

65
LAT

WĘDROWNIK

CZASOPISMO KRAJOZNAWCZE
REGIONALNEJ PRACOWNI KRAJOZNAWCZEJ
PTTK W ŁODZI

KOLEJ NA PTTK — PTTK NA KOLEJ

PAROWOZOWNIA
WOLSZTYN



BIESZCZADZKA
KOLEJ LEŚNA

ŻNIŃSKA
KOLEJ WĄSKOTOROWA

KOLEJ WĄSKOTOROWA ROGÓW — RAWA — BIAŁA

PAROWOZOWNIA SKIERNIEWICE

SKANSEN KARSZNICE ZDUŃSKA WOLA

POCIĄGIEM W ŁÓDZKIE — PODRÓŻ ŁKA

NIESTNIEJĄCE LINIE KOLEJOWE W ŁÓDZKIM

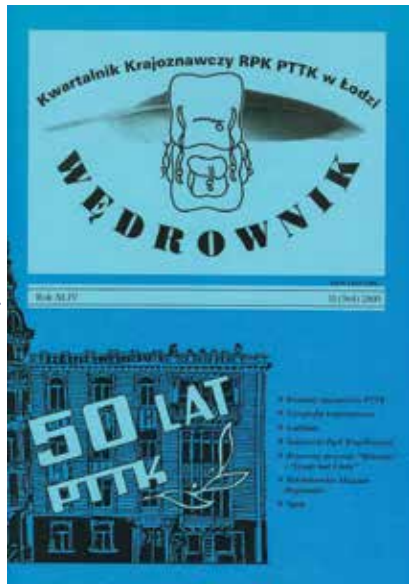
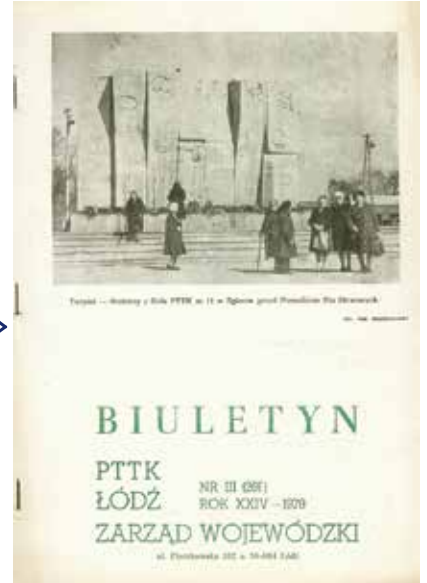
ŁÓDŹ KALISKA I FABRYCZNA — W KOŃCU RAZEM



CENTRUM FOTOGRAFII KRAJOZNAWCZEJ
PTTK IM. WALDEMARA DOŃCA W ŁODZI

Rok LXV I (436) 2021 ISSN 1425-1388

Jak zmieniała się okładka przez ostatnie 65 lat



65 lat czasopisma „Wędrownik”

Po zakończeniu II wojny światowej w Łodzi, pełniącej wówczas funkcję stolicy Państwa, odradzało się Polskie Towarzystwo Krajoznawcze. Już wtedy działacze Towarzystwa widzieli potrzebę posiadania własnego, specjalistycznego czasopisma o turystyce, krajoznawstwie i regionie. Byłoby to nie tylko realizacją wspólnej pasji członków PTK, ale także odskocznią od ponurych czasów stalinowskich i państwowej nachalnej propagandy. W tamtych czasach radio i prasa były państwowe lub podporządkowane, a inne środki przekazu po prostu nie istniały. Liczne prośby o zgodę na wydawanie skromnego biuletynu o nakładzie kilkudziesięciu egzemplarzy, spotykały się z odmową. Nie było też możliwości przepisywania biuletynu na maszynie do pisania, bo wszystkie maszyny były wówczas rejestrowane, a próbki pisma zdeponowane w UB.

Rozpoczęcie prac nad biuletynem PTTK było możliwe dopiero w 1956 r. po tzw. październikowej odwilży. Samo zezwolenie na wydawanie, obarczone od początku obowiązkiem kontroli przez cenzurę, nie wystarczało, bo trzeba było do tego samodzielnie zdobyć maszynę powielającą i papier, co wówczas nie było takie proste. Pierwsze egzemplarze biuletynu

drukowano na powielaczu białkowym, a wydajność tej metody i jej jakość była porównywalna z początkami prac Gutenberga.

Kamieniem milowym w technologii biuletynu było wprowadzenie powielacza spirytusowego z matrycami kalkowymi z maszyny do pisania. Niestety ta lepsza technika też nie była wydajna, bo matryce wystarczały na kilkanaście kopii i trzeba było ponownie wystukiwać je na maszynie.

W latach 60. i początku lat 70. okładkę drukowano już w drukarni, natomiast wewnątrz było powielane. Z tej przyczyny jedyne zdjęcia (chemigraficzne) mogły znajdować się na stronach okładki, natomiast wewnątrz były tylko rysunki autorów tekstów.

W latach 70. udało się nawiązać współpracę z technikum poligraficznym przy ul. Edwarda gdzie zaczęto ręczny skład „Wędrownika” – wówczas miesięcznika, o ile udało się załatwić przydział papieru, a cenzura nie zdejmowała większości artykułów. Po pewnym czasie w technikum poligraficznym skład ręczny został zastąpiony linotypem, co znacznie skracało czas druku poszczególnych numerów. Już wówczas stosowano wewnątrz zdjęcia czarno-białe, ale chemografię usługowo wykonywała Łódzka Drukarnia Prasowa.

W późniejszych latach linotyp został zastąpiony przez płyty offsetowe i technologię CTP, a ostatnio czasopiśmo było drukowane w technologii HD-print z dwiema wkładkami barwnymi z kolorowymi zdjęciami.

Przez lata zmieniała się technika druku „Wędrownika”, zmieniał się jego wygląd zewnętrzny i zasoby ilustracyjne, ale jedno pozostawało stałe – wspaniałe i unikatowe treści, wyszukane specjalnie wiadomości krajoznawcze, piękne zdjęcia, a ponad wszystko widoczna w każdym numerze pasja autorów i redakcji do odkrywania coraz to ciekawszych walorów, tajemnic i piękna naszego regionu. Nie przeszkadzały temu trudności techniczne i zaopatrzeniowe, brak środków finansowych, a nawet cenzura, która w artykułach historycznych zabroniła używania nawet nazwisk łódzkich fabrykantów.

Było to jednak możliwe tylko dzięki dziesiątkom ludzi z pasją i setkom sympatyków tego najstarszego PTTK-owskiego periodyku. Nie przywołuję tu żadnych nazwisk, bo to materiał na kolejny artykuł, a wymienienie choćby kilku osób, byłoby niesprawiedliwe wobec całej społeczności „Wędrownika”.



Drodzy Czytelnicy!

Tegoroczny numer „Wędrownika” jest poświęcony turystyce związanej z kolejami w regionie łódzkim. Proponowana tematyka nawiązuje do hasła „Kolej na PTTK – PTTK na kolej”. Publikacja ma dostarczyć odbiorcom wiedzy, dzięki której będą mogli rozbudzić lub rozwijać zainteresowanie lokalną historią i społeczno-kulturowym dziedzictwem województwa łódzkiego, oraz budować pozytywny wizerunek naszego regionu i przywiązanie do niego. Wierzymy, że publikowane materiały będą służyły rozwojowi turystyki i zainteresowań krajoznawczych osób ceniących historię swojej małej ojczyzny.

Tytułowy projekt wpisuje się w działania Polskiej Organizacji Turystycznej i ogólnopolską dwuletnią akcję promocyjną Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego pod adekwatnym hasłem „Kolej na PTTK”. Ponieważ działania te będą kontynuowane w 2022 r. tak przez Zarząd Główny PTTK, jak i Centrum Fotografii Krajoznawczej PTTK w Łodzi, to możecie Państwo spodziewać się kolejnego numeru „Wędrownika” poświęconego wyprawom kolejowym po naszym województwie.

Zawartość numeru dzieli się na kilka zasadniczych części, w których znajdziecie porcję kolejowych historii, opisy atrakcji turystycznych związanych z zabytkami kolejnictwa i nowoczesną koleją w województwie łódzkim i innych regionach, a wszystko to okraszone dużą dawką ikonografii (współczesnej i archiwalnej). Wśród autorów artykułów dostrzeżecie nowe nazwiska, m.in. znanych regionalistów: Andrzeja Kobalczyka, Piotra Sölle, Patrycję Czudak, Annę Drzewiecką, Dariusza Łapińskiego czy Michała Jagiełłę oraz Cezarego Grabarczyka – wieloletniego posła na Sejm, byłego Ministra Infrastruktury, który kiedyś powiedział, że „nowoczesna sieć komunikacyjna jest odzwierciedleniem dobrze zarządzanego państwa”. Ja dodam do tego, że w takim nowoczesnym państwie turystyka rozwija się dynamicznie, a linie kolejowe przyspieszają jej rozwój, czynią ją wygodniejszą i bardziej dostępną. XIX w. nazywany był epoką pary, sieć kolejowych połączeń pokryła znaczną część Europy, wtedy też pojawiły się kolejowe przewoźniki i specjalne mapy dla podróżników,

a widoki dworców, pociągów i wiaduktów kolejowych stały się motywami pocztówek (w Centrum Fotografii Krajoznawczej mamy ich spory zbiór).

