XX stulecia i w pierwszym dwudziestoleciu XX wieku w celu zapewnienia komunikacji pasażerskiej oraz obsługi przemysłu spożywczego i drzewnego oraz rolnictwa.

Zupełnie inny charakter miały Górnośląskie Koleje Wąskotorowe - system kolejowego transportu lokalnego powstały w połowie XIX wieku na terenie dawnego powiatu bytomskiego. Ich pojawienie się miało ścisły związek z rozwijającym się coraz intensywniej przemysłem ciężkim bazującym na bogactwach naturalnych Ziemi Górnośląskiej. Rzecz charakterystyczna, tworząc te koleje w ogóle nie zakładano przewozów pasażerskich. Na liczne, pojawiające się później wnioski uruchomienia pociągów do przewozu osób zarząd kolei odpowiadał niezmiennie, że ruch pasażerski zakłóci transport towarów. Ten zaś stanowił bezwzględny priorytet. Z czasem, jak wzrosła potrzeba przemieszczania się na bliskie odległości mieszkańców regionu uruchomiono, niezależną od kolei, wąskotorową komunikację tramwajową. Nastąpiło to jednak dopiero w 1894 roku, czyli po 40 latach od rozpoczęcia eksploatacji kolei.

Przeznaczenie górnośląskich kolei tylko do transportu towarów i najdłuższa historia, to nie jedyne cechy wyróżniającą te koleje od pozostałych kompleksów wąskotorowych w Polsce. Inne osobliwości, to:

- wyjątkowy, niespotykany w innych regionach Polski prześwit torów (785 mm);
- największe przewozy towarowe (do 6 mln ton rocznie);
- największe stacje wąskotorowe (np.: Maciejkowice, Bytom Karb, Bytom Rozbark, Ruda Wschodnia);
- największa liczba obsługiwanych bocznicy (blisko 200);
- najcięższe eksploatowane lokomotywy parowe (serii Tw9);
- największe warsztaty naprawcze taboru wąskotorowego (w Rozbarku).

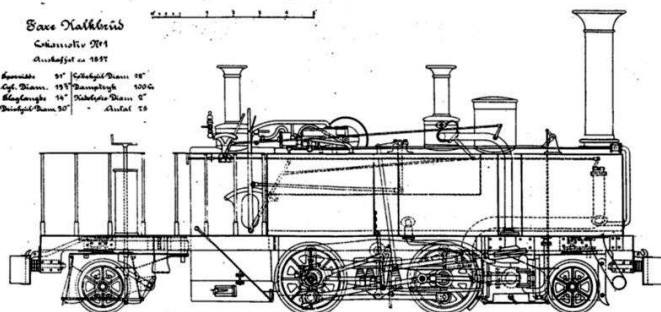
Od powstania do nacjonalizacji kolei

W połowie XIX wieku w przemysłowej części Górnego Śląska transportem surowców i produktów górniczo-hutniczych zajmowali się liczni wekturanci. Ci zawodowi przewoźnicy transportowali towary między poszczególnymi zakładami prawie przez cały rok. Łatwo jednak sobie wyobrazić, że choćby najliczniejsza rzesza przewoźników poruszających się zaprzęgami konnymi po niedoskonałych drogach nie mogła sprostać rosnącym zadaniom transportowym wynikającym z potrzeb rozwijającego się przemysłu. W pewnym momencie transport furmankami osiągnął maksymalny pułap swojej wydajności, a co gorsza nie posiadał możliwości rozwoju. W tej sytuacji należało szukać innego środka transportowego, który zastąpiłby dotychczas stosowany. Zakładano wówczas, że nowy system powinien nie tylko umożliwiać sprawniejszą i tańszą wymianę towarów między kooperującymi zakładami, ale

dotatkowo musi zapewnić powiązanie tych zakładów z rozwijającą się koleją normalnotorową. Trzeba pamiętać, że wówczas nie wszystkie huty, czy kopalnie posiadały bocznicę normalnotorową. Były to kosztowne inwestycje, a ponadto, często najbliższa linia normalnotorowa przebiegała w znacznej odległości od fabryk. W tej sytuacji zwrócono uwagę na koleję wąskotorową, która funkcjonowała już wówczas w niektórych zakładach przemysłowych, służąc do transportu wewnętrznego.

Sprawy związane ze stworzeniem jednolitego, kolejowego systemu transportu wąskotorowego, były omawiane w siedzibie powiatu bytomskiego w obecności przedstawiciela władz centralnych już w 1843 roku. Po wielu dyskusjach i rozpatrzeniu różnych projektów, 24 marca 1851 roku „Towarzystwu Kolei Górnośląskiej” udzielono koncesji na budowę i eksploatację kolei wąskotorowej. Zadania te powierzono jednej z najwzrostszych i najbogatszych pruskich firm specjalizujących się w kolejowym transporcie normalnotorowym. Dobrze to wróżyło powstającym kolejom o węższym rozstawie torów. Dokumentacja budowy jednolitej sieci wąskotorowej była gotowa już w 1853 roku. Pierwszą linię główną zaprojektowano z Tarnowskich Gór przez Repty, Karb, Bobrek, Orzegów, Chebzie i Nowy Bytom do Wirka. Natomiast druga linia wzięła początek w Karbiu, by przez Rozbark, Chorzów, Siemianowice Śląskie i Bogucice dotrzeć do Zawodzia i Janowa z odgałęzieniem do Rożdzenia przez Szopienice. Przy okazji zaplanowano wiele odgałęzień, jak np. z Rozbarku do Piekar Śląskich i z Chebzia do Świetochłowic. Budowę głównych magistral transportowych realizowano w latach 1854–1857 zachowując generalnie założenia projektowe. Powiązały one istniejące od wielu lat, niezależne koleje wąskotorowe pozostające w gestii poszczególnych zakładów przemysłowych. Na powstających liniach ruch pociągów wprowadzono sukcesywnie w miarę oddawania ich do eksploatacji.

W latach 1855–1856 na głównych ciągach komunikacyjnych zastosowano po raz pierwszy trakcję parową w postaci dziesięciu lokomotyw zakupionych u wiedeńskiego producenta. Niezależnie od tego znaczną liczbę pociągów prowadzono końmi. Zastosowane parowozy były pierwszymi seryjnie produkowanymi lokomotywami wąskotorowymi. Wygląd takiego parowozu przedstawia rysunek 1. Park wagonowy w 1858 roku liczył 1 830 pojazdów. W tym samym roku Górnośląskie Koleje Wąskotorowe przewiozły 580 840 ton towarów, w tym najwięcej węgla kamiennego, rudy cynku i ołowiu oraz rudy żelaza.



Rys. 1. Pierwsze na świecie seryjnie budowane parowozy wąskotorowe rozpoczęły pracę na Górnośląskich Kolejach Wąskotorowych w 1855 roku (Foto: z kolekcji J. Halora)

Parowozy eksploatowano przez pewien czas równolegle z końmi, po czym do 1868 roku wszystkie lokomotywy wycofano z ruchu i sprzedano. Naoczny świadek zauważył: „*Ta wąskotorówka służąca do przewożenia galmanu, wtedy już wydzierzawiona przez Pringshe-*

ima, tu i ówdzie korzystała z niewielkich parowozów, które jednak często się psuły. Zastąpiono je więc końmi – prawie bez wyjątku samymi duńczykami i brabantami, wspaniałymi zwierzętami, które zaprzężone zawsze po dwa, jeden przed drugim, kroczyły na czele wagonów”. Wyłącznie konną trakcją stosowano zaledwie do 1872 roku. W tym roku przywrócono ruch parowozowy, a zaprzęgi konne na szynach stawały się coraz rzadsze.

Na mocy umów podpisanych w latach 1856 i 1860 prowadzenie ruchu kolejowego na sieci wąskotorowej przekazano przedsiębiorcy Rudolfowi Pringsheimowi. Jak się okazuje pomysł oddzielenia eksploatacji kolei od zarządzania jej infrastrukturą nie jest nowy. Pringsheim pełnił rolę operatora przewozowego do 1904 roku, to jest do zakończenia, trwającego blisko 20 lat procesu nacjonalizacji towarzystw kolejowych w Prusach.

Po upaństwowieniu

Na mocy ustawy z 24 stycznia 1884 roku Górnośląskie Koleje Wąskotorowe, wraz z kolejami normalnotorowymi przeszły w posiadanie państwa pruskiego. Od tej chwili podlegały one Królewskiej Dyrekcji Kolejowej we Wrocławiu. Natomiast od 1.04.1895 roku, nowo powołanej Królewskiej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach. Upaństwowienie kolei było niezwykle ważną cezurą w dziejach nie tylko transportu wąskotorowego. Przejęcie kolei pod nadzór i administrację państwa pozwoliło wprowadzić w tej ważnej dziedzinie życia publicznego i gałęzi gospodarki ujednolicone przepisy eksploatacyjne, normy techniczne i technologiczne, uporządkowane i przejrzyste taryfy oraz jednolity rozkład jazdy. Skutkiem tego, w krótkim czasie wyraźnie wzrósł poziom techniczny kolei i sprawność obsługi klientów. Przykładem na skuteczną państwową administrację kolei było na przykład wprowadzanie do ruchu coraz to nowocześniejszych środków trakcyjnych. Jedną z takich lokomotyw przedstawia rysunek 2.



Rys. 2. Parowozy serii T38 posiadające oryginalną konstrukcję eksploatowane były od 1915 do 1968 roku.
(Foto. E. Konrad 1940 r.)

Wspomnieć trzeba o jeszcze jednej przyczynie, która zaważyła na przeprowadzeniu nacjonalizacji kolei, a mianowicie o ogromnym znaczeniu nowego środka transportu dla celów militarnych. Nawet koleje wąskotorowe o zasięgu lokalnym były niezwykle ważne i to nie tylko ze względu na obsługę kluczowych zakładów przemysłowych. Teza ta szybko znalazła potwierdzenie w wojnie światowej lat 1914-1918. Walczące armie (szczególnie niemiecka)

posiadały w swoim składzie specjalne oddziały wojsk kolejowych, które zajmowały się budową i eksploatacją wąskotorowych kolei polowych. Jeszcze bardziej użyteczne podczas konfliktów militarnych były koleje normalnotorowe. Tak więc już podczas powstawania spółek kolejowych, udzielający koncesji, przewidujący fiskus zastrzegł sobie prawo wykupu tych przedsiębiorstw po określonym czasie. Faktem jest, że nacjonalizacja kolei nie niosła z sobą samych pozytywów. Po z górą 100 latach zaczęły się coraz wyraźniej ujawniać wady niepodatnej na reformy administracji państwowej. Natomiast po kolejnych 50 latach wady te, wzmocnione ogromną korupcją doprowadziły w Polsce do upadku tego systemu transportowego. Począwszy od lat dziewięćdziesiątych XX wieku w różnych krajach Europy próbuje się realizować programy naprawcze poprzez reprivatyzację kolei, ale jak dotąd nie przyniosły one oczekiwanego rezultatu, który można by porównać z zaletami nacjonalizacji tego rodzaju transportu w XIX stuleciu.

Górnośląskie Koleje Wąskotorowe wkraczały w wiek XX jako ogromne przedsiębiorstwo przewozowe, bez usług którego przedsiębiorcy nie wyobrażali sobie funkcjonowania przemysłu. Pierwsza wojna światowa udowodniła ponad wszelką wątpliwość niezwykłą przydatność tego systemu transportowego dla gospodarki kraju. W początkowych tygodniach konfliktu zbrojnego, ze względu na wzmoczone przewozy wojskowe, ruch pociągów na liniach normalnotorowych, na rzecz dotychczasowych klientów został praktycznie wstrzymany. Gdyby nie dodatkowy wysiłek podjęty przez koleje wąskotorowe przemysł górnośląski poniósłby nieobliczalne straty. Wiele towarów sprowadzanych przedtem koleją normalnotorową bezpośrednio na bocznicę zakładowe, w latach wojny dostarczano do punktu przeładunkowego w Bytomiu i dopiero z tego miejsca przewożono do odbiorców liniami wąskotorowymi. W kierunku odwrotnym, z wagonów wąsko- na normalnotorowe, przeładowywano głównie surowce.

Po upaństwowieniu kolei wąskotorowych, od 1904 roku Bytom stał się siedzibą władz zwierzchnich tych kolei. W latach 1914-1915 wzniesiono dla urzędników okazały budynek administracyjny i mieszkalny przy Gartenstrasse 6 (obecnie ul. Powstańców Warszawskich 1). Wygląd tego budynku po 70 latach przedstawia rysunek 3.

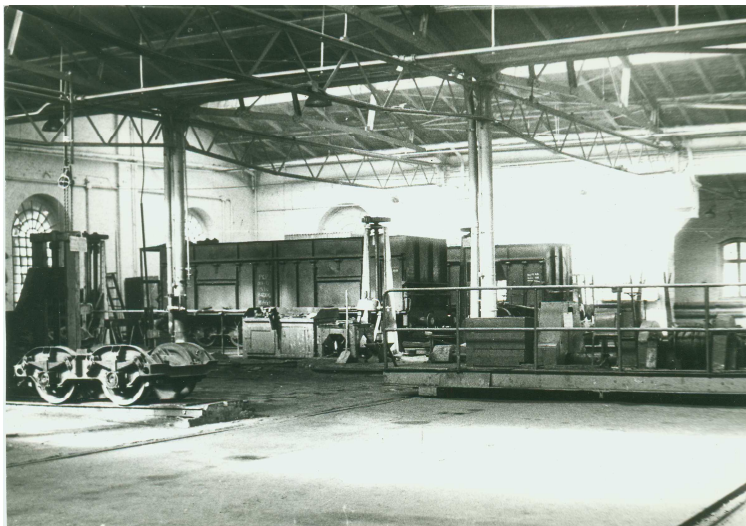


Rys. 3. Budynek na siedzibę władz zwierzchnich Górnośląskich Kolei Wąskotorowych wzniesiono w 1915 roku. Do dzisiaj znajduje się w Bytomiu przy ul. Powstańców Warszawskich 1 (Foto. K. Soida 1986 r.)

