

Szerokie perspektywy wąskich torów

29 września 2021

Samorząd województwa łódzkiego myśli o włączeniu linii wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska w regionalną sieć połączeń kolejowych. Ogłoszony został przetarg na opracowanie ekspertyzy, która wskaże kierunki rozwoju kolejki. Firmy planistyczne mogą składać swoje oferty do 16 września 2021 r.



Czy od rogowskiej kolejki zacznie się zwrot w historii wąskotorówek? W Polsce – zupełnie inaczej niż zagranicą – już od lat nie widziano w nich potencjału i możliwości wykorzystania w systemie transportowym.

Czas znikania

Między Rogowem, Rawą Mazowiecką a Białą Rawską regularny ruch pociągów pasażerskich był prowadzony do czerwca 2001 r. Wówczas Polskie Koleje Państwowe – za prezesury Krzysztofa Celińskiego – jedną decyzją zakończyły działalność wszystkich kolei wąskotorowych, a nadzorującą je Dyрекcję Kolei Dojazdowych postawiły w stan likwidacji. Wielu wąskotorówkom nie udało się jednak dotrzeć nawet do tego momentu.

Część kolejek – jak bogatyńską, podlaską, zwierzyniecką – zamknięto już w latach 1960. i 1970. W tym czasie w rejonie dużych miast kolejne wąskie tory znikwały, aby ustąpić miejsca poszerzanym drogom wylotowym. Tak stało się z Radzymińską Koleją Dojazdową, Wrocławską Koleją Dojazdową i kolejnymi odcinkami niegdyś rozległej sieci Grójeckiej Kolei Dojazdowej: Warszawa Południowa – Piaseczno – Góra Kalwaria i Warszawa Wilanów – Konstancin-Jeziorna

Schyłkiem regularnych przewozów liniami wąskotorowymi na Mazowszu były już lata 1980. Sochaczewska Kolej Dojazdowa wycofała pociągi pasażerskie w 1984 r., by przekształcić się w Muzeum Kolei Wąskotorowej, które po dziś dzień od maja do września prowadzi przewozy turystyczne z Sochaczewa do Wilcza Tułowskiego na skraju Puszczy Kampinoskiej.

W połowie lat 1980. zamknięty został ruch pasażerski na Mławskiej Kolei Dojazdowej, której sieć obejmowała Mławę, Ciechanów, Przasnysz i Maków Mazowiecki. W 1986 r. – zaledwie 36 lat po wybudowaniu kolejki – przestały kursować pociągi pasażerskie z Nasielska do Pułtuska. Otwarta w 1950 r. Nasielska Kolej Dojazdowa była jedyną wąskotorówką wybudowaną przez PKP po II wojnie światowej.

Wąskotorówki wypełniały luki w sieci linii normalnotorowych, zapewniając dostęp do kolei mieszkańcom Przasnysza, Makowa Mazowieckiego, Pułtuska czy Grójca.

Regularny ruch pasażerski na ostatnich fragmentach Grójeckiej Kolei Dojazdowej zlikwidowano na przełomie lat 1980. i 1990.: w 1988 r. przestały kursować pociągi pasażerskie między Grójcem a Nowym Miastem nad Pilicą, zaś w 1991 r. między Piasecznem a Grójcem. Do 1996 r. był jeszcze prowadzony ruch towarowy.

Od lat 1970. przewóz ładunków na wąskotorówkach opierał się na wagonach-transporterach, na których przewożone były wagony normalnotorowe – tak docierały one do klientów rozłokowanych przy liniach wąskotorowych. Dzięki temu na stacjach stycznych wyeliminowano czasochłonny przeładunek towarów między wagonami normalnotorowymi i wąskotorowymi.