Zauważyliście zapewne, że „Wędrownik” zmienił nieco wygląd, a przy artykułach są zamieszczone kody QR. Prowadzą one nie tylko do oficjalnych stron opisywanych atrakcji, ale także do miejsc, szlaków czy zagospodarowania turystycznego, którym nie poświęciliśmy więcej uwagi na naszych łamach. Mamy nadzieję, że przyczyni się to popularyzacji naszego czasopisma. Wykorzystanie tej prostej i nowoczesnej technologii ułatwi Państwu korzystanie z walorów regionu łódzkiego.

„Wędrownik” jest czasopismem krajoznawczym, apolitycznym i otwartym – otwiera łamy zarówno dla profesjonalistów, jak i społeczników, którzy pragną podzielić się z czytelnikami swoją wiedzą (często unikalną) lub wspomnieniami (niejednokrotnie o dużych walorach historycznych czy socjologicznych); wspomaga więc rozwój pasji popularyzatorskich. Popularyzacja odbywa się za pomocą oryginalnych tekstów, zdjęć i map walorów turystycznych, co wpływa z kolei (w przenośni i dosłownie) na kształtowanie pozytywnego wizerunku Ziemi Łódzkiej oraz promocję nowych atrakcji turystycznych. Zachęcamy wszystkich krajoznawców z naszego miasta i regionu do współpracy z „Wędrownikiem”, podzielcie się Waszymi turystycznymi doświadczeniami, przedstawcie nieznaną szerzej miejsca i atrakcje, udostępnijcie zdjęcia, przyslijcie opisy nietypowych tras itp. Czekamy na nie z niecierpliwością.

Ryszard Bonisławski

Pocztówka z Łodzi

Fot. arch. R. Bonisławskiego



SPIS TREŚCI

- | | | | |
|----|--|----|--|
| 1 | Andrzej Danowski
65 rocznica „Wędrownika” | 44 | Patrycja Czudak, Anna Drzewiecka
Z PTTK koleją w region |
| 2 | Drodzy Czytelnicy!
Kolej na PTTK – PTTK na Kolej | 48 | Andrzej Kobalczyk
Śladem „wędrującej poczekalni” |
| 4 | Ryszard Bonisławski
Łódź Fabryczna | 50 | Andrzej Kobalczyk
Car na Iwanogrodzko-Dąbrowskim szlaku |
| 7 | Magdalena Pawlak
Jak Kolej Fabryczno-Łódzką budowano, czyli
ciemna strona Kolei Fabryczno-Łódzkiej | 53 | Ryszard Bonisławski
Noblista z żelaznego szlaku |
| 10 | Ryszard Bonisławski
Łódź Kaliska | 56 | Piotr Sölle
Łódzkie na wąskich torach.
Historia i terażniejszość (cz. II) |
| 12 | Cezary Grabarczyk
Spełnione marzenia | 62 | Agnieszka Dębiec, Andrzej Dziubiński
Mapy Parków Krajobrazowych
w Geoportalu Województwa Łódzkiego |
| 14 | Michał B. Jagiełło
Perła w koronie wąskich torów regionu
łódzkiego: Kolej Rogów – Rawa – Biała | 64 | Andrzej Danowski
O kolei po kolei. Parowozem romantycznej |
| 18 | Marek Lawin
Ocalone od zapomnienia, przywrócone
następnym pokoleniom | 68 | Darek Łapiński
Kiedyś woziła las, teraz wozi nas – fenomen
bieszczadzkiej kolejki wąskotorowej |
| 24 | Judyta Kurowska-Ciechańska, Ariel Ciechański
Parowozownia Skierniewice | 72 | Monika Andruszkiewicz
Pałucka ciuchcia |
| 27 | Piotr Sölle
Łódzkie na wąskich torach.
Historia i terażniejszość (cz. I) | 76 | Jadwiga Łozińska
10-lecie Komisji Fotografii Krajoznawczej
w Wałbrzychu |
| 36 | Patrycja Czudak
Zwiedzaj z Łódzką Koleją Aglomeracyjną | 80 | Magdalena Pawlak
Recenzja: Łódź na wodach dziejów. Biografia
miasta” Marcina Jakuba Szymańskiego |
| 42 | Katarzyna Krakowska
Kolej na parki krajobrazowe
województwa łódzkiego | | |



**CENTRUM FOTOGRAFII
KRAJOZNAWCZEJ PTTK
im. Waldemara Dońca**



Wydawca: Centrum Fotografii Krajoznawczej PTTK
im. Waldemara Dońca w Łodzi – Dyrektor Marek Lawin

Regionalna Pracownia Krajoznawcza PTTK w Łodzi

Niniejszy numer zredagowało kolegium w składzie:

Ryszard Bonisławski, Elżbieta Czarnecka,
Andrzej Danowski, Katarzyna Krakowska, Marek Lawin,
Inga Nowakowska, Magdalena Pawlak, Halina Pełka,
Barbara Popławska, Paweł Wojtyczka

Opracowanie i korekta redakcyjna: Monika Szewczyk
Druk i oprawa: Drukarnia Gutenberg

Skład tekstu, rysunki, mapy i opracowanie graficzne:
Marek Lawin – CFK PTTK

Zdjęcie na okładce i przygotowanie zdjęć do druku:
Paweł Wojtyczka – CFK PTTK

Redaktor naczelny: Ryszard Bonisławski

Nakład: 1000 egz.

„Wędrownika” można otrzymać (także numery archiwalne)
w siedzibie Redakcji RPK – CFK PTTK
ul. Wigrury 12a, 90-301 Łódź, tel. +48 42 636 40 10
e-mail: cfk.pttk@gmail.com, www.cfk-pttk.org

Zostań naszym fanem



www.facebook.com/wedrownik.pttk,
www.facebook.com/CentrumFotografiiKrajoznawczejPTTK

Czasopismo dofinansowane przez ZG PTTK.

„Wędrownik” jest periodykiem wydawanym społecznie.
Redakcja nie gwarantuje autorom honorariów za materiały
tekstowe i ilustracyjne. Redakcja nie zwraca materiałów i za-
strzega sobie prawo dokonywania skrótów i korekty tekstów.
Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczonych komunika-
tów i ogłoszeń. Czasopismo zarejestrowane w Rejestrze Sądu
Okręgowego w Łodzi pod numerem 24.

**Numer wydano przy udziale finansowym
Samorządu Województwa Łódzkiego**



województwo
łódzkie

dotacje
ŁÓDZKIE NA PLUS

Łódź Fabryczna

W sierpniu ubiegłego roku mój przyjaciel, znany fotograf Tadeusz Wijata, pokazał mi stare zdjęcia wykonane w niezwykłych okolicznościach 18 czerwca 1995 r. na dworcu Łódź Fabryczna. Tego dnia przed południem łodzianie mogli podziwiać dwa pociągi wjeżdżające od strony Warszawy, jeden ciągnięty przez zabytkową polską lokomotywę PM-36 (w 1937 r. na targach technicznych we Francji zdobyła złoty medal) i drugi superszybki, nowoczesny TGV, osiągający na francuskich trasach 300 km/h, prezentowany w Polsce pierwszy raz. Na wszystkich twarzach malował się zachwyt, słycać było głośne uwagi i trzaski migawek. Oba pociągi mimo różnic technologicznych skupiały na sobie jednakową uwagę. Spostrzegłem wtedy, że małe dzieci z większą ciekawością, a jednocześnie z lękiem oglądały lokomotywę, otuloną mgiełką pary, lśniąca oliwą i pachnącą dymem. Pomyślałem, że chyba z podobną ciekawością i lękiem 130 lat wcześniej na tym samym dworcu tłumy łodzian witały pierwszy w dziejach Łodzi pociąg.

Trzeba tu przypomnieć, że pierwsza polska linia kolejowa zwana Warszawsko-Wiedeńską zaczęła funkcjonować 14 czerwca 1845 r., początkowo na krótkim, trzydziestokilometrowym odcinku z Warszawy do Grodziska. Zapewne nikt w naszym mieście nie przejął się tym wydarzeniem, ale gdy po 3 latach oddano do użytku całą trasę Warszawa – Maczki (328 km) i powiązano ją z austriacką linią do Wiednia przez Kraków, droga żelazna przebiegała zaledwie 30 km od Łodzi. W Rokicinach znajdowała się najbliższa stacja umożliwiająca przeładunek surowców i wysyłkę gotowych wyrobów. Perspektywa codziennego pokonywania tego dystansu przez setki wozów konnych zachęciła fabrykantów do szukania innych rozwiązań, powstały plany połączenia miasta z „wiedenką” odrębną linią. Niestety siła przekonywania przedsiębiorców oraz ówczesna ranga miasta nie były mocnymi atutami, na oficjalną zgodę władz carskich trzeba było poczekać do 1865 r. Uzyskanie koncesji na budowę linii Kolei Fabryczno-Łódzkiej to rezultat dobrej współpracy finansisty Jana Blocha z Karolem Scheiblerem oraz umiejętności negocjacji z władzami. W sierpniu powołano do życia Towarzystwo Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej, wśród jego założycieli znalazł się także kaliski przemysłowiec August Repphan, gdy zgodnie z założeniami linia miała przeciąć Łódź i połączyć ją z Kaliszem.