Podział między dwa państwa i ponowne scalenie

Na podstawie artykułu 88 traktatu pokojowego podpisanego w Wersalu 28 czerwca 1919 roku oraz artykułów 396-500 polsko-niemieckiej konwencji podpisanej w Genewie 15 maja 1922 roku państwo polskie otrzymało część obszaru Górnego Śląska, a wraz z nim prawie 2/3 długości sieci fiskalnych kolei wąskotorowych. Polsce przydzielono także większość taboru kolejowego, tj. 59% lokomotyw i 62% wagonów. Tymczasem warsztaty naprawcze taboru pozostały w Niemczech. Rozbito w ten sposób, za pomocą granicy politycznej, spójny do tej pory system transportowy. Znacznie skomplikowało to funkcjonowanie kolei. Ze względu na zmianę relacji przewozowych część połączeń torowych uległa zamknięciu, natomiast w innych miejscach powstały nowe połączenia. W konsekwencji ogólna długość górnośląskich linii wąskotorowych zwiększyła się. Przed wybuchem II wojny światowej długość sieci kolei państwowej wynosiła 186 km.

Rozpoczęcie 1 września 1939 roku II wojny światowej, dla Górnośląskich Kolei Wąskotorowych oznaczało ponowne scalenie jej sieci w jednolity system transportowy. Zwiększył się ruch pociągów na szlakach, przez które przebiegała do tej pory granica państwowa. Warsztaty naprawcze w Rozbarku ponownie służyły całej kolei. W tym okresie zrealizowano też kilka dużych inwestycji zwiększających potencjał przewozowy transportu wąskotorowego. Między innymi rozbudowano i zmodernizowano warsztaty naprawcze w Rozbarku, a także całkowicie przebudowano, znacznie powiększając stacje Maciejkowice i Maciejów Śląski. Od tego czasu ta pierwsza była największą stacją wąskotorową w Polsce. Wygląd warsztatowej hali napraw wagonów 43 lata po przeprowadzonej modernizacji przedstawia rysunek 4. Warty odnotowania jest też fakt, że w tych latach po raz pierwszy na państwowych, wąskotorowych kolejach górnośląskich zastosowano lokomotywę spalinową.



Rys. 4. Wnętrze hali napraw wagonów warsztatów w Rozbarku (Foto. K. Soida 1985 r.)

W powojennej rzeczywistości

Po zakończeniu działań wojennych do struktur organizacyjnych kolei państwowych włączono prywatną do tej pory kolej wąskotorową Gliwice Trynek – Rudy – Racibórz. Linia ta, długości 49 km powstała w latach 1899-1903 głównie do przewozu osób. Na terenie

Gliwic miała ona bezpośrednie połączenie z wąskotorową koleją fiskalną i ściśle z nią współpracowała na długo przed 1945 rokiem. Od tego roku Górnośląskie Koleje Wąskotorowe, nie tylko znacznie poszerzyły obszar swojego działania, ale po raz pierwszy w swojej historii podjęły regularne przewozy pasażerów.

Po odbudowaniu w 1950 roku, zniszczonego odcinka z Rud do Markowic Raciborskich Górnośląskie Koleje Wąskotorowe miały najdłuższą sieć torową w swojej historii. Liczyła ona 233 km. W następnych latach systematycznie się skracała, choć do 1964 roku miała jeszcze powyżej 195 km długości. Roczne przewozy towarów, przekraczające 4 mln. ton, a przez wiele lat dochodzące do 6 mln. ton, w odczuwalnym stopniu odciążały transport drogowy. Życie mieszkańców górnośląskich miast z pewnością było przez to łatwiejsze i bardziej ekologiczne. Czynne były duże bocznice większości hut i kopalń (np.: Huta Metali Nieżelaznych „Szopienice”, KWK „Wieczorek”, Zakłady Metalurgiczne „Silesia” i wiele innych) oraz małe bocznice drobnych zakładów (np.: piaskownie, cegielnie, ciepłownie miejskie itp.).



Rys. 5. Parowóz Tw47 prowadzący pociąg na stacji Bytom Karb Wąsk. (Foto. T. Suchorolski 1977 r.)

Siłę pociągową zapewniały najcięższe parowozy (rysunek 5), które ostatecznie ustąpiły miejsca nowoczesnym lokomotywowym spalinowym dopiero w latach osiemdziesiątych. Stałe wprowadzanie postępu technicznego wymuszały duże przewozy towarowe i pasażerskie. Stopniową wymianę trakcji parowej na spalinową zainaugurowano w 1966 poprzez zakup partii 6 lokomotyw o stosunkowo małej mocy. Po dwóch latach rozpoczęły już pracę ciężkie spalinowozy (z silnikiem o mocy 450 KM), które doskonale zdały egzamin w trudnych warunkach kolei górnośląskiej (łuki torów o małych promieniach, duże wzniesienia, ciężkie pociągi, ograniczone wymiary skrajni). W latach 1968-1982 zakupiono łącznie 25 takich lokomotyw. Stacjonowały one w lokomotywniach Bytom Karb Wąsk., Rudy i Maciejkowice (rysunek 6).

Poza modernizacją trakcji stopniowo wymieniano park wagonowy zastępując pojazdy dwuosiove wagonami czterosioowymi o znacznie większej ładowności (do 17 ton). Na

wielu posterunkach zabudowano także nowoczesne urządzenia sygnalizacji świetlnej w miejsce stosowanych do tej pory urządzeń kształtowych. Podjęte działania miały charakter przedsięwzięć technicznych warunkujących przedłużenie funkcjonowania tych kolei w ogóle. Zabrakło jednak zdecydowanych, równoległych posunięć organizacyjno-marketingowych, które pozwoliłyby podjąć wyzwanie samochodowej konkurencji.



Rys. 6. Lokomotywownia w Maciejkowicach przetrwała przez 50 lat od 1942 do 1992 roku.
(Foto. K. Soida 1985 r.)

Działania takie leżały w gestii przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. Mimo ogromnego znaczenia kolei w ogóle, a szczególnie wąskotorowej, dla ochrony środowiska, wciąż malała jej rola w przewozach towarów i osób, natomiast transport samochodowy nabierał coraz większego znaczenia. Nierówne współistnienie kolei i samochodów - dwóch podstawowych rodzajów transportu lądowego było (i jest nadal) przede wszystkim skutkiem braku polityki transportowej państwa. Rugowanie transportu szynowego z udziału w przewozach



Rys. 7. Tłumy pasażerów wyjeżdżających do Gliwic na peronie w Rudach. Mimo dobrej frekwencji PKP zakończyły obsługę ruchu pasażerskiego na linii Gliwice-Rudy w 1991 r. (Foto. K. Soida 1990 r.)

lokalnych przejawiało się nie tylko „przejmowaniem” dotychczasowych klientów kolei przez innych przewoźników, ale i likwidowaniem połączeń torowych w trakcie budowy lub modernizacji dróg. Te ostatnie można było budować bez niszczenia linii kolejowych, ale pod pretekstem minimalizacji kosztów realizacji inwestycji komunikacyjnych, które nie przewidywały skrzyżowań dwupoziomowych rozebrano wiele kilometrów wąskich torów.

Skutkiem tego w okresie dwudziestolecia po 1970 roku przewozy towarów zmalały o ponad 50 % z 4,6 mln. do 1,7 mln. ton rocznie. W tym czasie z usług kolei skorzystało 580 tys. pasażerów w 1970 roku, 220 tys. pasażerów w 1980 roku i zaledwie 126 tys. pasażerów w 1990 roku (rysunek 7), mimo rozszerzenia ruchu osobowego na inne odcinki sieci wąskotorowej.



Rys. 8. Pociągi z węglem na stacji Bytków (Foto. K. Soida 1980 r.)

Kolej w regionie górnośląskim transportowała zawsze najwięcej węgla kamiennego. Przykładowo w 1858 roku przewieziono 376 tys. ton tego minerału, w 1904 roku – 1,7 mln. ton, w 1916 roku 2,2 mln ton, w 1956 roku – 3,1 mln. ton i w 1986 roku – 1,5 mln. ton. Na rysunku 8 widoczne są pociągi załadowane tym największym bogactwem Ziemi Górnośląskiej. Natomiast rysunek 9 przedstawia moment przyjazdu pociągu roboczego do Bytomia. W składzie pociągu znajdował się parowóz, który chwilę potem ustawiono na wydzielonym odcinku toru w charakterze pomnika techniki.

Po 1990 roku

Rok ten stał się ważną datą nie tylko ze względu na wprowadzenie w kraju nowego porządku polityczno-społecznego, ale także z powodu zainaugurowania poważnych przemian w gospodarce. Zastój w produkcji przemysłowej dał się już odczuć w latach osiemdziesiątych, ale znaczne pogłębienie tego zjawiska przypadło na ostatnią dekadę XX wieku. Rozpoczął się lawinowy proces likwidacji przede wszystkim hut i kopalń. Trzeba pamiętać,



Rys. 9. Pociąg roboczy przy peronie w Bytomiu (Foto. St. Pietrzyk 1997 r.)

że kolej wąskotorową na Górnym Śląsku powołał do życia przemysł ciężki i z chwilą jego upadku także ona została skazana na likwidację. Do tej pory nie potrafił jej zastąpić nawet coraz powszechniejszy transport samochodowy. W maju 2001 roku ostatni pociąg towarowy dostarczył transport węgla z Kopalni „Centrum” do Elektrowni „Chorzów”. Wygląd nieistniejącej już bocznicy elektrowni pokazano na rysunku 10.



Rys. 10. Na bocznicy Elektrowni "Chorzów" (Foto. J. Halor 2001 r.)

Zakłady przemysłowe nie mogły funkcjonować bez kolei wąskotorowej i odwrotnie kolej ta w dotychczasowej formie mogła istnieć tylko dzięki kopalniom i hutom. One zapewniały kolei ciągły dopływ towarów do przewozu, dzięki czemu uzasadniały jej dalsze istnienie. Kiedy jednak zamknięto bocznicę wielkich zakładów przemysłowych, przy racjonalnie prowadzonej eksploatacji kolei można było utrzymać obsługę drobnych klientów, a nade wszystko rozszerzyć ofertę przewozów pasażerskich oraz uruchomić usługi pozaprzewozowe. Działania te, przeprowadzone w profesjonalny sposób mogły powstrzymać regres tego

unikatowego systemu transportu szynowego i dać podstawy do dalszej eksploatacji jego infrastruktury, choć na pewno już nie w tak rozbudowanej formie, jak to miało miejsce gdy czynne były wszystkie huty i kopalnie. Tego jednak nie uczyniono. Ciągłe zmniejszający się budżet przedsiębiorstwa PKP nie pozwalał na należyte finansowanie kolei wąskotorowych, nawet w stopniu proporcjonalnym do uzyskiwanych przez nie przychodów.

Polskie Koleje Państwowe zaabsorbowane prowadzeniem, daleko ważniejszego dla nich, ruchu normalnotorowego postanowiły wyłączyć ze swych struktur organizacyjnych koleje wąskotorowe w całym kraju. Zgodnie z ustawą z września 2000 roku zbędny majątek kolei mogą przejmować samorządy. W praktyce zbyt długi okres czasu minął od chwili zaprzestania eksploatacji Górnośląskich Kolei Wąskotorowych przez PKP do momentu przejścia inwentarza przez zainteresowane gminy. Wykorzystali to zorganizowani przestępcy i pospolicie złodzieje dewastując znaczną liczbę nieruchomości i kolejowych pojazdów szynowych. To co zdołano uratować, od listopada 2002 roku znajduje się w dyspozycji gmin Bytom, Tarnowskie Góry i Miasteczko Śl. Gminom tym przy pomocy Stowarzyszenia Miłośników Kolei z Katowic udało się wznowić ruch pociągów, choć na razie, z konieczności na skróconej trasie.

Obecnie czynny dla pociągów odcinek liczy prawie 23 km długości od przystanku osobowego w Łągiewnikach znajdującego się na pograniczu Bytomia i Chorzowa do stacji Miasteczko Śląskie Wąskotorowe. Czyni się starania przedłużenia trasy w pierwszej kolejności do Rozbarku. Sezonowe pociągi turystyczny rozwijają szybkość maksymalną 20 km/h, to jest taką jaka obowiązuje na tej trasie od 150 lat. Dla potrzeb przejazdów turystycznych jest to szybkość optymalna, aby podróżny mógł kontemlować mijane pejzaże, a jednocześnie w przyzwoitym czasie dojechać do celu podróży. W każdej chwili szybkość tę można zwiększyć do 30 km/h. Wówczas całą trasę pokonuje się w 50 minut, uwzględniając konieczne postoje na 9 przystankach osobowych. Z taką prędkością przemierzają trasę pasażerskie pociągi regularnej komunikacji całorocznej, którą też planuje się uruchomić.

Czynne od 150 lat Górnośląskie Koleje Wąskotorowe z pewnością będą miały swoją dalszą historię, tym razem jako koleje samorządowe.



Rys. 11. Pociąg turystyczny na stacji Bytom Karb Wąsk. (Foto. M. Szymański, 2003 r.)

Mgr inż. Paweł Mierosławski, Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei:

Dzieje własności przedsiębiorstw kolejowych w Polsce.