Choć lata 1980. były już czasem szybkiego znikania wąskotorówek, to wówczas PKP zakupiły w zakładach FAUR w Rumunii 32 szynobusy MBxd2: w latach 1984-1986 powstało 20 pojazdów na potrzeby kolejek o szerokości toru 750 mm i 12 dla kolei z szerokością toru 1000 mm (podobnej inwestycji zabrakło

wtedy dla lokalnych linii normalnotorowych: ogłoszony pod koniec lat 1980. program zakupu 220 szynobusów nie został zrealizowany).

Do decyzji z 2001 r. o zamknięciu linii wąskotorowych dotrwało w regularnym ruchu osiem kolei dojazdowych: średzka, śmigielska, pleszewska, ełcka, krośniewicka, rogowska, koszalińska oraz stargardzka.

Pułapki na wąskim torze

Jedyną szansą na dalszy byt wąskotorówek w XXI wieku było przejęcie ich przez samorządy lokalne. Nie mniej istotny był zapal entuzjastów – zarówno miłośników dróg żelaznych, jak i kolejarzy porzucanych przez PKP razem z wąskotorówkami. Gotowi byli oni poświęcać swój czas, by dbać o tabor i infrastrukturę, a także służyć wiedzą i doświadczeniem w zarządzaniu kolejami wąskotorowymi. Lokalni włodarze zwykle na tym po prostu się nie znali, nawet jeśli byli pozytywnie nastawieni do przejęcia kolejek. Właśnie w celu utrzymania działalności wąskotorówek powstało Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych. Ta organizacja pasjonatów – której zakres działalności z biegiem lat uległ zmianom – zaangażowała się w dalsze funkcjonowanie między innymi Śmigielskiej Kolei Dojazdowej w Wielkopolsce. Nowym właścicielem tej wąskotorówki został Urząd Miasta i Gminy Śmigiel, operatorem SKPL, zaś naczelnikiem Wit Kreuschner, który tę samą funkcję pełnił w czasach, gdy kolejka działała w ramach PKP.

Codzienny ruch pociągów pasażerskich przywrócono w styczniu 2002 r., pół roku po jego zlikwidowaniu przez PKP. Obsługiwana trasa została wydłużona do Wielichowa, dokąd w ostatnich latach funkcjonowania kolejki pod banderą PKP już nie docierały pociągi pasażerskie. W 2003 r. otwarty został nowy przystanek Nietążkowo Szkoła, aby ułatwić dojazd uczniów do tutejszego zespołu szkół średnich.

Niestety na nowych właścicieli kolejek czyhały zastawione

przez PKP pułapki. Śmigielska Kolej Dojazdowa po przejęciu przez gminę dowiedziała się, że będzie musiała płacić spółce PKP Polskie Linie Kolejowe 24 tys. zł rocznie za opuszczanie i podnoszenie szlabanu na przejeździe kolejowym w Starym Bojanowie. Wspólny dla wąskotorówki i linii normalnotorowej przejazd strzeżony był bowiem obsługiwany przez pracowników z nastawni na stacji normalnotorowej. W celu uniknięcia opłat podjęto decyzję o skróceniu trasy pociągów wąskotorowych, tak by nie musiały przejeżdżać przez feralny przejazd. Niestety oznaczało to, że przestały one docierać do peronu na stacji Stare Bojanowo, stycznej z linią normalnotorową. Przesiadający się między wąskotorówką a pociągami kursującymi linią Poznań – Leszno byli odtąd zmuszeni do pokonywania kilkuset metrów pieszo.

Regularny ruch pasażerski i towarowy był prowadzony do 2010 r., do kiedy śmigielską wąskotorówką zarządzało Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych. Od 2011 r. kolejką zarządza Zakład Komunalny w Śmiglu, który ogranicza się już tylko do uruchamiania pociągów turystycznych i okazjonalnych.

Stowarzyszenie przez sześć lat, od 2002 do 2008 r., prowadziło regularny ruch pasażerski i towarowy również na Krośniewickiej Kolei Dojazdowej, będącej jedną z pozostałości sieci wąskotorowej niegdyś rozciągającej się od Gniezna po aglomerację łódzką.