Już w listopadzie 1864 r. w łódzkiej prasie pojawiło się ogłoszenie o sprzedaży drewna z miejskiego lasu przeznaczonego do wycinki pod projektowany plant kolejowy.

Nie oglądano się na koncesję, tylko rozpoczęto szybkie działania. Tempo utrzymano podczas budowy całej linii łączącej Łódź z Kuluszkami, które były

Magistrat Miasta Łodzi

Podaje do publicznej wiadomości, że w dniu 4 (16) b.m i r. o godzinie 10 z rana odbywać się będzie w biurze magistratu miasta Łodzi, głośna in plus licytacja na sprzedaż 251 sztuk drzewa na linii kolei żelaznej, w lesie miejskim w mieście tutejszem wyciętego, od sumy rs. 14 kop. 47, taksą leśniczego lasów miejskich oznaczonej, na którą chęć kupna mających zaprasza.

w Łodzi dnia 30 Października (11 Listopada) 1864 r.

Prezydent: A. Rosicki.
Sekretarz: Bednarzewski.

Ogłoszenie w gazecie

Fot. arch. R. Bonisławskiego

niewielką wsią położoną w połowie drogi z Rogowa do Rokicin. Prace torowe rozpoczęto 29 lipca 1865 r. i ukończono w październiku tego samego roku! 27 km linii zbudowano bez spychaczy, ciężarówek i specjalistycznego sprzętu, początkowo położono jeden tor o szerokości 1435 mm, a w następnym roku dodano drugi. Na krańcach linii zbudowano dwa większe budynki stacyjne i na trasie jeden mniejszy w Andrzejowie. Oficjalne otwarcie połączenia Łodzi z „wiedenką” nastąpiło 19 listopada 1865 r. (przewóz towarowy), zaszczylił je carski namiestnik gen. Fiodor Berg z zaproszonymi gośćmi, warto przytoczyć w tym miejscu gazetową relację z tego wydarzenia.

Tory kolejowe kończyły się na obszernym placu składowym pomiędzy ul. Sienkiewicza i Kilińskiego (wtedy ul. Dzika i Widzewska). Żeby nie zamykać ruchu na tej ostatniej, zbudowano niewielki wiadukt rozebrany dopiero w latach 30. XX w., gdy na dawnym składowisku zaczęto budować Dom Pomnik Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Początkowo linia służyła do transportu towarów, komunikację pasażerską uruchomiono 19 października



Generał Fiodor Berg

Fot. arch. R. Bonisławskiego

— Kolej żelazna fabryczno-Łódzka. Wczoraj, odbyło się otwarcie i poświęcenie nowej drogi żelaznej „fabryczno-Łódzka“ nazwanej. Na uroczysty ten akt raczył udać się JW. Hrabia Berg, Namiestnik Królestwa, w towarzystwie wielu Dostojników tak wojskowych jako i cywilnych, jako to: Jenerałów, Dyrektorów Głównych Komisji Rządowych, Konsulów; ogółem osób przeszło 100. Pociąg z JW. Hrabią Namiestnikiem wyruszył z Warszawy o godzinie 7ej rano. W Skierniewicach oczekiwała Dostojnych gości herbata, poczem pociąg wyruszył w dalszą drogę. W Koluszkach, to jest w punkcie gdzie się zaczyna droga fabryczno-Łódzka, oczekiwał JW. Hrabiego Namiestnika Królestwa, JW. Jks. Prałat Zwoliński, w przyrządzonym z zieleni namiocie. Za przybyciem pociągu odbyło się poświęcenie, poczem i otwarcie tej nowej komunikacji, przez JW. Hrabiego Namiestnika, który raczył rozciąć wstęgę w poprzek drogi przeciągniętą na znak, iż linia ta dla użytku publicznego otwartą zostaje. Na drodze z Koluszek do Łodzi, JW. Hrabia Namiestnik witany był ciągle przez rotę robotniczą, które użyte zostały do budowy drogi Łódzkiej. Parę razy JW. Hrabia wysiadać raczył w miejscach przygotowanych dla przemówienia do tych wojsk. Zwiedzał JW. Hrabia Namiestnik ich namioty i ziemlanki; w jednym miejscu raczył powitać zebranych kolonistów, którzy mieli to szczęście JW. Hrabiego Namiestnika przyjmować solą i chlebem. Za przybyciem do Łodzi, udały się wszystkie zaproszone na akt ten osoby, dla zwiedzenia fabryki p. Scheiblera wyrobów tkanin bawełnianych, następnie na wystawę wyrobów łódzkich urządzoną w gmachu przeznaczonym tymczasową na szkołę politechniczną. Z kolei nastąpił obiad, w czasie którego wzniesiony został pierwszy toast za zdrowie NAJJAŚNIEJSZEGO PANNA, za zdrowie JW. Hrabiego Namiestnika i inne, w czasie których to toastów odezwała się muzyka a uczniowie Gimnazjum zaintonowali Hymn Lwowa. Towarzystwo Strzeleckie Łódzkie w mundurach trzymało przy obiedzie straż honorową i przy odjeździe towarzyszyło do pociągu, przy dźwiękach swjej orkiestry. Wszystkie ulice miasta przybrane były w wieniec, flagi i bramy tryumfalne. Imieniem miasta miał szczęście p. Scheibler podziękować JW. Hrabieciu Namiestnikowi za opiekę i troskliwość nad miastem, które obecnie zyskało tyle ważną dla niego, jak i dla całego kraju komunikację. Pociąg z JW. Hrabią Namiestnikiem powrócił do Warszawy około godz. 9ej wieczorem.

Artykuł z Gazety Warszawskiej z 1865 r.
Fot. arch. R. Bonisławskiego

1866 r. Warunki odprawy pasażerów były nienajlepsze, gdyż odbywała się ona w prowizorycznym baraku stacyjnym. Poprawa nastąpiła dopiero w 1868 r., kiedy oddano do użytku nowy budynek wzniesiony według projektu Adolfa Schimmelpfenniga. Ten młody warszawski architekt znany był z wielu udanych realizacji



Wiadukt nad obecną ul. Kilińskiego
Fot. arch. R. Bonisławskiego



Plac składowy (dziś teren ŁDK)
Fot. arch. R. Bonisławskiego

przy powstających wtedy liniach kolejowych. Nasz łódzki dworzec miał odpowiednik w Koluszkach, oba wybudowano w podobnej formie nawiązującej oszczędnie do budownictwa klasycystycznego. Dostęp do dworca był możliwy od strony zachodniej oraz od ul. Dzielnej (Narutowicza), ale tu trzeba było pokonać torowisko i tereny składowe (stąd nazwa ulicy Składowej). Kubatura oraz infrastruktura dworca okazały się po kilku latach zbyt skromne, narzekano na ciasnotę i chaos, podkreślano brak wygód. W głównym budynku znajdowały się: bagażownia, kasy, kancelaria zawiadowcy, biura i bufet. Natomiast ubikację i pomieszczenia obsługi technicznej usytuowano w mniejszym budynku po stronie wschodniej. Pod koniec XIX w. dworzec powiększono o część z charakterystyczną attyką. Wtedy także uporządkowano plac, na którym stawały dorożki i omnibusy. Dwa razy w roku ustalano rozkład jazdy i podawano taryfę za przejazd. W tamtych czasach pomiędzy Łodzią a Koluszkami kursowało 6 pociągów na dobę, czas przejazdu wynosił 70 minut (do Warszawy 3 godziny). Za taką podróż płacono od 1,81 rubla (trzecią klasą) do 4,69 rubla (w pierwszej), dzieciom udzielano 50 procentowych zniżek, a przewiezienie psa wyceniano na 79 kopiejek. W wydanym w 1912 r. przewodniku po Łodzi tak pisano o otoczeniu dworca i o warunkach podróżowania:

„Przejdźcie ulicy Widzewskiej nie należy do przyjemnych, bowiem drogą tą odbywa się przewóz węgla i towarów [...]. Ruch kołowy jest tu największy. Gdy minie bryki wjazdowe do magazynów kolejowych i przejdziemy pod mostem, rzuconym nad ulicą Widzewską, ujrzymy z dala widniejący dworzec kolei Fabryczno-Łódzkiej, który będzie prawdopodobnie prędzej czy później zastąpiony obszerniejszym, dogodniejszym i czystszy. [...] Łódź posiada dwa dworce kolejowe. Jeden od strony wschodniej, stary, ciasny, z prawie zawsze przepełnionymi, niskimi salami [...]. Wejście na peron dozwolone jest za biletami peronowymi, które można nabyć za 10 kop. w kasie biletowej lub w automacie. [...] Po przybyciu pociągu na stację zjawiają się w wagonach tragarze kolejni w niebieskich bluzach, z numerami na lewym ramieniu [...]. Tramwaje nie dochodzą do dworca. Przed dworcem stoją rzędem pojazdy, tak zwane dorożki zaopatrzone numerami, numery woźniców posiada policjant, który wręcza pasażerowi numer woźnicy i głośno go wywołuje. Wywołana dorożka podejżdża, zabiera bagaż i pasażera pod wskazany adres. Jeżeli wielkich kufrów na dorożkę nie można pomieścić, oczekują przy dworcu woźnicy mający bryki zwane resorkami [...]. Jeżeli komuś zależy, aby korespondencja została wysłana najbliższym pociągiem, należy list wrzucić do skrzynki filii pocztowej na dworcu, gdzie korespondencja wyjmowana bywa jeszcze na 10 min. przed odejściem pociągu”¹.