(Historia prowadzenia transportu kolejowego przez samorząd lokalny w Polsce)

W czasie, kiedy poszukuje się środków na zachowanie lub podtrzymanie działalności linii lokalnych, warto przypomnieć, że od początku kolejnictwa funkcjonowały różne rozwiązania w dziedzinie posiadania linii kolejowych i prowadzenia na nich eksploatacji. Od pierwszych lat rozwoju kolei działały obok siebie zarówno koleje państwowe, prywatne jak i municypalne (samorządowe).

Od 50 lat wszyscy Polacy przyzwyczaili się, że kolej może być tylko państwowa. Po tym półwieczu okazuje się, że państwowe przedsiębiorstwo samo nie jest w stanie udźwignąć ciężaru eksploatacji niektórych bocznych tras. Warto zatem rozważyć, czy własność państwowa jest jedyną formą dla pracy lokalnych linii. Podstawą takich przemyśleń niech będzie przedstawienie różnych form własności kolei, jakie stosowano w dawniejszych czasach i zastanowienie, czy spełniały one swoje zadania. Trzeba jednak na początku podkreślić, że inną miarką należy mierzyć magistrale i duże sieci kolejowe a inną linie dojazdowe i lokalne.

1. Stosunki własnościowe linii magistralnych.

1.1. Początki kolei.

Przedsiębiorstwa kolejowe już od momentu swego powstania koncentrowały kapitały na rzadko spotykaną dotąd skalę. Wynikało to z ogromnych nakładów inwestycyjnych koniecznych przy budowie lub rozbudowie kolei. W sferze finansów ważne było i to, że asygnowane na jej budowę środki nie gwarantowały szybkiego zwrotu. Zatem wybudowanie od podstaw dużej, magistralnej drogi żelaznej mogło przeprowadzić jedynie przedsiębiorstwo o ustabilizowanej, silnej pozycji finansowej.

Po krótkim etapie powstawania kolei "dworsko-turystycznych", obliczonych na rozrywkę, w początkowym okresie kolejnictwa budowano linie niemal ściśle wzdłuż istniejących szlaków handlowych. Chodziło o to, aby przechwycić wykształcone już potoki podróźnych i naturalnie funkcjonujące przewozy towarowe. Początkowo były to krótkie odcinki. Począwszy od końca trzeciego dziesięciolecia ubiegłego wieku kierowano się ku tworzeniu linii głównych, przebiegających już znaczne odległości i łączących znaczące ośrodki ówczesnego przemysłu i handlu.

Na dzisiejszych ziemiach Polski początkowy etap powstawania kolei przypadł właśnie na przełom lat trzydziestych i czterdziestych ubiegłego wieku - a więc praktycznie nie objął epoki "kolei dworskich" a trafił od razu na okres powstawania magistral. Pierwsze, obecnie polskie, koleje budowano stopniowo jako odcinki właśnie tego typu linii. Ich przebieg pokrywał się dokładnie z kierunkami ciężenia handlu i po niemal prostych łączących ośrodki wymiany towarów. Historycznie najwcześniejszy odcinek z Wrocławia do Oławy stanowił część linii łączącej Wrocław z Górnym Śląskiem. Inna w tych stronach - Kolej Wrocławsko-Świebodzka była częścią magistrali wychodzącej w kierunku zagłębia wałbrzyskiego, równoległe do istniejącego systemu osiemnastowiecznych, bitych "dróg węglowych". Nie inaczej poprowadzono Kolej Warszawsko-Wiedeńską, która po kilku latach budowy połączyła uprzemysłowioną Warszawę z bogatym w surowce Zagłębiem Dąbrowskim. Tego

typu pojedyncze trasy z czasem łącząc się, stworzyły podstawowy trzon połączeń głównych ośrodków przemysłu i handlu.

Nie wdając się w szczegóły, można powiedzieć, że koleje początkowo budowano w oczekiwaniu na zyski. Jest ciekawostką, że tam, gdzie zmiany granic państwowych nie stanęły na przeszkodzie w utrzymaniu przewozów - magistrale te są nadal rentowne. Inwestycje i późniejszą eksploatację przeprowadzały z reguły spółki akcyjne, przy czym często akcjonariuszem było państwo. W większości przypadków państwo rezerwowało sobie prawo nadzoru nad nową formą komunikacji, zaliczało ją też do działalności koncesjonowanej.

W początkowym okresie do finansowania kolei władze państwowe ustawiły się z pewną rezerwą. Wynikało to z doświadczeń z działalności licznych towarzystw, w których na pierwszy plan wysuwał się kapitał spekulacyjny. Odnotowywano fakty wykorzystywania "mody na kolej", zakładania spółek obliczonych na wykorzystanie drobnych akcjonariuszy i szybką likwidację przedsiębiorstwa. Nieufność władz wynikała również z braku rozpoznanych gwarancji spodziewanych zysków czy też zwrotu nakładów. Zdarzało się nawet (Prusy w roku 1844), że władze skarbowe zabraniały nabywania akcji kolejowych przez instytucje państwowe. Mimo obserwowanej rezerwy w zaangażowaniu finansów państwowych, ogólnie należy stwierdzić, że kolej przyjęta została przez władze dobrze jako przewidywany środek rozwoju gospodarczego.

Względy te również na naszych ziemiach powodowały przede wszystkim nie tyle proste zaangażowanie finansów państwa w inwestycje, co udzielanie gwarancji wykupu akcji, zysków lub odpowiednich ulg podatkowych. Sytuacja taka miała miejsce w Królestwie Polskim podczas budowy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Tu skarb zagwarantował zysk spółki kierując się względami polityki gospodarczej. Taka, dość szeroka gwarancja wynikała, jak się wydaje, ze szczupłości w porównaniu z ościennymi państwami, rodzimego kapitału prywatnego.

Stosunki własnościowe mogły być dość skomplikowane. Zdarzało się, że kolej budował jeden podmiot gospodarczy i ten właśnie był faktycznym właścicielem linii - gruntów i naniesień. Ale mogło być też tak, że zupełnie inny podmiot gospodarczy, np. w drodze umowy dzierżawy, prowadził eksploatację. Istniała też forma pośrednia - użytkownik był właścicielem urządzeń i taboru oraz prowadził eksploatację w drodze umowy dzierżawy nieruchomości kolei.

1.2. Okres po 1860 roku

Z biegiem lat budową i użytkowaniem kolei na własny rachunek coraz bardziej zaczynały interesować się władze państwowe. Dostrzegają one w tym nowoczesnym środku transportu rolę militarną. Wpłynęły na to przede wszystkim wyniki lokalnych konfliktów zbrojnych trwających od przełomu lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XIX wieku. Koleje zaznaczyły swą obecność już w wojnie secesyjnej. W pewnej mierze (co prawda ograniczonej), pojawiły się w kilku potyczkach powstania styczniowego. Znaczniejszą rolę koleje odegrały jednak w wojnie austriacko-pruskiej w 1866 roku, a wręcz podstawowym elementem logistyki i strategii stały się cztery lata później podczas walk francusko-niemieckich.

Wtedy to, dzięki sprawnemu organizmowi kolei państw Rzeszy, Niemcy w szybkim tempie zdołały zmobilizować, zgromadzić i utrzymać armię liczebnie po raz pierwszy przekraczającą stan wojsk Napoleona. Armia ta w niemal błyskawicznej kampanii zgniotła opór, uważanej za najsilniejszą w Europie, ale niezbyt mobilnej armii francuskiej.

Położenie geograficzne od stuleci określało jako "buforowy" charakter naszych ziem. Kraj nasz stanowił zawsze wygodną scenę teatru wojny. W okresie rozbiorów, mimo tego,

że długo nie doszło do faktycznego konfliktu między zaborcami, na obszarze dzisiejszej Polski rozwój komunikacji i przemysłu szczególnie zależał od aktualnej wizji wojskowych. Nie ma u nas obecnie żadnej (poza może Pomorzem Zachodnim) krainy geograficznej, w której na rozprzestrzenianie się sieci nie miały wpływu zagadnienia militarne. Świadczą o tym przebiegi linii, bądź omijające ówczesne twierdze (Dolny Śląsk), bądź celowo przez nie przechodzące (Warszawa, Dęblin, Toruń, Przemyśl), szczególnie w okolicach przepraw mostowych. Świadczyć też może o tym oderwanie przebiegu wielu linii od naturalnych kierunków komunikacji tranzytowej lub lokalnej, tak jak ma to miejsce na szeregu kolei dawnej Rosji czy dawnej Galicji (np. Łupków - Zagórz - Przemyśl).

Ostatnie ćwierćwiecze ubiegłego wieku przyniosło kolejny, wywodzący się z obronnościowych pobudek krok - etatyzację już wybudowanych kolei. W różnych krajach – także u naszych zaborców proces ten przebiegał odmiennie, niemniej jednak w przeważającej mierze, w ostateczności prowadził do skupienia w rękę państwa większości lub nawet całości sieci dróg żelaznych.

Najszybciej przebiegło to w granicach Rzeszy, skupiającej wtedy szereg niewielkich państw niemieckich. Ostatnia koncesja na budowę linii magistralnej, dla obecnych ziem polskich, wydana była niepaństwowemu przedsiębiorstwu w 1882 roku. Po tym czasie budowę kolei przejęło państwo. W tym okresie, podczas niemal przymusowego wykupu kolei, po 1880 roku powstało szereg państwowych zarządów kolejowych. Tereny Polski objął tylko jeden z nich - Królewsko-Pruski Zarząd Kolejowy.

Nieco wolniej proces etatyzacji kolei przebiegał w granicach Rosji, polegając przede wszystkim na administracyjnych utrudnieniach w wydawaniu koncesji z jednej strony, z drugiej zaś na stopniowym wykupie już eksploatowanych przedsiębiorstw. Rezultatem tej akcji było przejście do 1914 roku przez skarb rosyjski wszystkich głównych kolei Kongresówki za wyjątkiem kolei Fabryczno-Łódzkiej i Herbsko-Kieleckiej.

W Rosji nie oparto się na niemieckich wzorach organizacyjnych. Zachowano odrębne nazewnictwo poszczególnych kolei, zarządzane przez terytorialno-liniowe organy (dyrekcje) podległe jednak centralnie ministerstwu transportu publicznego.

Odmienne, niż w poprzednich przypadkach proces etatyzacji przebiegał w Austrii. Państwo od początków kolejnictwa było jednym z właścicieli linii, przede wszystkim jako akcjonariusz, czasem nawet dysponujący większościowym pakietem akcji. W ostatnich dekadach ubiegłego wieku prowadzono również dalszy wykup akcji kolei. Po wykupieniu linii wprowadzono, mimo zachowanego, tak jak w Rosji, odrębnego nazewnictwa linii jednolity zarząd państwowy z podziałem terytorialnym (dyrekcyjnym), odpowiadającym doświadczeniom pruskim.

Tego typu etatystyczny model kolei uformowany został w okresie do końca ubiegłego stulecia, zbiegając się jednocześnie z praktycznie ostatecznym uformowaniem się siatki podstawowych - magistralnych linii kolejowych.

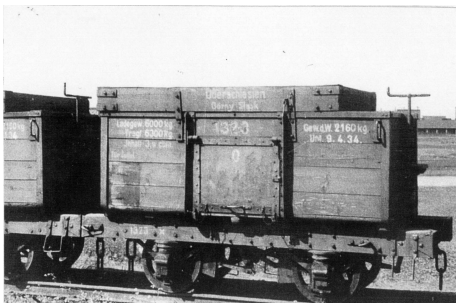
1.3. Po I wojnie światowej

W roku 1918 Polska otrzymała państwową sieć kolei głównych, poza kilkoma wyjątkami, zasadniczo jednolitą pod względem własnościowym. Działo się tak zarówno na terenie byłej dzielnicy austriackiej a także rosyjskiej, w której koleje w wyniku działań I wojny światowej podlegały już pruskim wojennym Dyrekcjom w Warszawie i Radomiu. Otrzymana w toku powojennych negocjacji sieć magistral w Wielkopolsce na Pomorzu i Śląsku również należała do państwa, podobnie jak sieć przypadła Polsce na wschodzie.

Jednak zanim ostatecznie do tego doszło, sytuację komplikowało przeciąganie się rokowań pokojowych oraz brak szybkiego uregulowania granic. Nie bez znaczenia był też wspomniany już fakt przejścia kolei rosyjskich "pośrednio" - bo w rzeczywistości od państwa niemieckiego lub austriackiego. Przejście kolei odbyło się na podstawie międzynarodowych traktatów toteż zdarzało się, że linie magistralne były przecinane granicami państwowymi.

Odpowiednie artykuły Traktatu Ryskiego, podpisanego w marcu 1921 z Rosją postanowiły przejście na własność skarbową majątku kolei państwowych, z tym, że Skarb Polski nie przyjął odpowiedzialności za długi państwowe byłego Cesarstwa. Wykluczono w ten sposób realizację zobowiązań oraz kuponów obligacji upaństwowionych wcześniej przez Rosję kolei. Skarb utrzymał jednak w mocy gwarancje rządowe Rosji dla prywatnych przedsiębiorstw kolejowych mających siedzibę w Polsce i uznanych za Polskie (kolej Fabryczno-Łódzka i Herbsko-Kielecka). W późniejszym okresie, po rokowaniach z właścicielami przedsiębiorstwa te wykupiło państwo z tym, że w przypadku Kolei Herbsko-Kieleckiej wykup poprzedzono wprowadzeniem przymusowego zarządu państwowego ze względu na kilkuletnią nieobecność na terenie Polski właściciela kolei.

Negocjacje z Niemcami przebiegły kilkoma drogami, przy czym często faktyczne zmiany własnościowe następowały w kilka lat po podpisaniu odpowiednich porozumień. Państwowe koleje dawnych Prus przekazano na własność skarbu polskiego na mocy Traktatu Wersalskiego w czerwcu 1919 roku. Po uregulowaniu sporów granicznych traktat ten uzupełniono konwencją z listopada 1920 dotyczącą kolei Wolnego Miasta Gdańska oraz konwencją genewską z maja 1922 odnoszącą się do Górnego Śląska. Warto odnotować, że konwencja ta wprowadziła szczególnie przypadek piętnastoletniej, wspólnej (polsko-niemieckiej) eksploatacji państwowej kolei na terenie Górnego Śląska.