SKPL wciąż jest operatorem prowadzącym regularne przewozy na trójszynowej linii o prześwicie 750/1435 mm, łączącej Pleszew z położoną 3,5 km za miastem stacją na linii Poznań – Ostrów Wielkopolski. Linia Pleszew Wąskotorowy – Pleszew Miasto, po tym jak w 2001 r. PKP wycofało się z jej obsługi, należy do Urzędu Miasta i Gminy Pleszew.

Rosnące tempo

Rogowską Kolej Dojazdową w 2002 r. przejął od PKP powiat rawski. W to, aby tak się stało, zaangażowali się pasjonaci z

Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych. Organizacja ta po dziś dzień zarządza należącą do powiatu kolejką, troszcząc się o jej tabor i infrastrukturę oraz uruchamiając pociągi turystyczne – w 2019 r. przewiozły one 24 tys. osób.

Ostatnio fundacji udało się uzyskać z budżetu państwa dotację w wysokości 1 mln zł na renowację parowozu Px48 i zapewnienie zaplecza do jego eksploatacji. Ma on zacząć prowadzić pociągi w 2022 r. – 46 lat od wycofania trakcji parowej na rogowskiej wąskotorówce.

Fundacja eksploatuje nie tylko tabor przekazany powiatowi rawskiemu przez PKP wraz z całą kolejką, ale także ściąga oraz restauruje lokomotywy i wagony ze zlikwidowanych wąskotorówek. W 2020 r. kupiła od PKP zniszczony szynobus MBxd2, który służył w Krośniewicach – trwa zbiórka pieniędzy na jego remont i przywrócenie do ruchu.

Fundacja zbiera również fundusze na remonty i bieżące utrzymanie infrastruktury. W latach 2016-2018 przeprowadzone zostały naprawy odcinków Rogów – Jeżów i Rawa Mazowiecka – Biała Rawska. Wciąż w złym stanie jest środkowy odcinek kolejki między Jeżowem a Rawą Mazowiecką – z tego powodu nie kursują nim pociągi z pasażerami, mogą tu odbywać się tylko przejazdy robocze i techniczne.

W czasach funkcjonowania regularnego ruchu na Rogowskiej Kolei Dojazdowej jej rozkład jazdy przez dwie dekady nie był zmieniany – pociągi kursowały w dokładnie tych samych godzinach od przełomu lat 1970. i 1980. Rozkład jazdy uległ zmianie w czerwcu 2000 r., a z początkiem kwietnia 2001 r. – na kilka miesięcy przed likwidacją połączeń – kursowanie zostało ograniczone do godzin przedpołudniowych.

49-kilometrową trasę z Rogowa do Białej Rawskiej pociąg pokonywał w ponad dwie godziny. Jadąca z prędkością około 35 km/h wąskotorówka coraz słabiej nadążała za rosnącym tempem życia.

Inwestycja w wąski tor

Czy w trzeciej dekadzie XXI wieku jest możliwy renesans kolei wąskotorowych: dostosowanie ich do dzisiejszych wymagań i wykorzystanie do normalnego zaspokajania potrzeb transportowych?

Na to pytanie ma odpowiedzieć ekspertyza zamawiana przez samorząd województwa łódzkiego. Założeniem jest wpięcie kolei wąskotorowej w regionalny system transportu w celu zapewnienia przejazdu z Rawy Mazowieckiej do Łodzi w nie więcej niż 1 godz. 10 min. – wąskotorówką do Rogowa, a dalej pociągiem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (jazda bussem na tej trasie trwa około 1 godz. 30 min.).

Licząca 17 tys. mieszkańców Rawa Mazowiecka to po Bełchatowie największe miasto powiatowe województwa łódzkiego bez połączeń kolejowych. Stacja wąskotorówki w Rawie Mazowieckiej znajduje się 500 metrów od Placu Wolności – głównego punktu w mieście. Linia biegnie przez sześć gmin, które obecnie nie są obsługiwane transportem kolejowym.