Należy w tym miejscu przypomnieć o stworzonym w latach pruskiej okupacji projekcie budowy nowego, bardzo okazałego dworca pomiędzy ulicami: Tramwajową, Składową i Narutowicza (wtedy Dzielną). Zachowany w archiwum rysunek tego dworca ukazuje monumentalny, neobarokowy gmach (na wysokości gimnazjum kupców), a przed nim rozległy plac z pomnikiem.

Na zastąpienie starego dworca nowym czekali bardzo długo, jego rozbudowa nastąpiła dopiero po I wojnie światowej, a nieco później, w połowie lat 30. usunięto składy, tory towarowe, zniwelowano nasypy, rozebrano niektóre budynki mieszkalne przy ul. Składowej, założono zieleńce i doprowadzono do dworca linię tramwajową nr 8.

Następna, znacząca przebudowa dworca i terenów przyległych miała związek z budową przejścia podziemnego na skrzyżowaniu ul. Kilińskiego i Składowej.



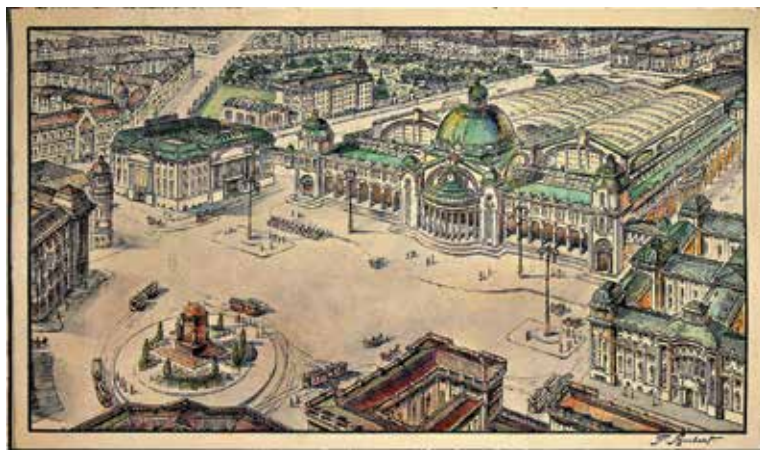
Widok z ul. Kilińskiego w kierunku dworca, l. 30. XX w.
Fot. arch. R. Bonisławskiego



Parking przed Dworcem Fabrycznym, l. 90. XX w.
Fot. Stefan Sztromajer

Investycja była związana z 550-leciem nadania Łodzi praw miejskich. Usunięto wtedy wszystkie stare budynki dworcowe po stronie zachodniej, w ich miejscu urządzono obszerny parking.

Warto jeszcze na chwilę powrócić do dziewiętnastowiecznej idei przecięcia miasta linią kolejową, oczywiście, jak było do przewidzenia, władze carskie ten pomysł odrzuciły, zarząd Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej też nie wykazał wielkiego zainteresowania, a dodatkowym problemem byłby wykup posesji i budynków. W latach 80. XIX w. pojawił się inny projekt, zrezygnowano w nim z przedłużenia linii na rzecz utworzenia obwodnicy miasta lub połączenia Łodzi z Łowiczem (docierała do niego „wiedenska” ze stacji Skierniewice), a następnie wydłużenia linii do Kalisza albo nawet do granicy pruskiej. Po długich staraniach urzeczywistniono marzenia, w kwietniu 1900 r. car zatwierdził projekty techniczne nowej linii z Warszawy Kaliskiej przez Łowicz, Głowno, Łódź Kaliską, Sieradz, Opatówek do Kalisza. Warunkiem podstawowym było zastosowanie rosyjskiego rozstawu szyn (1524 mm) oraz odpowiednie oddalenie dworców od centrów miast. Linię oddano do użytku 15 listopada 1902 r. Nikt się nie spodziewał, że projekt połączenia dworców odżyje, jednak stało się to w 2001 r. za sprawą Cezarego Grabarczyka, późniejszego ministra infrastruktury, oraz grupy wizjonerów marzących o połączeniu Łodzi z największymi miastami w kraju koleją wielkich prędkości. Żeby ten pomysł urzeczywistnić, należało przebudować stary dworzec Łódź Fabryczna, wpaść perony głęboko pod ziemię i przebić podziemną linię w kierunku zachodnim.



Projektowany dworzec z 1916 r.
Fot. arch. R. Bonisławskiego

¹ Ilustrowany przewodnik po Łodzi i okolicach, Łódź 1912, s. 9–10, 67.

Jak Kolej Fabryczno-Łódzką budowano, czyli ciemna strona Kolei Fabryczno-Łódzkiej

O powstaniu i działalności pierwszej łódzkiej linii kolejowej – Fabryczno-Łódzkiej – pisze się przeważnie w kontekście niespotykanie szybkiej, bo trwającej zaledwie trzy miesiące, budowy oraz korzyści, jakie przynosiła rozwijającemu się miastu. Znacznie mniej znane są kulisy realizacji przedsięwzięcia oraz jego funkcjonowania w następnych latach. Jest to przede wszystkim rezultat wywiezienia dokumentacji podczas ewakuacji Rosjan w początkowych fazach I wojny światowej. Część akt zaginęła w zawierusze wojennej i rewolucyjnej, a pozostałe są rozproszone m.in. w archiwach rosyjskich i polskich. Jednak nawet z tych nielicznie dostępnych fragmentów oraz opracowań wyłania się dość osobliwy obraz działalności Kolei Fabryczno-Łódzkiej.

Starania łódzkich elit o uzyskanie połączenia kolejowego sięgają 1858 r. Dla miasta był to niezbędny warunek dalszego rozwoju. Jednakże w kolejnych latach wszelkie inicjatywy ze strony miejscowych, a także kaliskich przedsiębiorców były odrzucane przez władze rosyjskie, które brak linii kolejowych w zachodnich guberniach uczyniły elementem strategii obronnej na wypadek ewentualnej wojny z Prusami. Dopiero zainteresowanie przedsięwzięciem Jana Gottlieba Blocha, warszawskiego finansisty i przedsiębiorcy związanego z przemysłem kolejowym, pozwoliło na szybkie sfinalizowanie działań. Wpływ na to miały zapewne również jego liczne kontakty wśród elit administracyjnych Królestwa Polskiego i Rosji.

Ukaz cara Aleksandra II z dnia 18 (30 wg kalendarza gregoriańskiego) lipca 1865 r. zezwalał na utworzenie spółki akcyjnej do budowy i eksploatacji linii kolejowej na trasie z Łodzi do Kolušek. Towarzystwo Łódzko-Fabrycznej Drogi Żelaznej z siedzibą w Warszawie powstało 14 (26 wg kalendarza gregoriańskiego) sierpnia.



Jan Bloch

Fot. arch. R. Bonisławskiego

Jego kapitał zakładowy wynosił 1 274 000 rubli. Większość akcji w swoich rękach skupili założyciele Towarzystwa, przy czym będący wśród nich Karol Scheibler zyskał najmniejszy z udziałów, liczący 400 akcji (dla porównania dwóch największych akcjonariuszy – będący

prezesem Jan Bloch oraz przedsiębiorca Józef Jabłkowski posiadali po 2500 akcji).

Zawarta z rządem koncesja, czyli umowa określająca prawa i obowiązki między towarzystwami a stroną rządową, była bardzo korzystna dla Towarzystwa. Obejmowała okres 75 lat, przy czym rząd zyskiwał możliwość odkupienia linii dopiero po upływie 12 lat od jej uruchomienia. Z opłat celnych zostały zwolnione sprowadzane materiały budowlane oraz wyposażenie (np. szyny, tabor i pozostałe urządzenia). Towarzystwo uzyskało także zwolnienie z podatków: gruntowych, od kapitałów i zysków, z wyjątkiem podatku od nieruchomości. Budynki kolei nie podlegały obowiązkowi kwaterunku. Państwo zastrzegło sobie m.in. prawo ustalania taryfy przewozowej oraz ulg – na przewóz wojska

12.500.000 akcji Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej
Fot. arch. R. Bonisławskiego

w kwocie ¼ ceny biletów oraz na transporty towarowe dla armii za ½ ceny. Natomiast bezpłatnie miał się odbywać transport poczty oraz przewóz urzędników pocztowych. Ponadto rząd gwarantował akcjonariuszom 5% zysku od zainwestowanego kapitału, co w przypadku niższego dochodu oznaczało uzupełnienie różnicy ze skarbu państwa, natomiast po osiągnięciu zysku na poziomie przekraczającym 6% Towarzystwo było zobowiązane do odprowadzenia ⅓ uzyskanej kwoty do budżetu państwa. Ten zapis stał się w kolejnych latach okazją do machinacji dla zarządu chcącego zachować jak największą część zysku dla siebie.