XIX-wieczna węglarka o konstrukcji drewnianej Górnos Śląskich Kolei Wąskotorowych w malowaniu z okresu międzywojennego (w miejscu cechy zarządu kolejowego napis Oberschlesien/Górny Śląsk). Foto: archiwum.

Najdłużej negocjowano umowy z Austrią (1919-1928), rozpoczęte Traktatem Pokojowym podpisanym w Saint Germain w kwietniu 1919 roku. Negocjacje ukończono przeniesieniem na własność skarbu polskiego państwowych kolei austriackich pozostałych w granicach naszego kraju.

Odziedziczoną państwową strukturę własnościową kolei głównych utrzymano w niepodległej Polsce. Powołano "Polskie Koleje Państwowe", początkowo jako jednostkę administracji państwowej podległą bezpośrednio odpowiedniemu ministrowi (Minister Robót Publicznych, Minister Kolei Żelaznych), później - po roku 1926 jako przedsiębiorstwo państwowe oparte na własnym rozrachunku. W ramach takiej struktury prowadzono uzupeł-

nienie sieci kolejowej poprzez budowę linii łączących oddzielone poprzednio granicami zaborców połacie nowopowstałego kraju. Budowę kolei prowadzono ze środków skarbu angażowanych na podstawie stosownych ustaw sejmowych.

Jedynym odejściem od reguły monopolu państwowego we własności linii magistralnych było oddanie nowopowstałemu Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu SA (FPTK) do wykończenia i późniejszej eksploatacji linii Śląsk - Gdynia ("magistrali węglowej"). Był to wyjątek spowodowany koniecznością ograniczenia wydatków budżetowych w okresie kryzysu finansowego końca lat dwudziestych. Towarzystwo to w późniejszym okresie przeprowadziło szereg drobniejszych inwestycji mających na celu usprawnienie połączenia magistrali węglowej z resztą sieci kolei.

1.4. W czasie II wojny światowej i po jej zakończeniu

II wojna światowa nie wprowadziła istotnych zmian w stosunkach własnościowych kolei głównych. Okupant przeprowadził jedynie przejęcie na linii węglowej z rąk FPTK. Po roku 1945 wszystkie koleje główne stanowiły własność państwową.

Na tzw. Ziemiach Odzyskanych skarb polski stał się posiadaczem sieci kolejowej na podstawie dekretu o majątku niemieckim.

W okresie powojennym rozbudowa i eksploatacja kolei odbywała się wyłącznie w oparciu o fundusze skarbu państwa i państwowego przedsiębiorstwa PKP.

2. Stosunki własnościowe kolei znaczenia lokalnego.

Koleje lokalne powstawały zawsze jako umiejscowiony na ograniczonym, wybranym obszarze, obsługujący niewielkie odległości środek transportu, często prowadzący wyspecjalizowane przewozy. Zdarzało się, że kolej o znaczeniu lokalnym wyprzedzała koleje magistralne, jak to miało miejsce na terenach Górnego Śląska, gdzie linie wąskotorowe od 1855 roku samoistnie, w oderwaniu od dalekich tras, poczęły łączyć ze sobą coraz nowe zakłady przemysłowe. (Z czasem sieć ta stała się niemal fenomenem, docierając praktycznie "wszędzie" na Śląsku, wykonując przewozy porównywalne z pracą kilku razem wziętych dyrekcji "dużych" kolei). Przede wszystkim jednak linie lokalne powstawały jako trasy "drugiego rzutu" - uzupełniające i zacieśniające "oczka" sieci kolei głównych. Były drogami dowozu do tych linii. Uwidaczniać się to zaczęło pod koniec lat osiemdziesiątych XIX wieku wraz ze stopniowym rozwojem lokalnego przemysłu wymagającego większej niż



„Z czasem sieć Górnosląskich Kolei Wąskotorowych stała się niemal fenomenem, docierając praktycznie "wszędzie" na Śląsku, wykonując przewozy porównywalne z pracą kilku razem wziętych dyrekcji "dużych" kolei..."
(Foto: T.Roszak, 1986 r.)

dotychczas dostawy surowców i opału a także odbioru wytworzonych dóbr. Nie może temu sprostać drogowy transport konny, toteż jedynym możliwym do wykorzystania środkiem przewozu okazuje się kolej.

Władze poszczególnych krajów dostrzegają potrzebę tworzenia kolei lokalnych. Mając jednak na uwadze spodziewane spore koszty inwestycji nie widzą celowości angażowania państwowych środków w przedsięwzięcia o charakterze wybitnie miejscowym, o ile przedsięwzięcia takie nie mają znaczenia strategicznego (jak np. koleje blisko granicy). Z tego też względu, wraz z etatyzacją kolei głównych pojawia się jakby odwrotny trend - inicjatywy zachęcające przedsiębiorstwa prywatne lub władzę terenową do budowy kolei lokalnych. Tworzone są podstawy prawne, nie tylko normujące obowiązki budowniczych i właścicieli takich kolei, ale dające im przynajmniej minimum gwarancji finansowych bądź ulg. W niektórych krajach wykorzystywane jest istniejące ustawodawstwo ale uzupełniana się je o grupę przepisów szczegółowych.

Tabela 1

Czas tworzenia legislacji dotyczącej kolei lokalnych

Źródło: Roll „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens" wyd. 2 Urban & Schwarzenberg Berlin-Wien 1912-23

Kraj	rok uchwalenia odpowiednich ustaw
Austria	1880; zmiany w 1887 i na jej bazie ustawy Sejmów Krajowych: 1890 Styria, 1893 Galicja, 1895-96 pozostałe 1884 ustawa o kolejach niższego rzędu, zmieniona w 1910
Bawaria	1869 zmieniona w 1882
Belgia	1875 zmieniona w 1884-1885
Holandia	1878 zmieniona w 1900
Francja	1865 zmieniona w 1880 i 1913
Prusy	1838 ustawa o kolejach ogólna, dotyczyła m.in. koncesji 1892 szczegółowa o kolejach lokalnych
Rosja	1887
Węgry	1880-1888

Dość szybko lokalni, jak by to dzisiaj nazwano, operatorzy (terenowe władze państwowe, gminne, miejskie, osoby prywatne, istniejące przedsiębiorstwa przemysłowe) rozpoczynają inwestycje. Zależnie od warunków oraz posiadanych funduszy budowane są odcinki normalno- lub wąskotorowe, zarówno dla ruchu publicznego jak i zamknięte - wykorzystywane tylko wewnętrznie.

Zjawisko to dostrzega przemysł. Występuje z coraz szerszą ofertą skierowaną do inwestorów tego rodzaju. Obejmuje ona lekki i tani tabor, urzędnicy techniczne, gotowe odcinki torów, małe mosty, składane zabudowania itp. Pojawiają się ponadto wyspecjalizowane firmy realizujące kompleksowo nie tylko dostawy, ale budowę "pod klucz" a nawet późniejszą eksploatację małych, lokalnych linii. Powstają przedsiębiorstwa o zasięgu ogólnopanstwowym, których wyspecjalizowana działalność sprowadza się do eksploatacji lokalnych linii - nieraz odległych od siebie i nie powiązanych w żadną spójną sieć. Szczególnie ma to miejsce w Niemczech.

Rozwój "małych kolei", dotyczące ich ustawodawstwo oraz pojawienie się wyspecjalizowanego przemysłu taborowego wpłynęło stymulująco także na tworzenie się komunikacji miejskiej. Pod hasłem "kolej lokalna" często zaczynają się pojawiać przedsiębiorstwa typowo tramwajowe, szczególnie tam, gdzie tramwaj wychodzi poza obręb obszaru jednej miejscowości.



Górnśląska sieć tramwajowa powstała pierwotnie jako wąskotorowa o prześwicie 785mm identycznym z koleją publiczną. Na zdjęciu jeden z pierwszych 4-osiowych wagonów silnikowych „Górnśląskich Kolejek” typu Tw nr 11 (Foto: ze zbioru E. Konrada)

Tabela 2

Wybór danych dotyczących kolei lokalnych w pierwszej dekadzie XX wieku

(W danych uwzględniono przedsiębiorstwa tramwajowe powstałe na bazie ustawodawstwa kolejowego)

Źródło: Roll „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens” wyd. 2 Urban & Schwarzenberg Berlin-Wien 1912-23

Kraj	Rok	Długość linii [km]	Ilość zakładów	Przewozy [mln osób/rok]	Przewozy [tys. Ton/rok]
Austria	1911	719	Bd	458,6	547,8
Belgia	1911	4670	179	Bd	bd
Holandia	1911	2414	79	184,6	1419,2
Rzesza	1912	11140	337	135,7	32470,0
	1913				
Szwajcaria	1911	1692	146	154,1	1334,6
Węgry	1910	1074	bd	222,0	833,1

Rozwój kolejnictwa o znaczeniu lokalnym zaznaczył się również na dzisiejszych terenach naszego kraju. Oczywiście, z uwagi na dawną przynależność terytorialną do różnych organizmów państwowych przebiegał on odmiennie.

2.1. Zabór rosyjski.

Najsłabszy rozwój kolei lokalnych zauważyć można na terenie zaboru rosyjskiego. Przyczyn tego faktu było kilka. Samorząd terytorialny miał stosunkowo niewielkie uprawnienia a terenowa administracja państwowa nie była zainteresowana tego typu przedsięwzięciami. Przed kapitałem prywatnym zaś stało szereg istotnych ograniczeń. Podstawową jed-

nak przeszkodą dla rozwoju lokalnych linii w Kongresówce, była wszechobecna militaryzacja życia. Władze wojskowe, w braku lokalnej komunikacji upatrywały polepszenia możliwości obronnych obszaru uważanego za przedpole Rosji. Tym też faktem należy tłumaczyć zauważany do dziś niedorozwój nawet komunikacji miejskiej. W Królestwie Polskim jedynie dwa miasta posiadały sieci tramwajowe: Łódź i Warszawa. Tylko też te dwa ośrodki otrzymały w miarę gęstą sieć szynowych połączeń podmiejskich. Poza tymi efemerydami, nie licząc kilku przypadków uruchomienia konnego tramwaju, powstawały jedynie niepubliczne kolejki przemysłowe, należące do cukrowni, wapienników itp. Tylko jeden z takich odcinków - z Piotrkowa do Sulejowa przerodził się (w okresie do 1914 roku) w ogólnodostępny środek transportu.

Do wybuchu I wojny światowej na terenach zaboru rosyjskiego, wchodzących w obecne granice państwa powstało niecałe 300 km linii, z czego poza Warszawą i Łodzią tylko 19,5 km. Wszystkie lokalne koleje "Kongresówki" budowano jako wąskotorowe, o prześwitach toru od 750 do 1000 mm. Budową i późniejszą eksploatacją zajmowały się spółki prywatne, częściowo z udziałem kapitału zagranicznego.

2.2. Zabór austriacki.

Początkowo budownictwo kolei lokalnych w Austrii, prawnie opierało się na ogólnopaństwowej ustawie kolejowej z 25.05.1880 roku, zmienionej z dniem 18.07.1887 roku. Dokument ten stał się podstawą do uchwalenia przez poszczególne parlamenty krajowe własnego ustawodawstwa "kolejkowego". W dniu 25.08.1893 roku, jako drugi z prowincjonalnych sejmów monarchii, Sejm Krajowy Galicji i Lodomerii oraz Wielkiego Księstwa Krakowskiego uchwalił ustawę normującą rozwój i działanie lokalnej komunikacji kolejowej. Zobowiązywała ona kraj do budowy linii bocznych, których przebieg, po studiach, zatwierdzony był przez Sejm Krajowy. Zastrzeżono, że udział funduszy krajowych w ogólnym budżecie każdej z inwestycji nie mógł wynosić więcej jak 2/3. Ustawa zarazem składała na Kraj prawo nadzoru nad budową i późniejszą eksploatacją tych kolei. Powołano w tym celu "Krajowe Biuro Kolejowe". Środki finansowe pochodziły z uchwalonego przez Sejm wraz z ustawą - "Krajowego Funduszu Kolejowego", w zamiśle mającego zagwarantowane odpowiednie sumy w budżetach krajowych począwszy od 1894 roku.

Dzięki tym rozwiązaniom, Wydział Krajowy zdołał uruchomić współdziałanie kapitałów prywatnych i przeprowadzić w ciągu kilku lat budowę łącznie 17 odcinków linii normalno- i wąskotorowych o długości 888 km. Koleje te stanowiły przedsiębiorstwa powoływane w formie spółek akcyjnych.

Niezależnie od rozwiązań krajowych, tworzone ogólnopaństwowe rozwiązania legislacyjne: ustawy o kolejach niższego rzędu z 31.12.1894 i 8.09.1910 roku. Przyznano w nich szereg ulg podatkowych (nawet do 25 lat) oraz przywilejów nowo budującym się kolejom. Wydawane na bazie tych ustaw koncesje były długoletnie, nawet do 90 lat, z tym, że po upływie terminu koncesji zastrzeżono przejście kolei na własność państwa.

Osobną formą pomocy Kraju i Państwa było udzielanie gwarancji czystych dochodów dla eksploatujących koleje spółek, lub prawa do "rachunku zwłoki" czyli kredytowania takich przedsiębiorstw przez dyrekcje państwowej kolei.

W obecnych granicach Polski istnieją dwie linie kolejowe wybudowane w ramach opisanego procesu: Przeworsk - Dynów oraz część kolejki bieszczadzkiej (odcinek Łupków - Cisna).