Analiza określić ma zakres niezbędnych inwestycji w linię wąskotorową wraz z wskazaniem lokalizacji mijanek, nowych przystanków i punktów umożliwiających dowiązanie połączeń autobusowych. Ponadto rozpatrzona ma zostać koncepcja budowy odgałęzienia wąskotorówki do Centralnej Magistrali Kolejowej, na której w pobliżu Białej Rawskiej mogłaby powstać stacja pozwalająca na przesiadki między pociągami wąskotorowymi i dalekobieżnymi.

Koncepcja przebudowy posterunku Biała Rawska w celu umożliwienia postojów pociągów kursujących Centralną Magistralą Kolejową została zgłoszona przez samorząd województwa łódzkiego do Rządowego Programu Budowy lub Modernizacji Przystanków Kolejowych na lata 2021-2025. Ministerstwo Infrastruktury odrzuciło jednak ten wniosek.

Ekspertyza ma się przyjrzeć rynkowi taborowemu pod kątem zakupu nowych lub używanych składów wąskotorowych na potrzeby regularnego ruchu pasażerskiego.

W ramach prac analitycznych mają zostać przeprowadzone badania ankietowe wśród mieszkańców na temat ich kierunków i celów dojazdów. Na tej podstawie ma zostać zaprezentowana propozycja rozkładu jazdy. Uwzględnione mają zostać też potrzeby ruchu towarowego: przewozu kontenerów i wagonów normalnotorowych na platformach wąskotorowych oraz lokalizacji punktów ładunkowych.

Samorząd województwa łódzkiego oczekuje, że autorzy ekspertyzy wskażą możliwości zrealizowania inwestycji z wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2021-2027.

Wbrew pozorom

„Największy potencjał efektywnego wpięcia w regionalne systemy transportowe mają koleje wąskotorowe zlokalizowane blisko generatorów ruchu, a więc aglomeracji i zapewniające połączenia z większymi miastami powiatowymi. Szczęśliwie Rawa Mazowiecka może być takim przykładem” – mówi dr Michał Zajfert, który w Instytucie Nauk Ekonomicznych Polskiej Akademii Nauk zajmuje się sektorem infrastruktury, a jednocześnie pełni funkcję członka rady Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych, zarządzającej rogowską kolejką. „Przez ostatnią dekadę samorządy zaangażowane w rozwój kolejowego transportu regionalnego na swoim obszarze udowodniły, że umieją go zorganizować. W gronie zaangażowanych województw jest też łódzkie, co dobrze wróży inicjatywie rewitalizacji”.

Wbrew pozorom wąskotorówki nie muszą być powolne, a ich autonomia może wręcz stanowić atut. „Koleje wąskotorowe, jako technicznie odseparowane od ogólnopolskiej sieci PKP PLK, podlegają mniej restrykcyjnym regulacjom, a z drugiej strony są niezależne od skutków kongestii ruchu licznych pociągów

różnych rodzajów i przewoźników, dzięki czemu dużo łatwiej zapewnić na nich tak ważną dla podróżnych punktualność” – mówi Zajfert i dodaje, że największy jest problem mentalny, który nie pozwala traktować wąskich torów jako jednej ze składowych systemu transportowego. „To konsekwencja trwającej już od lat 1950. marginalizacji kolei wąskotorowych”.

Sezon na wąskotorówki

Rzeczywiście w Polsce już od dawna na linie kolejowe z rozstawem szyn węższym niż 1435 mm patrzy się jak na atrakcję turystyczną lub co najwyżej jak na sezonowy środek transportu.

W ruchu sezonowym najlepiej radzą sobie: Nadmorska Kolej Wąskotorowa, która od maja do września codziennie jeździ na trasie Pogorzelica – Niechorze – Rewal – Trzęsacz – Gryfice, Żnińska Kolej Wąskotorowa, od maja do sierpnia zapewniająca dojazd do Muzeum Archeologicznego w Biskupinie, oraz Żuławska Kolej Dojazdowa, która w wakacje codziennie, a w czerwcu i wrześniu w weekendy kursuje na biegnącej wzdłuż Zatoki Gdańskiej linii Sztutowo – Stegna – Jantar – Mikoszewo – Prawy Brzeg Wisły. „Tam w okresie letnim pociągi pasażerskie wyczerpują jej przepustowość i mimo tego nie są w stanie obsłużyć wszystkich chętnych podróżnych” – mówi Zajfert.