Powszechnie przyjmuje się, że linię zaczęto budować 1 września 1865 r., choć niektóre źródła podają datę 28 lipca, poprzedzającą wydanie ukazu carskiego oraz zawiązanie spółki. Tymczasowy ruch pociągów towarowych uruchomiono 19 listopada, a ruch pasażerski, w formie mieszanych składów osobowo-towarowych, 1 czerwca 1866 r. Tempo prac było podyktowane



Akcje Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej
Fot. arch. R. Bonisławskiego

przede wszystkim faktem, iż do chwili uruchomienia linii przedsiębiorstwo nie przynosiło dochodów z eksploatacji, a akcjonariusze nie mieli prawa domagać się dopłat rządowych z tytułu braku zysku. Bynajmniej nie oznaczało to jednak braku dochodów. Mechanizm ich pozyskiwania przedstawił Antoni Wrotnowski w artykule „Drogi żelazne w Królestwie Polskim”: „Prawa akcyonaryuszów: założyciel stając się prezesem towarzystwa akcyjnego przez siebie zakładanego [...] brał pod entrepryzę [podzlecenie – M.P.] zbudowania drogi [...] albo dla uniknięcia zarzutów lub w razie gdy litera ustawy towarzystwa zabrania takiego kontraktowania ze sobą samym, czynił to przez osoby podstawione, i wtedy pod ich imieniem szło do jego kieszeni to wszystko, co na rzeczonej cenie mogło być oszczędzonym i zarobionem [...]. W każdym zaś przypadku, rachunki z budowy zestawiane są w taki sposób, iż na tem przedsiębiorstwie żadnego zarobku niema”¹. Jak wynika z lektury całości tekstu postępowanie takie było wówczas powszechne. Nie inaczej stało się z Koleją Fabryczno-Łódzką, przy której prace wykonawcze powierzono firmie Maksymiliana Jellinka – szwagra Jana Blocha. Jednakże w tym przypadku nie można mówić o „typowym” nepotyzmie, gdyż przedsięwzięcie miało charakter prywatny. Natomiast moralnie wątpliwy był proceder wyprowadzania pieniędzy przeznaczonych na inwestycję. Oszczędności przy budowie, obejmujące m.in. położenie jednego toru z mijanką w Andrzejowie w miejsce planowanych dwóch, ograniczenie robót niwelacyjnych, zakup taboru (z 84 wagonów towarowych przewidzianych w koncesji zakupiono początkowo zaledwie 35), w ostatecznym rachunku były na tyle wysokie, że po zakończeniu budowy akcjonariuszom oficjalnie wypłacono 7,5% zysku. Trudno oszacować jaki był on w rzeczywistości.

W kolejnych latach nadal rozbudowywano ubogą i prowizoryczną infrastrukturę m.in. o dworzec, parowozownię, warsztaty, magazyny, wiadukt – bardziej przypominający kładkę – nad ul. Widzewską (obecną Kilińskiego) oraz zaplecze dla pracowników. Działania te, wbrew obowiązującym przepisom, zaliczano w poczet kosztów eksploatacji. W latach 1868–1878 wyceniono je na 1,1 mln rubli. Podobnie rzecz się miała z uzupełnianiem taboru, w którym po dziesięciu latach nadal brakowało 27 wagonów zadeklarowanych w koncesji. Prowadzona w ten sposób „kreatywna księgo-

¹ „Biblioteka Warszawska”, t. I, 1877, s. 194–215.



Projektowany podjazd dworca Drogi Żelaznej
Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie
Fot. arch. R. Bonisławskiego

wość” służyła ukryciu faktycznych dochodów Towarzystwa i jego akcjonariuszy, a wykazywane systematycznie straty pozwalały na uzyskanie dopłat z tytułu gwarancji rządowych. W 1881 r. zbliżyły się one do dwukrotności przewidzianych koncesją kosztów budowy całej linii. Dodatkowo zyski udziałowców powiększały oszczędności na materiałach wykorzystywanych przy budowie obiektów, a także wpływy uzyskiwane m.in. z umów na usługi transportowe zawieranych z prywatnymi przedsiębiorcami. Skalę tego zjawiska można prześledzić na przykładzie ogłoszeń prasowych firm przewozowych



Obligacja Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej
Fot. arch. R. Bonisławskiego

oferujących łódzkim przedsiębiorcom transport towarów odbieranych z dworca oraz przywożonych na niego. Firma Szwarcensteina, współpracująca z koleją, wyceniała swoje usługi o 100% wyżej niż konkurencyjne przedsiębiorstwo Edwarda Hertza, gdyż była zobligowana do uiszczenia opłaty z tytułu zawartej umowy, ponadto mając „lepsze dojeżdża” za dodatkową, podwójną stawkę oferowała skrócony czas dostawy z 24 do 5 godzin.

Przełomowym momentem okazał się rok 1879. Zimą w wyniku niedostosowania do zwiększającego się systematycznie ruchu towarowego doszło do zablokowania stacji w Koluszkach nierozładowanymi wagonami, co w konsekwencji uniemożliwiło dowóz węgla do Łodzi. Sytuacja zwróciła uwagę władz, które w celu kontrolowania działalności Towarzystwa powołały tzw. Podkomisję Warszawską. Na jej czele, jako przewodniczący, stanął inżynier Petlin. Przeprowadzana inspekcja wykazała m.in. zaniżenie dochodów spółki o 4,5 mln rubli w latach 1868–1878, a także fatalny stan techniczny kolei będącej pod jej zarządem. Skutkiem było podjęcie przez zarząd bardziej racjonalnych działań w zakresie funkcjonowania kolei. W 1886 r. Towarzystwo pierwszy raz w historii wykazało zysk. Podobnie było w następnych latach, choć budowa Kolei Warszawsko-Kaliskiej obniżyła dotychczasowe zyski o ok. 40%. W tym okresie Towarzystwo straciło monopol w regionie i rozpoczęło inwestycje mające poprawić warunki podróżowania i przewozu towarów linią Fabryczno-Łódzką, na której po 35 latach dobudowano przewidziany w umowie koncesyjnej drugi tor do Koluszek i rozbudowano dworzec. Zrealizowano projekt szerokotorowej linii obwodowej wokół południowej części miasta łączącej oba dworce, a także połączenie linii Warszawsko-Kaliskiej z kolejami Nadwiślańskimi (wykorzystując kolej obwodową, połączenie biegło od stacji Łódź Kaliska przez stacje Łódź-Karolew, Łódź-Chojny i przystanki Widzew, Andrzejów, Gałkówka i Żakowice, omijając Koluszki, do stacji w Słotwinach). Te ogromne inwestycje, których koszty pokryto z pożyczki, nie przyniosły oczekiwanych zysków, bo pasażerowie nadal chętniej wybierali dawny dworzec ulokowany w centrum miasta i linię oferującą podróż o kilkadziesiąt minut krótszą. Ponownie ujemny bilans przyniosły lata 1905–1909, było to spowodowane sytuacją polityczno-gospodarczą. Wojna rosyjsko-japońska, a przede wszystkim wydarzenia rewolucji 1905 r. zachwiały łódzką gospodarką, która dopiero po dłuższym czasie zaczęła się odbudowywać, co znalazło odzwierciedlenie w zyskach odnotowanych w 1909 r. i kolejnych latach.

Choć Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej ostatecznie przestało istnieć 15 lipca 1935 r., rzeczywisty kres jego działalności położyła I wojna światowa. Tabor wywieziony w głąb Rosji podczas ewakuacji w pierwszych miesiącach wojny po dostosowaniu do tamtejszych warunków dostarczał początkowo niewielkich dochodów z tytułu najmu. Wraz z przejściem rządów przez bolszewików został upaństwowiony, podobnie jak środki zdeponowane w tamtejszych bankach.



„Na peronie” – Stanisław Pomian Wolski
Fot. arch. R. Bonisławskiego

Mimo opisanych nadużyć finansowych ze strony zarządu Towarzystwa, które w porównaniu z historią innych przedsiębiorstw, nie odbiegały zbyt mocno od ówczesnych standardów rozwijającego się kapitalizmu, linia Fabryczno-Łódzka była uznawana za fenomen na skalę Królestwa Polskiego. W omawianym najszerzej okresie, do początków XX w., stanowiła niespełna 2% długości dróg żelaznych w kraju, obsługiwała do 6,5% ogółu pasażerów i 10% przewozów towarowych. A ciemniejszą kartę jej historii warto współcześnie odkurzyć jako dowód, że przed wojną nie było zupełnie inaczej niż dziś.

Bibliografia:

- J. G. Bloch**, *Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosji*, t. I, *Historia dróg żelaznych w Królestwie Polskim. Budowa i eksploatacja*, Warszawa 1880.
J. G. Bloch, *Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosji*, t. V, *Finanse*, Warszawa 1880.
L. Daszkowski, *Rys dziejów Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej. Karta do historii kolejnictwa polskiego*, „*Inżynier Kolejowy*”, nr 3 (139)/1936, s. 104–108.
M. Jerczyński, T. Roszak, *Szlakiem łódzkiej kolei*, Łódź 2003.
W. Kuźko, *Łódzki węzeł kolejowy: 1859–1939. Przyczynek do historii kolejnictwa*, Łódź 2005.
 „*Lodzer Zeitung*”, 1867–1868.