2.3. Zabór pruski oraz ziemie odzyskane po 1945 roku.

Największe nasilenie budowy kolei lokalnych odnotować należy na terenach dawnych Prus. Powstawanie takich przedsięwzięć opierało się o postanowienia ustawy o kolejach lokalnych z dnia 28.07.1892 roku. Ustawa ta, utrzymując nadzorczą rolę państwa oraz koncesjonowanie działalności upraszczała jednak drogę postępowania oraz stosowała zachęty do budowy kolejek publicznych przez samorządy oraz osoby prywatne i przedsiębiorstwa przemysłowe. W stosunku do poprzednio stosowanego prawa, koncesje można było uzyskać na niższym szczeblu administracyjnym - Prezesa Regencji, odpowiednika dzisiejszego wojewody. Wprowadzenie nowego prawa spowodowało gwałtowny rozwój kolejnictwa. Budowa kolei publicznych, dotychczas obciążająca państwo, przeszła odtąd również w inne ręce. Inwestycjami komunikacyjnymi zaczęły interesować się pojedyncze gminy, ich związki oraz podległe im przedsiębiorstwa komunalne, a także osoby prywatne i przedsiębiorstwa innych niż komunikacja branż.

Należy dodać, że prócz budowy linii lokalnych na podstawie ustawy z 1892 roku, również państwowy zarząd kolejowy przez cały czas stopniowo rozszerzał swoją sieć o lokalne połączenia.

Z innych niż państwo inwestorów, najbardziej znaczącym okazały się organizacje komunalne. To one były, bądź właścicielami w całości bądź udziałowcami w większej części, powstałych połączeń. Sporą rolę odegrał kapitał prywatny, w tym wspomniane już wyspecjalizowane firmy zajmujące się kompleksowo budową, eksploatacją i dostawą wyposażenia. Z innych właścicieli można odnotować przypadki budowy linii przez zakłady energetyczne upatrujące w kolei nowej sprzedaży energii w innej - przetworzonej formie.

Na podstawie ustawy o kolejkach powstały również niektóre miejskie sieci tramwajowe.

Tabela 3

Właściciele, akcjonariusze lub eksploatatorzy kolei lokalnych w Prusach do 1918-1926 roku (przykłady)

Źródło: Siegfried Bufe „Eisenbahnen in...”

tomy ze zbioru: „Ostdeutsche Eisenbahngeschichte" Bufe Fachbuch Verlag Egggham-München 1989

Organy państwowe	Królewsko-Pruski Zarząd Kolejowy; władze poszczególnych regencji
Samorządy (powiaty, gminy, miasta):	Bydgoszcz; Gniezno; Gostyń; Gryfice; Jarocin; Kostrzyń; Koszalin; Kroto- szyn; Legnica; Łęborg; Opalenica; Pleszew; Rawicz; Sławno; Słupsk; Szczecin; Śmigiel; Środa; Witkowo; Wyrzysk; Września; Zgorzelec; Żnin
Firmy prywatne o zasięgu ponadregionalnym	Lenz & Co GmbH (Lenz i Spółka Sp. z oo); Ostdeutsche Eisenbahn Ges. Königsberg (Towarzystwo Kolei Wschodnio- niemieckiej w Królewcu); Oberschlesische Ueberlandbahnen GmbH Gleiwitz (Górnosląskie Koleje Lokalne Sp. z o o w Gliwicach); Pommerische Landesbahnen AG (Pomorskie Koleje Krajowe, S.A.)

Podpisane przez Polskę traktaty i umowy międzynarodowe tylko w ograniczonym zakresie zmieniły stosunki własnościowe kolei lokalnych.

W przypadku polskich, prywatnych linii publicznych, położonych na terenie byłego za-
boru rosyjskiego nie zmieniło się nic - nadal pozostały one w kształcie dotychczasowym.
Początkowo jako prywatne pozostały również kujawskie koleje cukrownicze. Poszczególne
odcinki w okresie wojny połączone zostały jednak w większe organizmy, toteż państwo
dostrzegło w nich ważny czynnik polepszenia komunikacji na terenie pozbawionym kolei.
Po przeprowadzeniu negocjacji z poszczególnymi właścicielami wykupiono na rzecz PKP
część tych linii tworząc sieć wąskotorowych kolei kujawskich.

Pozostałe natomiast po wojnie "lokalne" wąskotorowe kolejki wojskowe - jako budowane przez państwowe służby zaborców przeszły na własność państwa polskiego i albo rozebrano je jako nieprzydatne albo powierzono do eksploatacji PKP, tam gdzie stanowiły znaczący czynnik transportu lokalnego.

Podobnie jak w przypadku Rosji, traktat z Austrią nie dotyczył prywatnych (akcyjnych) spółek kolejowych w Małopolsce. Podpisane umowy międzynarodowe nie zmieniały nic z dotychczasowych rozwiązań własnościowych. Ponadto Skarb ustawą z 30.01.1920 przejął wszelkie gwarancje finansowe i zobowiązania Sejmu i Wydziału Krajowego byłej Galicji i Lodomerii oraz Wielkiego Księstwa Krakowskiego. Nie przejęto natomiast zobowiązań państwowych cesarskiej Austrii.

Ze względu na duży udział państwa w spółkach kolei małopolskich a także spore ich znaczenie gospodarcze, Skarb do roku 1925 dokonał wykupu większościowych pakietów akcji. W kilku przypadkach do lat trzydziestych toczono rokowania o całkowity wykup kolei przez państwo.

Nieco inaczej rozwiązano sprawy własności kolei prywatnych na terenach byłych Prus. Linie prywatne w zarządzie państwa będące własnością ogólnoniemieckich przedsiębiorstw transportowych przejęły w różnej formie PKP (na własność, lub poprzez stadium pośrednie: przymusowy zarząd państwowy). W czterech przypadkach przeprowadzono całkowity wykup. Spółki z kapitałem mieszanym - prywatno-państwowym utrzymano w kształcie dotychczasowym, z tym, że akcje dawnego państwa pruskiego objęła Polska. W przypadku kolei będących prywatną własnością przedsiębiorstw uznanych za polskie lub kolei będących własnością komunalną - nie zmieniano struktury ich własności.

Podobnie jak rządy państw zaborczych, również i władze polskie starały się zainteresować rozwojem linii lokalnych kapitał prywatny i samorządy. Oparto się na ustawie z dnia 14.10.1921 roku o udzielaniu koncesji na koleje żelazne, normującej stosunki Skarbu z przyszłymi właścicielami. Ale mimo przychylnego nastawienia państwa, z powodu, jak należy sądzić, trudnej sytuacji ogólnoeconomicznej nie było dużego zainteresowania tą formą inwestycji.

Przez okres dwudziestolecia międzywojennego utrzymano w zasadzie stan posiadania (prowadzono rozbudowę w bardzo niewielkim zakresie) kolei będących własnością władz komunalnych.

Tabela 4

Struktura własnościowa kolei wąskotorowych użytku publicznego w ostatnich latach przed wojną (przyjęto średnią w roku długość linii w km)

Źródło: Mały rocznik statystyczny 1938 i 1939

za E. Brzozko „Rozwój transportu w Polsce w latach 1918-1939” Szczecin 1982

Rok	Państwowe i w zarządzie państwowym	Samorządowe i prywatne
1930	2249	Brak danych
1931	2325	1390
1932	2382	1520
1933	2382	1490
1934	2228	1522
1935	2190	1386
1936	2220	1404
1937	2143	1384
1938	2125	1429

Wyjątkiem w sferze kapitału prywatnego były inicjatywy koncernu energetycznego "Siła i światło" polegające na budowie linii elektrycznych kolejek lokalnych w okolicach Warszawy i w Zagłębiu Dąbrowskim. Przedsiębiorstwo to powołało specjalnie dwie oddzielne spółki do budowy i późniejszej eksploatacji tych kolei: "Elektryczne Koleje Dojazdowe" SA dla linii Warszawa - Grodzisk/Milanówek i "Tramwaje elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim" S.A. dla linii tramwajów międzymiastowych w Zagłębiu : Dąbrowa - Sosnowiec - Katowice.

Zestawienie linii prywatnych przedstawiono w załączonej do tekstu tabeli.

Tabela 5

Samorządowe koleje wąskotorowe trakcji parowej i spalinowej użytku publicznego we własnej eksploatacji właścicieli

Źródło: Mały rocznik statystyczny 1938 i 1939

za E.Brzosko „Rozwój transportu w Polsce w latach 1918-1939” Szczecin 1982

Nazwa kolei	Właściciel (powiat)	nadzór DOKP	rok		długość [km]	
			Otwarcia ruchu	wygaśnięcia koncesji (planowany)	przed I W.Ś.	1 stycznia 1928
Kalisz-Turek-Opatówek	kaliski i turecki	Warszawa	1916	-	-	77,4
Powiatowa Kolej Sochaczewska	sochaczewski	j.w.	1922	-	-	35,0
Pińczowskie Koleje Dojazdowe	pińczowski	Radom	1924	-	-	151,0
Śmigielska Kolej Powiatowa	śmigielski	Poznań	1900	1950	59,8	52,4
Żnińskie Koleje Powiatowe	żniński	j.w.	1894	1954	76,3	76,3
Kolej Powiatowa Krotoszyn-Pleszew	krotoszyński	j.w.	1900	1948	43,5	44,5
Gnieźnieńskie Kolejki Powiatowe	gnieźnieński	j.w.	1896	1956	81,8	70,8
Wrzesińska Kolejka Powiatowa	wrzesiński	j.w.	1898	1943	44,6	55,6
Średzkie Koleje Powiatowe	średzki	j.w.	1903	1960	110,6	115,6
Jarocińska Kolejka Powiatowa	jarociński	j.w.	1902	1951	54,0	54,0
Bydgoskie Koleje Powiatowe	bydgoski	Gdańsk	1895	1954	109,0	109,0
Wyrzyskie Koleje Powiatowe	wyrzyski	j.w.	1894	1954	167,5	151,0
Razem:					747,1	992,6

Poza tymi inicjatywami prywatnymi należy odnotować fakt budowy kilku łącznic usprawniających ruch na terenie Górnego Śląska. Powstały one staraniem i z funduszy Sejmiku Śląskiego. Linie te po wybudowaniu przekazano PKP.

2.4. Po wybuchu II wojny światowej

II wojna światowa wprowadziła szereg zmian w stosunkach własnościowych kolei lokalnych. Na terenach okupowanych lub przyłączonych do Rzeszy w zasadzie utrzymano dotychczasowe rozwiązania, ale z ramienia władz okupacyjnych powołano niemieckich zarządców przedsiębiorstw, faktycznie decydujących o bieżącej działalności.

Na terenach zajętych przez ZSRR natychmiast przeprowadzono upaństwowienie wszelkich linii prywatnych.

Ponadto należy odnotować fakt przejmowania w latach 1939-1940 na własność państwa niemieckiego szeregu kolei na terenach dawnej Rzeszy - Dolnego Śląska i Pomorza.

2.5. Okres powojenny.

Najwięcej zmian w dziedzinie własności polskich kolei lokalnych przyniosło zakończenie II wojny światowej. Wynikły one zarówno z przesunięć granic państwowych, jak

i z wprowadzenia nowego ustroju ekonomicznego. W dziedzinie własności kolei nastąpiła pełna dominacja i monopol państwa.

Tabela 6

Prywatne koleje wąskotorowe użytku publicznego w eksploatacji ich właścicieli, rok 1928

Źródło: Dziennik Ustaw RP nr 22 poz. 201 oraz „Dziesięciolecie PKP 1918-1928”

za E.Brzosko „Rozwój transportu w Polsce w latach 1918-1939” Szczecin 1982

Nazwa kolei	Właściciel (nazwa firmy)	Rok otwarcia	trakcja	Długość [km]	
				Przed I W.S.	1 stycznia 1928
Kolej Dojazdowa Marecka (linia Warszawa – Radzymin)	Towarzystwo Akcyjne Budowy i Eksploatacji Drogi Żelaznej Dojazdowej	1907	parowa	31,0	33,6
Piotrków - Sulejów	Spółka Akcyjna Drogi Żelaznej Podjazdowej	1904	parowa	19,5	19,5
Warszawskie Drogi Żelazne Dojazdowe: – linia wilanowska – linia grójecka – linia jabłono- ska	Towarzystwo Akcyjne Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych	1892 1898 1900	parowa	44,0 84,0 56,0	47,0 140,0 62,0
Przeworsk – Dynów	Towarzystwo Akcyjne Kolei Przewosk - Dynów	1904	parowa	46,8	46,8
Kolej Opalenicka	Towarzystwo z ograniczoną odpowiedzialnością Kolei Opalenickiej	1889	parowa	81,0	81,0
Kruszwica – Jeżyce - Piotrków Kujawski	Towarzystwo Akcyjne Cukrowni "Kruszwica"	1919	parowa	-	26,0
Bielsko-Bialska Kolej Elektryczna	Bielsko-Bialska Spółka Elektryczna i Kolejowa	1895	elektryczna	5,2	5,2
Śląska Między- miastowa	Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Sp. z o.o.	1902	elektryczna	67,1	67,1
Tramwaje Dą- browskie	Tramwaje Elektryczne S.A.	1928	elektryczna	-	18,0
Łódzkie Koleje Elektryczne	Towarzystwo Akcyjne Łódzkie Elektryczne Koleje Dojazdowe	1901	elektryczna	61,1	76,6
Święciańskie Koleje Wąskoto- rowe	Towarzystwo Akcyjne	1893	parowa	145,0	wykupiona przez Skarb
Mała Pastwa – Gniew - Walich	Towarzystwo Akcyjne	1893	parowa	17,9	nieczynna
Razem:				658,6	628,8

Skarb państwa na podstawie dekretu o majątku poniemieckim przejął wszelkie koleje poniemieckie, w tym również większość kolei prywatnych. Początkowo (rok 1945) koleje te przechodziły pod przymusowy zarząd państwowy. Od przełomu lat 1947 i 1948 kolejnymi "orzeczeniami Ministra Komunikacji" linie te stopniowo przejęło państwo. Jednym z ostatnich przejętych przedsiębiorstw poniemieckich były "Pommersche Landesbahnen AG". Przejęcie własności nastąpiło decyzją z dnia 10.09.1948 roku.