Dodajmy, że na żuławskiej wąskotorówce na Wszystkich Świętych co godzinę kursują pociągi na cmentarz komunalny, który jest zlokalizowany na obrzeżach Nowego Dworu Gdańskiego. Co roku z tej formy dojazdu na groby bliskich korzysta około 1 tys. osób.



Wąskotorowa normalność

„Transportowa funkcjonalność kolei nie jest determinowana prześwitem jej torów” – podkreśla Michał Zajfert. „Przecież w

wielu krajach funkcjonują systemy transportowe oparte o koleje wąskotorowe. W Niemczech, Austrii czy Czechach koleje wąskotorowe spełniają codzienne funkcje transportowe”.

Jedną z takich kolei są Jindřichohradecké Místní Dráhy, które prowadzą ruch na dwóch liniach wybiegających z położonego na południu Czech 21-tysięcznego miasta Jindřichův Hradec. Pociągi JHMD wyruszają stąd główną linią kolejową – na jej liczącym 2,5 km odcinku funkcjonuje trzyszynowy spłot toru normalnego z torem wąskim o szerokości 760 mm.

Na 33-kilometrowej linii Jindřichův Hradec – Nová Bystřice i 46-kilometrowej linii Jindřichův Hradec – Obrataň JHMD uruchamia łącznie 32 pociągi dziennie. „Można tu spotkać wagony kursujące 60 km/h, które powstały w wyniku kompleksowej modernizacji pojazdów odkupionych 16 lat temu z zamkniętych kolei wąskotorowych w Polsce” – mówi Zajfert o czterech pojazdach MBxd2, których modernizację w Czechach dofinansowano z funduszy unijnych.

W lecie JHMD obok standardowych pociągów uruchamia składy prowadzone parowozami – w tym lokomotywą U37, wyprodukowaną w 1898 r.

Tuż za polską granicą, 10 km od Prudnika i Głubczyc, regularny ruch prowadzony jest na 20-kilometrowej wąskotorówce Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Linia o szerokości toru 760 mm łączy miasteczko Osoblaha z normalnotorową siecią kolejową. Co dość nietypowe, tą wąskotorówką administruje krajowy zarządca infrastruktury kolejowej Správa Železnic, a przewoźnikiem są państwowe České Dráhy. W Niemczech Deutsche Bahn zarządza już tylko jedną linią wąskotorową: to kolejka na objętej zakazem ruchu samochodów wyspie Wangerooge na Morzu Północnym. W Austrii państwowa kolej ÖBB przekazała wąskotorówki landom w latach 2008-2010.

Na państwowej linii Třemešná ve Slezsku – Osoblaha lokalne stowarzyszenie Slezské Zemské Dráhy w letnie weekendy

uruchamia pociągi zabytkowe, prowadzone parowozem lub lokomotywą spalinową. Zaspokajanie przez koleje wąskotorowe codziennych potrzeb transportowych wcale bowiem nie musi kłócić się z dbałością o ich wyjątkowy i zabytkowy charakter. Na to również liczą entuzjaści rogowskiej wąskotorówki.

Węgiel, ropa, wodór

Pociągi prowadzone parowozem na kolei wąskotorowej Zillertalbahn stanowią atrakcję austriackiego Tyrolu. Jednocześnie na tej linii – łączącej Jenbach (7 tys. mieszkańców) z Mayrhofen (4 tys. mieszkańców) – funkcjonuje regularny ruch obsługiwany składami spalinowymi. Szykowane jest jednak przejście na napęd wodorowy – w fabryce koncernu Stadler w Bussnang w Szwajcarii trwa już produkcja wodorowych zespołów trakcyjnych, które na torze o szerokości 760 mm mają osiągać prędkość 80 km/h. Obecnie pociągi jeżdżą 70 km/h.