Okładka książki Jana Blocha
o historii dróg żelaznych w Królestwie Polskim
Fot. Polona.pl

Łódź Kaliska

O Kolei Warszawsko-Kaliskiej w ogólnopolskiej prasie

Uruchomienie nowej linii kolejowej nie pozostało bez echa, to ważne połączenie z zachodnią granicą państwa budziło wielkie zainteresowanie czytelników niemal wszystkich gazet. Już od chwili rzucenia pomysłu jej utworzenia śledzono kolejne doniesienia prasowe informujące o przebiegu rokowań z rządem, o wytyczeniu trasy i kosztach realizacji. Kwerenda starych roczników dostarcza sporo wiadomości, a zdarza się, że także ilustracji. Jednym z dzienników opisujących w miarę dokładnie nową drogę żelazną jest „Gazeta Polska” wydawana w Warszawie przez Jana Gadomskiego. W 311 numerze z 1902 r. ukazał się wieloszpaltowy artykuł wzbogacony m.in. o mapę oraz rysunki dworców w Łodzi i Kaliszu. Chciałbym przedstawić jego fragmenty, wierząc, że zachęcą krajoznawców do szperania w zdigitalizowanych zbiorach archiwów i bibliotek.



Nagłówek „Gazety Polskiej” nr 311 z XI 1902 r.
Fot. arch. R. Bonisławskiego

„Pierwsze kroki.

Projekt połączenia koleją żelazną, ziem szląskich i poznańskich z Warszawą, a przez nią ze Wschodem, kiełkował oddawna w umysłach rzutkich przedsiębiorców. Jeszcze w r. 1870 właściciel Sycowa, przezwany obecnie «Poln. Wartenberg», ks. Bimom wniósł do ministerów w Petersburgu i Berlinie prośbę o pozwolenie na budowę linii, łączącej Wrocław z Warszawą. Księcia B. popierał z całym zapalem głośny «król kolejowy», Stroussberg. Projekt, przedstawiony przez tych petentów, różnił się wielce od obecnie przeprowadzonej kolei,



Plan Kolei Warszawsko-Kaliskiej
Fot. arch. R. Bonisławskiego

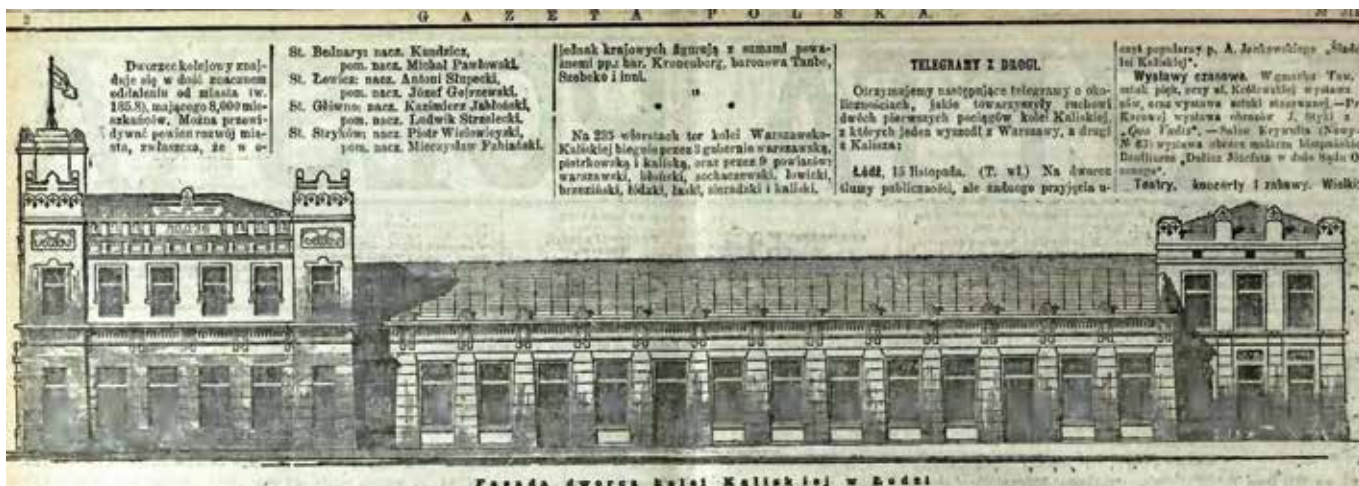
miała bowiem kolej bironowsko-stroussbergowska pominąć zupełnie stolicę guberni i jej okolicę, biegnąc z Oleśnicy przez Syców, Kempno, Podzamcze, Wieruszów, Żłoczew i Sieradz do Łodzi.

Pomimo gorącego poparcia przez władze pruskie i pomimo zużycia kolosalnych wpływów Stroussberga, podanie, skutkiem opinii miejscowych władz kaliskich i minisiterium komunikacji, nie uzyskało zatwierdzenia, a sprawa pobudowania kolei odwlekała się z roku na rok.

Dopiero w roku 1898, dnia 21 marca na odbytem w Warszawie posiedzeniu akcjonariuszów kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z całą energią zabrano się do przeprowadzenia wielkiego dzieła. Akcjonariusze upoważnili wówczas oficjalnie Radę zarządzającą do podjęcia na nowo starań o koncesję. Tym razem starania dzięki poparciu J. O. księcia Imeretyńskiego, ówczesnego general-gubernatora, uwieńczone zostały pomyślnym skutkiem. W pozwoleniu, jakie Rada zarządzająca kolei i Warsz.-Wiedeńskiej otrzymała, zawarowało sobie jednakże ministerium komunikacji, ażeby szerokość toru przyszłej linii stosowała się ściśle do typu «ogólno-państwowego», nie «środkowo-europejskiego». Różnica w szerokości wynosi 100 milimetrów, tor «środkowo-europejski» obejmuje bowiem 1,435 mm., «ogólno-państwowy» zaś 1,525 mm.

Na mocy tych przepisów pierwsze studia przedsięwzięł bar. Tyzenhausen. Powtórnych studyów dokonał inżynier Ziemiński; podług jego planów rozpoczęto też roboty na wiosnę 1900 roku. Z łona Rady zarządza-

Fasada dworca kolei Kaliskiej w Łodzi
Fot. arch. R. Bonisławskiego



jącej kolei Warszawsko-Wiedeńskiej wybrany został «komitet gospodarczy» kolei Warszawsko-Kaliskiej. W skład tegoż komitetu weszli pp.: bar. Leopold Kronenberg, jako prezes, inż. Józef Pryffer, jako dyrektor techniczny i kierownik robót, mec. Leon Grabowski, dyr. Karol Strasburger i dyr. [Ferdynand] Rydzewski. [...]

Przebieg budowy.

Po wytknięciu linii przez Łowicz, Łódź i Sieradz, całość budowy podzielono na 4 dystanse i natychmiast przystąpiono do prac przedwstępnych we wszystkich punktach, napotykając małe trudności techniczne, lecz natomiast natrafiając na ogromne przeszkody przy wykupywaniu gruntów w gęsto zaludnionych okolicach; które tor musiał przecinać. Te przeszkody pociągnęły za sobą ten skutek, że w wielu razach musiano omijać teren wytknięty i czynić odchylenia od toru.

Długość linii obliczona została na 241 wiorst, z których 235 sięga aż do stacji Kalisz, reszta zaś obejmuje drogę od Kalisza do Noskowa, ew. Skalmierzyc w W. Ks. Poznańskim. Wywiązując się z zadania, koncesjonariusze wykończyli całą przestrzeń, od Kalisza też do Skalmierzyc wybudowane zostały dwa tory, jeden o typie «ogólno-państwowym», drugi «środkowo-europejskim», tory te jednakże do czasu uregulowania kwestyi przeładunkowej nie mogą być eksploatowane. Ruch zatem, począwszy od dnia dzisiejszego [15 listopada 1902 r.] odbywa się na 235 wiorstach. Z wyjątkiem wiaduktu, wniesionego na 3 wiorście od Warszawy i z wyjątkiem większego mostu na Warcie pod Sieradzem, budowa kolei Warszawsko-Kaliskiej, nie przedstawiała pola do popisu sztuki inżynierskiej. Wiadukt pod Warszawą nie łatwym był jednak do wykonania z tego względu, że roboty postępować musiały z niezwykłą precyzją i ostrożnością, ażeby ruch na linii kolei Warszawsko-Wiedeńskiej nie był ani na chwilę zatamowany. Tor kaliski, biegnąc ponad 8 torami na wzniesieniu 18 stóp, nie posiada żadnego oparcia środkowego, znajduje on przeto oparcie na 2 przyczółkach, co przy rozpiętości 41 sążni przedstawia się nader efektownie. Do wykończenia tej budowy zużyto 25,000 pudów żelaza. [...]

Za Strykowem rozpoczyna się panowanie kominów fabrycznych, tor kolejowy przecina też odtąd okolice najbardziej przemysłowe w kraju. Nie ulega wątpliwości, że korzyści z nowej arterii komunikacyjnej wyzyskane tu będą należycie. Urządzenie stacji w Zgierzu na 120 wiorście stawia to ludne (2,000 m.) miasto w rzędzie dominujących ognisk przemysłowych, chociaż bowiem Zgierz posiadał już, przy pomocy doskonale funkcjonującej kolejki elektrycznej komunikację z Łodzią i Pabianicami, to jednak przyłączenie miasta do toru kolei normalnej będzie musiało wywrzeć wpływ nader dodatni na dalszy rozkwit przemysłu. Korty zgierskie rywalizują skutecznie z wyrobami zagranicznymi, przedzalniami wełny i bawełny, a szczególnie farbniarstwo dotrzymują placu potęgom łódzkim.