Nieco później zakończono przejmowanie kolei będących faktycznie przedsiębiorstwami tramwajowymi. Tok postępowania był następujący: początkowo uchylano przymusowy zarząd państwowy po czym przedsiębiorstwa przekazywano poszczególnym miastom (np. dla "Hirschberger Tahlbahn" AG czyli tramwajów w Jeleniej Górze z dniem 5.05.1949).

Na podobnych zasadach przejęto mienie polskich przedsiębiorstw kolejowych. Początkowo - we wrześniu 1944 roku w miarę posuwania się frontu i konieczności wykorzystywania kolejek do celów wojskowych w sytuacjach tego wymagających ustanawiano przymusowy zarząd państwowy w oparciu o przedwojenną ustawę o komunikacjach w służbie obrony Państwa (dotyczyło to kolei Przeworsk-Dynów - rozporządzenie z dnia 15.09.1944 oraz Towarzystwa Warszawskich Kolei Dojazdowych S.A. - rozporządzenie z 20.09.1944). W późniejszym okresie, od marca do lipca 1945, gdy nie można było znaleźć uzasadnienia "militarnego", w stosowaniu przymusowego zarządu państwowego opierano się na przepisach dekretu z 16.12.1918 roku, będącego w użyciu przy przejmowaniu innych gałęzi gospodarki przez państwo. Dekret ten stosowano również w dalszych decyzjach o przymusowym zarządzie państwowym, wydawanych do lipca 1946 roku.

Ostatecznie, po akcji "orzeczeń Ministra Komunikacji o przejściu na własność państwa", prowadzonej w latach 1947-49 na identycznych warunkach jak w przypadku kolei poniemieckich całą własność kolei lokalnych objęło państwo, ustalwszy nad nimi zarząd PKP. Odnotować należy fakt upaństwowienia również odcinków kolei niepublicznych, stanowiących części upaństwowionych przedsiębiorstw branż przemysłowych lub leśnych. Zdarzały się przypadki uruchomienia na takim odcinku komunikacji publicznej (np. na części kolei bieszczadzkiej).

Począwszy od lat pięćdziesiątych PKP przekazuje niektóre koleje innym resortom państwowym - przede wszystkim Ministerstwu Leśnictwa (w ten sposób kolej bieszczadzka stała się koleją leśną)

3. Podsumowanie.

Dzisiejsza, jednolita struktura własności kolei trwa nieprzerwanie prawie pięćdziesiąt lat. Stąd jest to fakt ukształtowany w świadomości kilku pokoleń, które nie znają wcześniej stosowanych, innych rozwiązań. Struktura własnościowa kolei - jako ważnego elementu w życiu państwa była, kształtowana zawsze przez aktualną sytuację polityczną i gospodarczą. Z reguły przyjęte rozwiązania były utrzymywane długo.

Obecne zmiany struktury własności kolei, chęć odejścia od monopolu państwowego są nowością, ale nie wydają się, patrząc z historycznego punktu widzenia, rozwiązaniem rewolucyjnym. Wynikają z obecnie przyjętego kształtu polityki państwowej dotyczącej także narodowego przewoźnika kolejowego. Wydaje się jednak celowe staranne i rozważne przeanalizowanie dotychczasowych doświadczeń w jakie obfituje stu pięćdziesięcioletnia historia dróg żelaznych w Polsce, tak, aby przyjąć model najlepszy, gwarantujący jak najlepsze wykorzystanie istniejącego potencjału.

Wybitny niemiecki polityk - kanclerz Otto Bismarck powiedział: wojny nie można pozostawiać generałom. W dzisiejszej "wojnie" - o utrzymanie dogodnego modelu sieci komunikacyjnej w Polsce - można stwierdzić: kolei nie można pozostawić tylko kolejarzom.



Śmigiejska kolej dojazdowa była jedną z pierwszych kolei wąskotorowych wydzielonych ze struktur PKP w 2002 roku i przejętych przez gminy. Kaliskie Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych zdołało utrzymać tam przewozy towarowe i – dzięki dotacjom samorządowym – także regularną komunikację pasażerską. Na zdjęciu wąskotorowy „szynobus” produkcji rumuńskiej MBxd2-228 na trasie Wielichowo-Śmigiel jeszcze w malowaniu PKP (Foto: J. Halor 1999)



Przeładownia z wagonów wąskotorowych na wagony normalnotorowe, stacja Huta Miasteczko Śl - uległa likwidacji, zanim ktokolwiek pomyślał, że mogłaby rozwiązać częściowo problem tranzytu ciężkich samochodów na drodze Bytom-Tarnowskie Góry (Foto: K. Soida 1985)

Wolfgang Ewers

Garść przemysleń o obecnej sytuacji kolei historycznych i turystycznych w Niemczech, Wielkiej Brytanii i Polsce

tłumaczenie z języka angielskiego: Jakub Halor

*„Zachowywanie tradycji to nie gromadzenie popiołów,
lecz utrzymanie gorącego płomienia“*

Jean Jaurès (filozof francuski; 1859-1914)

Wprowadzenie nowoczesnych pojazdów trakcyjnych i wagonów, błyskawiczna elektryfikacja głównych linii kolejowych we wczesnych latach sześćdziesiątych zapowiadały nieuchronny upadek trakcji parowej w Wielkiej Brytanii i Niemczech. Jednakże dopiero w późnych latach osiemdziesiątych wycofano z regularnej służby ostatnie parowozy i zakończono reorganizację służby trakcyjnej. Wyjątkiem pozostały koleje wąskotorowe w zarządzie Deutsche Reichsbahn – wschodnioniemieckich kolei państwowych.



Parowozy nieprzerwanie królują na wąskotorowych kolejach niemieckich. Koleje dojazdowe docierające do górskich kurortów skomunikowane są z regionalnymi ekspresami.

Na zdjęciu stacja w Kurort Oybin w pobliżu Żytawy/Zittau. (Foto: J. Halor 2002)

W tym czasie wielu entuzjastów kolejnictwa podjęło samodzielne działania na rzecz zachowania możliwie dużej liczby wartościowych obiektów, bowiem publiczne muzea i towarzystwa kolejowe nie miały dostatecznej wiedzy i możliwości rozpoznania, które z nich są wartościowe. Aby zachować tę ważną część historii przemysłu i transportu dla potomności, wolontariusze założyli liczne stowarzyszenia pozyskujące wycofane ze służby lokomotywy i wagony do swoich kolekcji. W chwili obecnej ilość taboru utrzymywanego

przez niezależne stowarzyszenia jest znacznie większa od liczby lokomotyw i wagonów zachowanych w publicznych kolekcjach muzealnych.

Niektórzy entuzjaści zdolali zachować liczne obiekty historii kolejnictwa w kolekcjach już na długo przed wspomnianym, pozornie definitywnym, końcem epoki trakcji parowej w Wielkiej Brytanii i Niemczech. Pierwsze ich starania już w latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku doprowadziły do zachowania kolei wąskotorowych w Wielkiej Brytanii, a także ich odbudowy oraz ponownego otwarcia dla ruchu turystycznego (Tallylyn Railway 1950, Festiniog Railway 1954). Pierwsza normalnotorowa linia kolejowa zachowana jako kolej wyłącznie historyczna rozpoczęła działalność w roku 1960. Była to Bluebell Railway, także w Wielkiej Brytanii. Te pierwsze z zachowanych w Europie linii historycznych istnieją do dziś i odnoszą sukcesy komercyjne.

W Niemczech pierwszą linię zabytkową otwarło DEV (Niemieckie Stowarzyszenie Kolei) w roku 1966. Była to linia z Bruchhausen-Vilsen do Asendorf w pobliżu Bremen, stanowiąca fragment lokalnej sieci kolei wąskotorowej, na której wcześniej zakończono ruch pasażerski. Na przestrzeni lat liczba zachowanych historycznych linii kolejowych w obydwu krajach stale wzrastała. Na rok 2000 w Niemczech istniało 440 historycznych linii, muzeów lub kolekcji kolejowych, które posiadały 4.000 lokomotyw i wagonów motorowych, nie licząc wagonów i pozostałego taboru kolejowego (pojazdy pomocnicze, naprawcze, drezyny itp.). Z ogólnej liczby zachowanych 827 lokomotyw parowych aż 246 było "pod parą", czyli w regularnym ruchu.

W ramach wschodniemieckiego stowarzyszenia miłośników kolei działacze DMV dbali o utrzymanie określonych lokomotyw i wagonów, organizując ich zastosowanie w regularnej służbie trakcyjnej. Rozmaitość lokomotyw i wagonów zachowanych w dawnej Niemieckiej Republice Demokratycznej stała się wspaniałym uzupełnieniem sceny zabytkowego taboru kolejowego w okresie zjednoczenia Niemiec. Bardzo często to właśnie działacze stowarzyszeń tworzyli podstawy oficjalnych projektów zachowania zabytków kolejnictwa.

Historyczne linie kolejowe spełniają w zasadzie trzy zadania:

- Zachowują ważną część naszej historii kultury, przemysłu i transportu dla potomności.
- Dają ludziom szansę odpowiedniego i wielopłaszczyznowego zaangażowania w przedsięwzięcie pozbawione podnieci finansowych i zachęcają do pracy na zasadach wolontariatu, połączonej ze zdobywaniem nowych umiejętności. Odnosi się to w szczególności do młodzieży.
- Oferują entuzjastom okazję do realizacji swoich zainteresowań poprzez zwiedzanie ekspozycji muzealnych i przejazdy historycznymi pociągami.

Gośćmi kolei historycznych i turystycznych są wszyscy: dzieci, rodzice i dziadkowie; całe rodziny, grupy, pojedyncze osoby i oczywiście – entuzjaści zwani też miłośnikami kolei. Młodzi zwiedzający są zainteresowani poznaniem przeszłości. Dla niektórych z nich jest to prawdopodobnie pierwszy kontakt z koleją. Starsi ludzie przywołują do pamięci dni swojej młodości i fascynujący rozdział historii postępu technologicznego, który kształtuje nasze industrialne społeczeństwo od ponad 150 lat.

Jak dotychczas największą grupę wśród zwiedzających stanowią rodziny. Dla nich wizyta na historycznej kolei jest zwykle sposobem spędzenia wolnego czasu, niedrogą przyjemnością, bardzo atrakcyjną dla dzieci. Widok pracujących lokomotyw jest dla nich niezapomnianym przeżyciem.

Kolejną grupą gości są uczniowie. Koleje historyczne, w szczególności brytyjskie, oferują szkołom "obsługę edukacyjną". Co więcej, wzrasta liczba kolei historycznych oferują-

cych specjalne kursy prowadzenia lokomotyw, trwające od jednego do kilku dni, Pozwala to entuzjastom na pracę na stanowisku maszynisty w określonym czasie. Jeśli się sprawdzają, wynagradzani są specjalnym "dyplomem".

Bardzo ważny aspekt stanowi zachowanie potrzebnej infrastruktury pozwalającej na uruchamianie pociągów. Wiele kolei posiada nie tylko potrzebne torowiska, lecz również budynki i wyposażenie (np. parowozownie, warsztaty, nastawnie czy urządzenia do nawęglania parowozów). Są one wyjątkowymi, żywymi skansenami. Należy podkreślić, że dobrze opracowana koncepcja, która zwraca szczególną uwagę na właściwe odtworzenie nie tylko lokomotyw i taboru, lecz również historycznego otoczenia i infrastruktury jest kluczem do sukcesu historycznej linii kolejowej czy muzeum. Poza otrzymywaniem wsparcia ze źródeł lokalnych, np. od konserwatora zabytków, jest to środek do pozyskania funduszy na zachowanie i odtworzenie historycznie ważnych elementów historii transportu.

Bezrobotni ludzie na kolei historycznej - czy turystycznej - nie tylko znajdują nowe miejsca pracy, lecz także zajęcie, dające im okazję do dokonania czegoś znaczącego dla ogółu społeczeństwa. Niektóre historyczne i turystyczne koleje oferują pracę płatną. W większości przypadków są to stanowiska zarówno dla urzędników, jak i sprzedawców.

W roku 1994 restrukturyzacja kolei niemieckich umożliwiła uzyskanie koncesji przedsiębiorstwa prowadzącego przewozy kolejowe także operatorom, którzy nie posiadają własnej linii czy torów. Wiele kolei historycznych wykorzystało tę okazję uzyskania koncesji i rozpoczęcia działalności jako niezależne przedsiębiorstwo. Przed 1994 rokiem takie koleje były prowadzone przez prywatne lub niereżadowe towarzystwa kolejowe, które już posiadały koncesję ze względu na prowadzenie ruchu na własnej linii. Istniało również kilka kolei historycznych posiadających własną linię i koncesję kolei prywatnej.

Finansowanie kolei historycznych i turystycznych jest zróżnicowane: większość kolei historycznych, szczególnie w zachodniej części Niemiec prowadzi ruch od kwietnia do października raz lub kilka razy w miesiącu. Od czasu do czasu oferują one pociągi parowe. Zwykle możliwe jest wyczarterowanie takich pociągów przez osoby lub grupy. Podstawowym źródłem dochodu jest sprzedaż biletów. Bardzo często jednakże zarabia się na sprzedaży książek, pocztówek, przekąsek, napojów i pamiątek w pociągu. Koleje brytyjskie z pewnością działają bardziej profesjonalnie niż niemieckie, prowadząc w szerszym zakresie handel. Publiczne i prywatne trusty, subsydia przyznawane przez władze publiczne w Niemczech, a także loteria narodowa w Wielkiej Brytanii, wspomagają historyczne linie kolejowe.