Ruch na Zillertalbahn prowadzony jest codziennie między 6:00 a 21:00 – pociągi kursują dwa razy na godzinę. W Jenbach składy wąskotorowe są skomunikowane z pociągami kursującymi na trasie Innsbruck – Salzburg – Wiedeń. W 2019 r. na liczącej 32 km linii Jenbach – Mayrhofen pasażerowie odbyli 2,9 mln podróży. To więcej niż w całym województwie podlaskim (w 2019 r. 2,4 mln podróży).

W maju 2021 r., po ośmiu latach przerwy, Zillertalbahn przywróciła ruch towarowy. Pociągi dowożą drewno do zlokalizowanej w Fügen fabryki koncernu Binderholz, co oznacza wyeliminowanie z doliny rzeki Ziller 16 tys. przejazdów ciężarówek w skali roku.

W Austrii codzienny ruch prowadzą też między innymi wąskotorówki Murtalbahn, Pinzgauer Lokalbahn i zelektryfikowana Mariazellerbahn, na których rozstaw szyn to również 760 mm, a prędkość osiągnięta przez pociągi to 70-80 km/h.

100 km/h po wąskim torze

Koleje wąskotorowe są jedną z bardziej znanych atrakcji turystycznych Szwajcarii. Rhätische Bahn, Matterhorn Gotthard Bahn czy Zentralbahn – o rozstawie szyn 1000 mm i zelektryfikowane – to jednak nie tylko składy z panoramicznymi wagonami, z których można podziwiać Alpy, ale także codzienny ruch pasażerski i towarowy, wpisany w świetnie działający szwajcarski system transportowy. Pociągi wąskotorowe są tu w pełni zintegrowane taryfowo i idealnie skomunikowane z pociągami normalnotorowymi i autobusami. Na systemy kolei aglomeracyjnych S-Bahn w Bernie, Lucernie czy Zurychu składają się zarówno linie normalnotorowe, jak i wąskotorowe. Do trzech szwajcarskich kantonów – Appenzell Innerrhoden, Obwalden, Nidwalden – da się dojechać tylko wąskim torem.

We Włoszech koleje wąskotorowe są istotnym elementem systemu transportowego aglomeracji Neapolu. Circumvesuviana – kolej wąskotorowa o rozstawie szyn 950 mm – łączy milionową stolicę regionu Kampania z okolicznymi miastami i gminami. Sieć neapolitańskiej kolei jest zelektryfikowana, liczy 148 km, obejmując 96 stacji i przystanków. Część szlaków jest dwutorowa. Działająca od 1890 r. Circumvesuviana w XXI wieku zyskała dwa nowe odcinki: w 2001 r. na wschodnich przedmieściach Neapolu otwarto liczący 8 km łącznik między trzema liniami, a w 2006 r. jedną z linii wydłużono do 59-tysięcznego miasta Acerra. Nowe odcinki biegną w dużej mierze tunelami.

Na Sycylii działa Ferrovia Circumetnea, okrążająca wulkan Etna 111-kilometrowa linia z Katanii do Riposto. „Od kilku lat w codziennym ruchu kursują tu szybkie nowoczesne wąskotorowe spalinowe zespoły trakcyjne wyprodukowane w Polsce – w zakładach Newag” – mówi Michał Zajfert o składach Vulcano, które na linii o szerokości toru 950 mm rozpędzają się do 100 km/h.

W naszym kraju wąskotorówki uważa się za nietypowy i nieprzystający do dzisiejszych czasów środek transportu. A tymczasem to Polska – z kolejami wąskotorowymi, których nie wykorzystuje się na co dzień – jest wyjątkiem na kolejowej mapie Europy.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn”, nr 5 \(115\) 2021](#)