Dla Łodzi kolej Warszawsko-Kaliska odegra rolę ogromną, tu więc też znajduje się główna po Warszawie stacja, pobudowana w miejscu dogodnym, obszerna

i okazała (w. 130.1). Ze względu na ruch osobowy, jaki tu się wytworzy, pociągi zatrzymywać się będą blisko ½ godziny, ażeby następnie wyruszyć do Pabianic (w. 143.7), takiego samego siedliska przemysłu, jakim jest Zgierz. Pabianice liczą dziś 32,000 ludności, a ludność ta wzrasta się stale.

W tym centrum przemysłu zadziwia poniekąd mały, 6 tysięczny Łask (w. 150), niezajmujący dotąd wybitnego stanowiska i poprzez stający na skromnych warunkach zwykłego miasta powiatowego. Kolej i sąsiedztwo z jednej strony Pabianic, z drugiej stacji następnej Zduńskiej Woli może przyczyni się do podźwignięcia uśpionego miasta.

Mieszkańcy Zduńskiej Woli wielkie nadzieje pokładają na rozpoczęciu ruchu prawidłowego na kolei, pomimo, że przy rozległości miasta stacja, umieszczona na 169.8 wiorście, nie mogła zadowolić wszystkich wymagań. Byłoby do życzenia, ażeby w szeregach pracowników w Zduńskiej Woli, po otwarciu ruchu kolejowego, dało się uczuć przyływ sił krajowych, przez co niesympatyczne miasto pozyska charakter więcej polski, niż obecnie. Obroty handlowe sięgają tu 20 mil. rubli.

Ze Zduńską Wolą kończy się właściwie okręg fabryczny i tor kolejowy mija odtąd żyzne, w doskonałej kulturze utrzymane ziemie sieradzkie. [...]

Ruch pociągów.

Do czasu odebrania linii przez komisję, wyznaczoną z Petersburga, co zapewne nastąpi dopiero na wiosnę, szybkość biegu pociągów na kolei Warszawsko-Kaliskiej oznaczona została na 30 wiorst na godzinę, wobec czego trwać będzie podróż do Kalisza godzin 10. Czas ten zostanie skrócony następnie.

Pomimo, że tabor kolei jest już dostatecznie zaopatrzone, do czasu odbioru przez komisję wypuszczony będzie tylko jeden pociąg dziennie z Warszawy i jeden z Kalisza. Wyruszanie ich ze stacji krańcowych oznaczono na godzinę 8 rano.

Kolej Warszawsko-Kaliska dysponuje 32 lokomotywami towarowymi i 7 osobowymi¹.

¹ „Gazeta Polska” nr 311, 2/15 listopada 1902, s. 1-2.



Dworzec Kaliski. Poczta z 1906 r.
Fot. arch. R. Bonisławskiego



Spełnione marzenia

Podróżowanie należy do najpowszechniejszych potrzeb człowieka. Sprawność, szybkość i wydajność systemów transportowych rozstrzyga o rozwoju oraz sukcesach gospodarczych państw i regionów. Dobry transport pozwala na utrzymywanie kontaktów handlowych, kulturalnych, rodzinnych. Jest podstawą wielu branż, w tym turystycznej. Wydawało się, że rozwój transportów samochodowego i lotniczego spowoduje regres kolei. Jest inaczej. Lotnictwo pogłębia kryzys klimatyczny. Przestrzeń powietrzna jest coraz bardziej zatłoczona. Lotniska pękają w szwach. Ich przepustowość jest na wyczerpaniu. Przewozy kołowe także odpowiadają za znaczącą część emisji gazów cieplarnianych. Na drogach i w miastach narasta zjawisko kongestii. Środkiem zaradczym może być nowoczesna i szybka kolej.

Kolej Dużych Prędkości (KDP) to nowoczesny system transportowy przeznaczony do przewożenia osób na dystansie kilkuset kilometrów z prędkością większą niż 250 km/h. Pionierami szybkiej kolei są Japończycy. Pierwszą linię kolejową, na której przekroczono prędkość 200 km/h (210), obsługiwały pociągi klasy Shinkansen. Została ona uruchomiona w 1964 r. na trasie Tokio – Osaka. Dziś japońska kolej łączy wielkie ośrod-



Autor we fragmencie tunelu średnicowego

Fot. Kamil Deptuła

ki miejskie z prędkością sięgającą 320 km/h. W Europie prace nad KDP podjęli jako pionierzy Francuzi (1967 r.) i Włosi (1976 r.). Prędkości uzyskiwane na początku sięgały 200 km/h. Przełom nastąpił w 1981 r., gdy na przeznaczony do ruchu szybkich pociągów linii kolejowej pomiędzy Paryżem a Lyonem z prędkością 260 km/h pomknął nowoczesny skład zespolony TGV. Współcześnie prędkość TGV wzrosła do 320 km/h. Japończycy i Francuzi znaleźli naśladowców. W Azji własne systemy KDP rozwijają Chiny, Korea Południowa i Tajwan. W Europie sieć szybkich kolei budują Hiszpania, Włochy, Niemcy, Holandia i Belgia. Powstały szybkie połączenia Londyn – Paryż i Londyn – Bruksela pod Kanałem La Manche, obsługiwane przez Eurostar z prędkością 300 km/h (w tunelu do 160 km/h). Najdłuższą sieć szybkich kolei w Europie wybudowała Hiszpania, w Azji – Chiny. W Polsce z uwagą przyglądano się rozwojowi szybkiej kolei. W połowie lat 90. XX w. powstały pierwsze koncepcje budowy KDP w naszym kraju. Zainteresowaniu projektem sprzyjała prezentacja TGV na polskich torach w 1995 r. Nowoczesna jednostka zespolona została między innymi zaprezentowana w Łodzi 18 czerwca 1995 r. Pod koniec lat 90. PKP podjęły próbę zakupu nowoczesnego, szybkiego taboru Pendolino, ale w 1999 r. przetarg unieważniono. Kontynuowano prace koncepcyjne. W 2006 r. rozpoczęto wstępne studium wykonalności. W grudniu 2008 r. Rada Ministrów przyjęła program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce. Program tzw. Y zakłada połączenie największych miast kraju liniami pozwalającymi na rozwijanie prędkości 300–350 km/h. W pierwszym etapie linia ma łączyć Warszawę i Łódź z Wrocławiem i Poznaniem. Rozwidlenie „Y” w pierwotnym planie, uzgodnionym w konsultacjach społecznych, miało nastąpić w Nowych Skalmierzycach między Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim. W dalszych etapach „Y” może być przedłużony do Berlina i Pragi oraz włączony do europejskiej sieci KDP. Możliwa jest także rozbudowa linii do Lublina i Rzeszowa, a także do Szczecina. Drugi mniejszy „Y” Warszawa – Kraków – Katowice zakłada podwyższenie indeksu prędkości do 200–230 km/h na Centralnej Magistrali Kolejowej i wybudowanie łącz-



Fragmencie tunelu średnicowego

Fot. Kamil Deptuła



Fragment tunelu średnicowego

Fot. Kamil Deptuła



Fragment tunelu średnicowego

Fot. Kamil Deptuła

nicy z dużym „Y”. Ten pomysł częściowo został zrealizowany. Zakupione w 2011 r. składy Pendolino na Centralnej Magistrali Kolejowej od 2014 r. rozwijają prędkość 200 km/h. Z punktu widzenia efektywności projektu KDP kluczowe było zapewnienie połączenia centrów miast. Wstępne plany nie spełniały tego założenia. Z uwagi na fakt, że dworzec Łódź Fabryczna był dworcem czołowym, te pierwsze projekty nie przewidywały wjazdu szybkich pociągów do centrum miasta. Pasażerowie z Łodzi mieli być obsługiwani na przystanku zlokalizowanym w okolicach Strykowa. Takie usytuowanie dworca KDP nie dawałoby szans na poprawę dostępności komunikacyjnej liczącej ok. 700 tysięcy mieszkańców Łodzi. Dalsze prace doprowadziły do zmiany założeń. Powstała koncepcja poprowadzenia linii kolejowej w tunelu pod miastem i zagłębienia peronów dworca na poziomie minus 16 m. Dwie krawędzie peronowe będą przeznaczone do obsługi KDP. Sześć pozostałych obsłuży ruch dalekobieżny, regionalny i aglomeracyjny.

Na wniosek polskiego rządu projekt został wpisany do Transeuropejskiej Sieci Transportowej w grudniu 2013 r. Dzięki temu można liczyć na jego finansowanie ze środków UE.

Dworzec i pierwszy tunel od strony wschodniej są już eksploatowane. Trwają prace przygotowawcze do budowy tunelu przeznaczonego do obsługi KDP. Rozpoczęło się już drążenie tuneli kolei konwencjonalnej. Ogromny tunel o średnicach 13 metrów poprowadzi od Dworca Łódź Fabryczna i w pewnym momencie rozdzieli się na cztery mniejsze o średnicach 8,5 m, które poprowadzą ruch w kierunku dworców Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec.

Mieszkańcy Łodzi i aglomeracji łódzkiej uzyskają nowe wygodne połączenia obsługujące większość kierunków podróży. Łódź dzięki zwiększonej dostępności komunikacyjnej otrzyma nowy impuls rozwojowy, a nasz kraj zyska połą-



Kabina sterująca maszyny drążącej tunel

Fot. Kamil Deptuła

czenie systemów kolejowych. Ostatecznie wymażemy granice zaborów, które w obrazie sieci kolejowej okazały się wyjątkowo trwałe.