Liczne koleje historyczne, szczególnie we wschodniej części Niemiec, prowadzą regularny ruch całoroczny, przeważnie używając historycznych lokomotyw i wagonów, pozostając w pierwszym rzędzie publicznym środkiem transportu. Dobrym przykładem są tutaj Koleje Wąskotorowe Harzu (HSB) będące największą, liczącą prawie 200 km długości siecią wąskotorową Niemiec. Ze względu na ograniczoną ilość dróg publicznych na znacznym obszarze Narodowego Parku Harzu kolej jest jedynym środkiem transportu. Duża frekwencja w ruchu pasażerskim na kolei parowej na szczyt góry Brocken i zatrudnienie nowoczesnych wagonów motorowych na mniej obleganej linii bocznej w dolinie Selke, przyczyniają się do ekonomicznego sukcesu całego systemu. Prócz tego HSB prowadzi pociągi specjalne z historycznym taborem dla entuzjastów, z "fotostopami" – czyli zatrzymaniem pociągu w atrakcyjnych dla wykonania fotografii lub ujęcia filmowego miejscach. HSB oferuje także specjalne pakiety, zawierające nie tylko bilet na pociąg specjalny, lecz także noclegi i posiłki. W ostatnim czasie dokonano nawet pewnej rozbudowy tej sieci.

W Polsce muzea kolejowe, a w szczególności historyczne i turystyczne koleje ciągle jeszcze raczkują. Istnieje kilka ważnych publicznych kolekcji, jak Muzeum Kolejnictwa

w Warszawie czy skanseny w Chabówce, Jaworzynie Śląskiej i Kościerzynie (*skansen w Jaworzynie Śląskiej podlega w ostatnim czasie intensywnej dewastacji ze względu na brak opieki gospodarskiej ze strony właściciela - PKP – przypomnienie autora tłumaczenia*). W Wolsztynie parowozy są używane do obsługi regularnych pociągów. Niestety, mówi się ostatnio o redukcji ich zatrudnienia w związku z pogarszającą się sytuacją ekonomiczną PKP.

Po niedawnym zamknięciu wszystkich polskich linii wąskotorowych przez PKP i przejęciu znaczącej części z nich przez gminy, przyszłość tych kolei nadal stoi pod znakiem zapytania. Nowi operatorzy tych linii stają twarzą w twarz z tak elementarnymi problemami jak kradzieże szyn i dewastacja taboru przez wandalów.

Te problemy w szczególności dotyczą Górnego Śląska. Ważna niegdyś sieć wąskotorowa po zakończeniu obsługi przez PKP została w znacznej części rozprzedaana, lub też pozostawiono „na zer” bezkarnym w praktyce złodziejom wartościowe i żywotne jej elementy. Najważniejszymi pozostałościami Górnośląskich Kolei Wąskotorowych są linia Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie oraz główne warsztaty w Bytomiu Rozbarku, jak również część lokomotyw i wagonów towarowych używanych na tej sieci w przeszłości. Głównym właścicielem pozostałego majątku zostało miasto Bytom, które dzięki działalności nowego operatora - Stowarzyszenia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (SGKW) utrzymuje ruch pociągów turystycznych.

- **Jak sprawić, by 150 - letnia tradycja Górnośląskich Kolei Wąskotorowych została zachowana?**
- **W jaki sposób owocnie wykorzystać wieloletnie doświadczenia historycznych kolei niemieckich i brytyjskich, aby osiągnąć sukces kolei historycznej?**

Pierwszy ważny i absolutnie konieczny do dalszej działalności krok został wykonany wraz z przejęciem linii Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie przez gminy. Lecz równie ważne jest utrzymanie linii. W przyszłości konieczne będą dalsze subsydia finansowe na utrzymanie nawierzchni, podtorza i licznych wiaduktów w stanie nadającym się do eksploatacji.

Równie ważne jest utrzymanie taboru, czyli naprawy bieżące i rewizyjne lokomotyw i wagonów. Nieszczęśliwie połączenie pomiędzy główną stacją w Bytomiu i warsztatami w Rozbarku, gdzie wykonywane mogą być wszelkie prace, przestało istnieć w ciągu kilku ledwie miesięcy. Dla obserwatora zagranicznego kradzież torów na tak olbrzymią skalę jest niewyobrażalna! Ponowne ułożenie toru jest tu koniecznością. Warsztaty w Rozbarku są wyjątkowym udogodnieniem, posiadają ponadto ogromną wartość historyczną. Podstawą jest zachowanie ich budynków i wyposażenia w stanie umożliwiającym dokonywanie obsługi i napraw lokomotyw i wagonów w przyszłości. Konwersja warsztatów w czynne muzeum, gdzie zwiedzający mogą obserwować, jak wykonywane są naprawy i czynności serwisowe, powiększy sukces tej kolei i wykreuje kolejne źródło dochodu. Już w bliskiej przyszłości, gdy Polska dołączy do Unii Europejskiej, pojawi się możliwość uzyskania funduszy z programów wspierających regionalną turystykę (np. program LEADER).

Obecnie pociągi są zestawiane z wagonów osobowych przebudowanych z węglarek i prowadzone przez lokomotywę spalinową. To rozwiązanie jest w zasadzie zadowalające. Jednakże powinno być wzięte pod uwagę zatrudnienie wagonów motorowych w przypadku mniejszej frekwencji i pozyskanie parowozu. Pociągi z trakcją parową przyciągają jak magnes entuzjastów kolejnictwa. Kilka parowozów Górnośląskich Kolei Wąskotorowych jest zachowanych w muzeach lub postawionych jako pomniki w różnych częściach Górnego

Śląska i innych miejscach w Polsce. Pozyskanie takiej lokomotywy, jej odbudowa do stanu czynnego i późniejsze wykorzystanie jest kolejnym ważnym krokiem dla zabezpieczenia przyszłości tej kolei.

Linia Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie biegnie w pobliżu kilku ważnych zabytków historii przemysłu Górnego Śląska. Są pośród nich kopalnia zabytkowa w Tarnowskich Górach i stacja w Bytomiu-Karbiu otoczona niezliczonymi zabytkami przemysłu. Dobrym pomysłem mogłaby być kooperacja z muzeum i organizacja specjalnych wycieczek dla zwiedzających zainteresowanych techniką. Powinno się także rozważyć uruchomienie pociągów z postojami w interesujących miejscach, gdzie przewodnik informowałby pasażerów o obiektach widzianych po drodze.

Kolejnym potencjalnym źródłem przychodu jest prowadzenie kursów dla maszynistów – amatorów nie tylko z Polski, ale i z zagranicy.

Jak na razie, pasażerowie nie mogą wspierać kolei kupując przekąski, napoje, książki, pocztówki itp. w pociągu lub na stacjach.

Wzdłuż linii są miejsca interesujące dla turystów lub służące rekreacji, jak zalew Chechło w pobliżu Miasteczka Śląskiego, odwiedzany latem przez wielu gości. W tym przypadku lokalne media powinny otrzymać precyzyjne informacje o rozkładzie jazdy pociągów, aby umożliwić ludziom przesiadki z samochodów do pociągu. Powinny również zostać wyznaczone dogodne parkingi.

Aby umożliwić klasom szkolnym zwiedzanie kolei lub warsztatów naprawczych, powinny zostać opracowane specjalne programy edukacyjne dla lokalnych szkół. Wpłyne to nie tylko na lawinowy wzrost ilości pasażerów, lecz będzie również szerzej promować samą kolej.

Poza potrzebą kooperacji z lokalnymi muzeami i atrakcjami turystycznymi nie powinno zapominać się o współpracy z zagranicznymi historycznymi i turystycznymi liniami kolejowymi. Obecnie nie ma miejsca wymiana takich informacji. Powrót do wykonywania napraw taboru w warsztatach w Rozbarku zaoferowałoby kolejną dobrą perspektywę na przyszłość.

Dogodne położenie linii kolejowej w dużej aglomeracji katowickiej jest szansą, której nie powinno się stracić. Parafrazując cytata z początku:

Byłoby smutno zgromadzić jedynie popioły!

Przypis autora tłumaczenia: jako zasadę w tym tekście przyjęto tłumaczenie frazy „preserved railways” – dosłownie „koleje zachowane, chronione”, jako „koleje historyczne”.



Wewnątrz hal warsztatowych w Rozbarku (Foto: W. Ewers, lipiec 2003)

Marek Połulich

Rola kolei wąskotorowej w promowaniu walorów turystycznych Tarnowskich Gór

Szanowni Państwo,

W ciągu ostatnich lat Tarnowskie Góry zmieniają swój wizerunek. Miasto będące niegdyś zapleczem dla górnictwa zmuszone było, w związku z restrukturyzacją przemysłu wydobywczego, dostosować się do nowych warunków i znaleźć dla siebie nowe drogi rozwoju. W związku z tym władze miasta postanowiły skupić się na ukazaniu Tarnowskich Gór jako miasta o bogatej historii i tradycji; miasta atrakcyjnego turystycznie, będącego zielonym zapleczem Śląska.

Mając na uwadze powstałe dotychczas inwestycje polegające m.in. na poprawie układu komunikacyjnego i budowie Parku Wodnego oraz bliskość Dolomitów Sportowej Doliny w Bytomiu, a także posiadane walory historyczne takie jak Kopalnia Zabytkowa Rud Srebronośnych, Sztolnia Czarnego Pstrąga, Pałac w Rybnej, zabytkowe śródmieście oraz przyrodnicze takie jak Rezerwat Segiet, Rezerwat Bukowy Repty Śl., dolina Dramy i wyrobisko po kopalni dolomitów, działania promocyjne miasta koncentrują się przede wszystkim na ukazywaniu Tarnowskich Gór jako ośrodka o dużej atrakcyjności turystycznej i rekreacyjnej. Z myślą o turystach odwiedzających Tarnowskie Góry, jak również o mieszkańcach, w roku 2002 opracowana została „Trasa na weekend”. „Trasa...” ukazuje najciekawsze miejsca i najpiękniejsze krajobrazy Tarnowskich Gór i okolic.



Pociąg turystyczny relacji Tarnowskie Góry Wąsk. – Bytom na szlaku w Reptach (Foto: J. Kufa, 23.02.2003)

Punktem wyjścia dla opracowania „Trasy...” była przebiegająca przez Tarnowskie Góry linia kolei wąskotorowej, której jeden przystanek znajduje się przy Kopalni Zabytkowej Rud Srebronośnych, a drugi w centrum miasta. Przy tworzeniu „Trasy ...” wzięto pod uwagę możliwości techniczne wagonów kolejki, które pozwalają na przewożenie pasażerów wraz z rowerami. Właśnie dzięki temu, że z kolei wąskotorowej mogą korzystać rowerzyści, głównie z myślą o nich opracowano w Referacie Promocji Urzędu Miejskiego w Tarnowskich Górach dwa warianty „Trasy na weekend”: jeden z nich przeznaczony jest dla tych osób, które chcą podziwiać przyrodę Tarnowskich Gór i okolic, a drugi dla tych,

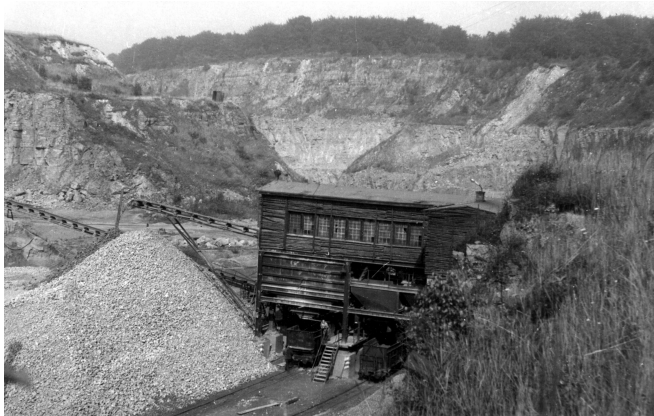
którzy chcieliby odwiedzić miejsca zabytkowe naszego miasta i najbliższej okolicy. Kolej wąskotorowa stała się więc bazą dla utworzenia nowych tras obejmujących nieodwiedzone dotąd zakątki Tarnowskich Gór. Musimy sobie uświadomić, że węzeł kolejowy, jak i kolej wąskotorowa są ważnymi elementami historii Tarnowskich Gór; kolej jest nieodłączną częścią naszego krajobrazu i turystyczną atrakcją.

Dzięki opracowanej na bazie przebiegu linii kolejki „Trasie na weekend” turyści odwiedzający Tarnowskie Góry mogą poznać nie tylko historię miasta; mogą także odnaleźć informacje o wielu ciekawych miejscach w okolicy.

Z drugiej strony mają oni możliwość zapoznania się z unikalną w skali kraju przyrodą. Wymienić tu należy takie pomniki przyrody jak jesiony rosnące w Bobrownikach Śląskich czy egzotyczne okazy drzew w parku repeckim. Dzięki przygotowanej „Trasie na weekend” turyści mogą odnaleźć tak piękne zakątki ziemi tarnogórskiej jak Rezerwat Segiet, Park w Reptach Śląskich, dolinę rzeki Dramy i wiele innych. Dzięki stworzonej na bazie przebiegu linii wąskotorowej „Trasy na weekend” obserwujemy także większe zainteresowanie tarnogórczan i mieszkańców okolicznych miast i wsi turystyką rowerową. W znacznym stopniu zwiększyła się chęć do poznawania uroków najbliższej okolicy, a także do poznawania historii. Można więc powiedzieć, że kolejka, która stała się dla nas bodźcem do opracowania „Trasy..” stała się równocześnie elementem budowania ściślejszych więzi tarnogórczan z miastem.

Szanowni Państwo,

Dzięki kolei Tarnowskie Góry mogły się kiedyś rozwijać. Dzisiaj spłacamy ten kredyt, nie dając odejść w zapomnienie kolejce tworzącej historię naszego miasta. Kolej wąskotorowa dała nam impuls do poszukiwania innego spojrzenia na Tarnowskie Góry i opracowania ciekawych tras turystycznych. W Tarnowskich Górach robimy wszystko, aby pokazać, że kolej wąskotorowa dalej służy miastu. Tym razem w innej roli - jako atrakcja turystyczna. Taki stan rzeczy chcemy utrzymać.



Bocznica kolei wąskotorowej w kopalni dolomitu „Bobrowniki” (Foto: Z. Pielecki, 1977 r.)

Wnioski z I-go Ogólnopolskiego Seminarium poświęconego kolejom wąskotorowym zorganizowanego w ramach Jubileuszu 150-lecia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych

Opracowano na podstawie zapisów Komisji Wniosków Seminarium:

Piotr Chyliński – Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych

Daniel Kiper – Fundacja Wieku Pary

Krzysztof Soida – Stowarzyszenie Miłośników Kolei

1. Brak zrównoważonej polityki transportowej rządu stanowi podstawę upadku transportu szynowego, a w szczególności kolei lokalnych w Polsce.
2. Istnieje pilna potrzeba wprowadzenia zmian do tekstu ustawy o transporcie kolejowym prowadzących do zróżnicowania kosztów uzyskania licencji na wykonywanie przewozów oraz świadectw bezpieczeństwa przez podmioty gospodarcze eksploatujące i zarządzające kolejami lokalnymi o znaczeniu historycznym i turystycznym, w tym w szczególności kolejami wąskotorowymi.
3. Należy rozpocząć zdecydowane działania przeciwko dewastowaniu mienia kolejowego. Można to realizować poprzez skuteczne egzekwowanie już istniejącego prawa przez wymiar sprawiedliwości oraz stworzenie dodatkowych procedur uniemożliwiających ten proceder. Ważna jest również właściwa edukacja społeczeństwa w dzielnicach biednych.
4. Niezwłocznie należy rozpocząć proces skutkujący wpisaniem Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (GKW) do rejestru zabytków województwa śląskiego.
5. Pierwszorzędnego znaczenia nabiera konieczność zagospodarowania hal i terenu otwartego warsztatów naprawczych GKW przy ul. Brzezińskiej 27 w Bytomiu. Podstawowym celem jest zachowanie zabytkowego charakteru obiektów i ocalenie ich wyposażenia. Jedną z możliwości zagospodarowania wydaje się organizacja na tym terenie wydarzeń kulturalnych oraz stałej ekspozycji muzealnej.
6. Konieczne jest zabezpieczenie przebiegu linii wąskotorowej rozkradzonej w ostatnim czasie na odcinku Bytom Wąsk.-Łagiewniki-Przeladownia-Pole Północne-Rozbark-Warsztaty Naprawcze. Odbudowę tego połączenia należy zrealizować, gdy opanowany zostanie problem kradzieży infrastruktury linii kolejowych. Brak tego połączenia ogranicza możliwości napraw taboru w oparciu o posiadane urządzenia, a w szczególności uniemożliwia garażowanie i prowadzenie napraw taboru letniego w sezonie zimowym, naraża tabor na czynniki atmosferyczne i działalność wandalii. Rozszerzenie w przyszłości oferty kolei wąskotorowej o obsługę wschodniej części Bytomia umożliwi uruchomienie przystanków w Łagiewnikach, przy Osiedlu Arki Bożka i rezerwacie Żabie Doły, przy kopalni w Rozbarku (stycznego do przystanku linii tramwajowej Katowice-Bytom) oraz końcowego przy ul. Brzezińskiej w pobliżu Warsztatów, na których terenie układ torowy pozwala na dogodną zmianę czoła pociągu prowadzonego lokomotywą.
7. Należy pozyskać środki na przebudowę łuku w Tarnowskich Górach, aby umożliwić przejazd dużych wagonów osobowych na odcinku Tarnowskie Góry-Miasteczko Śląskie.
8. Brak tablic informacyjnych wzdłuż uczęszczanych dróg regionu uniemożliwia znacznej części społeczeństwa poznanie i korzystanie z GKW. Należy zadbać o skuteczną re-

klamę, w tym informację wizualną w miejscowościach leżących na trasie przebiegu kolei. Znaki informacyjne powinny być sporządzone zgodnie z zasadami stosowanymi w przypadku oznakowania innych walorów krajoznawczych. Proponuje się następujące miejsca, w których należy ustawić znaki informacyjne:

- Muzeum GKW – od ulic Siemianowickiej, Witczaka oraz Brzezińskiej,
 - Przystanek Bytom Wąsk. – od dworca autobusowego oraz w przejściu podziemnym dworca PKP
 - Stacja Bytom Karb Wąsk. – od ulicy Wrocławskiej, Reja
 - Przystanek Dąbrowa Miejska – od ulicy Strzelców Bytomskich
 - Przystanek Sucha Góra – od ulicy Strzelców Bytomskich
 - Przystanek Repty Kopalnia Zabytkowa – od drogi Bytom - Tarnowskie Góry,
 - Stacja Tarnowskie Góry Wąsk. – od obwodnicy miasta, od rynku, od stacji PKP i przy rondzie w śródmieściu.
 - Stacja Miasteczko Śląskie Wąsk. – od rynku
 - Dodatkowo rozkład jazdy i mapa dojścia do pobliskich przystanków kolei wąskotorowej powinny być umieszczone w okolicznych miejscach atrakcyjnych turystycznie (Kopalnia Zabytkowa, Sportowa Dolina, biura informacji miejskiej) oraz na miejskich dworcach komunikacji autobusowej i PKP.
9. Należy opracować i wydrukować niewielkie foldery reklamowe, a następnie dostarczać je do okolicznych miejsc atrakcyjnych turystycznie, biur podróży w regionie, kraju i za granicą.
 10. Należy opracować program regularnych imprez z wykorzystaniem kolei wąskotorowej, w miarę możliwości wspólnie z samorządami i innymi organizacjami
 11. Należy zacieśnić współpracę z podmiotami zajmującymi się turystyką i rekreacją oraz edukacją regionalną.
 12. Należy rozważyć zasadność powołania ogólnokrajowej organizacji reprezentującej przewoźników i zarządców kolei wąskotorowych.



Wybrane komentarze i wnioski obserwatorów zagranicznych

Dave Meller - Welsh Highland Railway (Walijska Kolej Górską, Wielka Brytania)
tłumaczenie z jęz. angielskiego: Jakub Halor

Imprezy takie jak ta muszą być planowane z odpowiednim wyprzedzeniem. Doświadczenie nauczyło nas, że najlepsze efekty medialne daje informacja w czasopiśmie dla entuzjastów kolei (w Wielkiej Brytanii jest ich kilka), a te mają dość długie terminy wydawnicze, stąd szczegóły dotyczące imprezy powinny być im dostarczone co najmniej na dwa miesiące wcześniej. W Wielkiej Brytanii przyjęło się, że pełne detale na temat planowanej imprezy są znane z 3-4 miesięcznym wyprzedzeniem.

Byliśmy pod wrażeniem ogromnej ilości gości, którzy odwiedzili Rozbark w sobotę, 13 września. Mamy nadzieję, że pomoże to Stowarzyszeniu w nawiązaniu dobrego kontaktu z lokalną społecznością. Odczuliśmy jednak, że ta znakomita okazja zaprezentowania Górnośląskich Kolei Wąskotorowych szerokiej publiczności nie została wykorzystana należycie. Zadrukowana dwustronnie kartka formatu A4, złożona w formie zgrabnej ulotki, powinna być wręczana każdemu wchodzącemu na teren warsztatów, wyjaśniając zwięźle historię powstania tej kolei i warsztatów, a także plany przyszłego funkcjonowania. Doszedłem do wniosku, że pewnie trudno byłoby to sprzedać ludziom, zaangażowane byłyby w to pewne koszty, ale tego typu ulotki w przeszłości wykonywaliśmy po prostu dając kartki kilku naszym wolontariuszom, z których każdy wykonywał pewną liczbę kserokopii (*piękny okolicznościowy folder został wydany i rozszedł się w całym prawie nakładzie 2000 egzemplarzy, jednak można go było otrzymać jedynie w Biurze Promocji Bytomia na bytomskim Rynku, gdzie nie wszyscy goście mogli dotrzeć – red.*)

Zaskoczył nas fakt, że jedynymi wydawnictwami jakie można było otrzymać odwiedzając Karb były okolicznościowe kartki pocztowe. Na imprezie tego rodzaju zorganizowanej w Wielkiej Brytanii roiłoby się od stoisk sprzedawców oferujących książki, czasopisma, pamiątki, koszulki, czapki czy cokolwiek innego. Proste przedmioty jak długopisy, kubki, odznaki itp. z wydrukowanym logo można zakupić relatywnie tanio, a dają one rozsądny zysk. Książki i czasopisma w Wielkiej Brytanii dają zysk rzędu 25% z ceny sprzedaży, więc warto je sprzedawać. Skonstatowaliśmy, że nasza sprzedaż waha się w zależności od pory roku, i w czasie wakacji szkolnych jesteśmy w stanie sprzedać znaczące ilości dziecięcych zabawek – czy to zabawkowych lokomotyw z klasycznej już dobranocki „Parowóz Tomasz” (które nadal sprzedają się u nas w wielkich ilościach) czy nawet zwykłych traktorów, samochodzików itp. W czasie specjalnych imprez obok własnego stoiska kolei historycznej z pamiątkami i gadżetami, zwykle widzi się inne stoiska, na przykład sklepów modelarskich, ludzi sprzedających książki czy chociażby napoje i przekąski, którzy płacą za wynajęcie miejsca, w ten sposób przynosząc większe zyski.

Myślę, że właśnie różnica w podejściu komercyjnym jest w ogóle największą z różnic, jaką dostrzegamy pomiędzy kolejami brytyjskimi i polskimi (dotyczy to Polski w ogóle, nie tylko tej imprezy na Górnym Śląsku). Na WHR (Walijskiej Kolei Górskiej) nasze zsumowane przychody ze sprzedaży i cateringu są trzykrotnie większe od przychodów osiąganych ze sprzedaży biletów. Właśnie zyski z tej dodatkowej działalności są tym, co umożliwia w znacznym stopniu pokrycie kosztów utrzymania samej kolei. Mam nadzieję, że odbieriecie te komentarze jako użyteczne, a wypowiedź ta nie zabrzmiała jak krytyka. Widzieliśmy wiele oznak świadczących o Waszym profesjonalnym podejściu do kolei. Domyśliłyśmy się wielkości pracy, którą trzeba było włożyć we wznowienie jej ruchu, i jeśli możemy odnieść

tę sytuację do Wielkiej Brytanii, tę ogromną pracę wykonała relatywnie mała grupa ludzi. Pragniemy serdecznie pogratulować Wam zebrania w całość naprawdę imponującej ilości wydarzeń w czasie tych uroczystości.

Wolfgang Ewers – Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Paderborn (Niemcy)
tłumaczenie z jęz. angielskiego: Jakub Halor

- Pociągi z trakcją parową przyciągają jak magnes entuzjastów kolejnictwa. Kilka parowozów Górnośląskich Kolei Wąskotorowych jest zachowanych w muzeach lub postawionych jako pomniki w różnych częściach Górnego Śląska i innych miejscach w Polsce. Pozyskanie takiej lokomotywy, jej odbudowa do stanu czynnego i późniejsze wykorzystanie jest ważnym krokiem dla zabezpieczenia przyszłości tej kolei. Należy wziąć pod uwagę zatrudnienie wagonów motorowych w przypadku mniejszej frekwencji.
- Linia Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie biegnie w pobliżu wielu ważnych zabytków historii przemysłu Górnego Śląska. Dobrym pomysłem mogłaby być kooperacja z muzeami i organizacja specjalnych wycieczek dla zwiedzających zainteresowanych techniką. Warto rozważyć uruchomienie pociągów z postojami w interesujących miejscach, gdzie przewodnik informowałby pasażerów o obiektach widzianych po drodze.
- Kolejnym źródłem przychodów może być prowadzenie kursów dla maszynistów – amatorów nie tylko z Polski, ale i z zagranicy.
- Pasażerowie chętnie wspierają koleje historyczne kupując przekąski, napoje, książki, pocztówki w pociągu lub na stacjach.
- Wzdłuż linii są miejsca interesujące dla turystów lub służące masowo rekreacji, jak zalew Chechło w pobliżu Miasteczka Śląskiego, odwiedzany latem przez wielu gości. W tym przypadku lokalne media powinny otrzymać precyzyjne informacje o rozkładzie jazdy pociągów, aby umożliwić ludziom przesiadki z samochodów do pociągu. Powinny również zostać wyznaczone stosowne, dogodne parkingi.
- Aby umożliwić klasom szkolnym zwiedzanie kolei lub warsztatów naprawczych, powinny zostać opracowane specjalne programy edukacyjne dla lokalnych szkół. Wpłynie to nie tylko na lawinowy wzrost ilości pasażerów, lecz będzie również szerzej promować samą kolej.
- Poza potrzebą kooperacji z lokalnymi muzeami i atrakcjami turystycznymi nie powinno zapominać się o współpracy z zagranicznymi historycznymi i turystycznymi liniami kolejowymi.
- Powrócenie do wykonywania napraw taboru w warsztatach w Rozbarku dałoby dobre perspektywy na przyszłość (usługi dla licznych kolei wąskotorowych w krajach Unii Europejskiej)