Fragment tunelu średnicowego

Fot. Kamil Deptuła



Perła w koronie wąskich torów regionu łódzkiego: Kolej Rogów – Rawa – Biała

CZAR WĄSKICH TORÓW

Wielu pasażerów pociągu Warszawa – Łódź, który przejeżdża przez Rogów, nie wie, że właśnie mijają jedną z największych atrakcji turystycznych województwa łódzkiego i traci okazję spotkania z historią. Z okien pędzącego wagonu prawie nie widać odległej o kilkadziesiąt metrów stacji Rogowskiej Kolei Wąskotorowej, najdłuższej w Polsce czynnej linii wąskotorowej i zgromadzonych tam zabytków techniki kolejowej. A przecież warto przerwać podróż, by wrócić do Rogowa na niepowtarzalne spotkanie z przeszłością.



Stacja Rogów w roku 1930
Fot. Inżynier Kolejowy nr 71



Stacja Rogów Towarowy Wąskotorowy
Fot. Adam Wawrzyniak

WOJNA I PO WOJNIE

Jest początek roku 1915, I wojna światowa trwa dopiero od pół roku. W listopadzie i grudniu 1914 r. po nieudanej ofensywie Rosjan, zwanej „Bitwą Łódzką” (110 tys. poległych żołnierzy armii rosyjskiej i 90 tys.

niemieckiej oraz austriackiej, w tym tysiące Polaków, zmuszonych do bratobójczej walki), front zatrzymał się na linii rzeki Rawki. Stał tam aż do maja 1915 r., kiedy to Niemcy przełamali obronę rosyjską po ataku gazowym pod Bolimowem. Wcześniej walki były krwawe i wyczerpujące. Dowództwo niemieckie postanowiło szybko zbudować linię kolei wąskotorowej od Rogowa przez Głuchów i Rawę do Białej Rawskiej, o łącznej długości 49,5 km. Miała służyć do transportu ludzi, broni, amunicji i zaopatrzenia na front, a także do wywożenia rannych na tyły. Budowę rozpoczęto 28 lutego 1915 r. Szybko ułożono tory o rozstawie 600 mm. Łączyły się z „normalną” koleją w Rogowie. Linia pierwotnie nazywała się Rogow Feldbahn. Do robót torowych wykorzystano cztery wyspecjalizowane kompanie żołnierzy.

W maju 1915 r. armia carska rozpoczęła odwrót z zajętych pozycji. Był to ostateczny koniec zaboru rosyjskiego na ziemiach polskich. Feldbahn stracił na znaczeniu militarnym, ale dotrwał do końca I wojny światowej. Po odzyskaniu niepodległości linię przejęły Polskie Koleje Państwowe. Zaczęła służyć głównie do zaopatrywania Rawy i innych mniejszych miejscowości oraz pobliskich folwarków, ale korzystali z niej także ludzie dojeżdżający do Rawy czy dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Rogowie. II wojna światowa nie spowodowała zniszczenia kolejki. W 1954 r. zmodernizowano linię i poszerzono rozstaw torów do 750 mm, zwiększono liczbę pociągów, dzięki czemu pasażerowie zaczęli dojeżdżać kolejką także do pracy i szkół. W 1996 r. Rogowska Kolej Wąskotorowa została wpisana do rejestru zabytków. Jej dobra passa trwała do 2001 r., kiedy to PKP podjęły decyzję o likwidacji wąskotorówki. Tym samym niefra-



Pociąg prowadzony parowozem serii Px48 rusza ze stacji Biała Rawska, l. 1960-1970
Fot. arch. FPKW

sobliwie wykreślono z mapy województwa łódzkiego część jego historii. Przeważały względy ekonomiczne: kolejka nie przynosiła dochodów.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć tu o jeszcze jednej „małej kolei” na terenie naszego województwa. To Krośniewicka Kolej Wąskotorowa, swoista siostra Kolei Rogowskiej. Działała od 1910 r. jako kolej cukrowni Ostrowy i miała wówczas 28 km długości. Po wybuchu I wojny światowej Niemcy na terenie całych Kujaw rozpoczęli budowę kolei wojskowych, łącząc istniejące już różne koleje cukrownicze w jedną sieć dostosowaną do jednakowej szerokości torów – 600 mm. Linię wychodzącą z Krośniewic przedłużyli do Strykowa. Dzięki połącze-



Parowóz serii Px48 na st. Rawa Mazowiecka, l. 1955-1960
Fot. arch. FPKW

niom z innymi wąskotorówkami na terenie Wielkopolski i obecnego województwa kujawsko-pomorskiego można było dojechać do Włocławka, a nawet do Gniezna. Zachowały się wspomnienia oficerów, którzy z frontu jeździli wąskotorówką na urlopy aż do ówczesnych Prus Wschodnich, do Olsztyna (oczywiście z przesiadką). W latach 1948–1951 cała sieć Kolei Krośniewickiej „odzyskała” rozstaw torów 750 mm, prowadzono na niej ruch na linii Krośniewice – Ozorków. W 2008 r. linię zamknięto, bo nie była dochodowa. Od tego czasu trwa urzędniczy pat: gminy wzdłuż linii nie chcą przejmować od PKP gruntów kolejki, bo to dodatkowe koszty, jednocześnie nie dostrzegają potencjalnych korzyści.



Pociąg KWRRB na wiadukcie nad CMK
Fot. Michał Zajfert

LUDZIE

Z mapy Polski po transformacji gospodarczej zniknęło wiele wąskotorówek. Tabor poszedł na złom, tory rozkradli złomiarze. A jednak wielu ludzi patrzyło perspektywicznie i rozumiało, że koleje wąskotorowe mogą być wielką atrakcją turystyczną. Przecież to część

naszej historii, świadectwo polskiej myśli technicznej oraz świetna okazja do zwiedzania zabytków w miejscowościach leżących na ich trasie. Co może zastąpić niespieszną podróż wśród pól i lasów w wagonach ciągniętych przez sapiący parowozik? Czy na innej linii kolejowej można zatrzymać się na piknik czy wędrowkę po miasteczku, wziąć udział w jarmarku lub odpuszcie, posłuchać opowieści z czasów, kiedy na front jechali żołnierze, na tę wojnę, która przyniosła Polsce niepodległość? W wielu miejscach wystarczy przejść kilkaset metrów od pociągu, żeby natknąć się na zapomniane cmentarze wojenne, zachowane stare okopy, schylić się po odłamek sprzed ponad stu lat czy ołowianą kulkę szrapnela...

W 2001 r. zapadła decyzja Dyrekcji PKP o likwidacji wszystkich kolei wąskotorowych w kraju. Skrzyknęli się jednak miłośnicy starych pociągów, prawdziwi, lokalni patrioci strzegący historycznej spuścizny. Powstała Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych (FPKW), która ratuje Kolej Rogów – Rawa – Biała. W Rogowie, na stacji Rogów Towarowy Wąskotorowy zgromadzono drugą co do wielkości w Polsce kolekcję zabytkowego taboru wąskotorowego. Wolontariusze w całym kraju ratowali to, co zostawało po likwidowanych liniach – parowozy, drezyny, wagony, w tym takie, których historia sięga początków XX w., a nawet starsze. Rogów stał się bezpieczną przystanią dla tych zabytków techniki.

Problemy są dwa – ogrom pracy, jakiej wymaga ratowanie wąskotorówki, i (jak zawsze) za mało środków na renowację taboru, utrzymanie budynków i torowisk w należytym stanie, eksploatację działających pociąg-

gów, zakup czy sprowadzenie nowych eksponatów. Nikt się jednak nie poddaje, a miłośników kolejowego dziedzictwa przybywa.

Fundacja działa wyłącznie dzięki wsparciu darczyńców. Nie ma stałego finansowania ze środków publicznych, które pozwoliłoby zabezpieczyć ciągłość jej działania. Mimo to walczy, żeby Kolej Rogowska odzyskała dawną świetność i kursowała na całej trasie. Obecnie można przejechać się z Rogowa do Jeżowa (8 km). Dłuższy odcinek z Rawy do Białej (19 km) został zawieszony ze względu na pandemię. Odcinek Jeżów – Rawa od 2015 r. pozostaje wyłączony z eksploatacji w ruchu pasażerskim ze względu na zły stan toru. Bez zaangażowania środków publicznych nie uda się przywrócić ruchu na tej trasie. Niezależnie od pociągów planowych, kursujących według stałego rozkładu jazdy, organizowane są też przejazdy okolicznościowe – można np. zamówić wesele w podróży wąskotorówką lub inną uroczystość rodzinną w pociągu. Pociągi rozkładowe kursują obecnie w ciągu całego roku. W sezonie letnim – od końca kwietnia do początku października – oraz w sezonie zimowym – w trakcie trwania ferii szkolnych.

MARZENIA

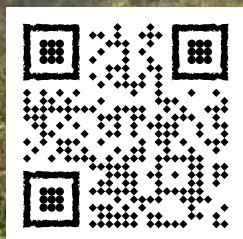
Województwo łódzkie nie ma atrakcji turystycznych w postaci morza, gór, jezior czy wielkich kompleksów leśnych. Tym bardziej trzeba wykorzystywać to, co może przyciągnąć turystów. Historyczne wąskotorówki mogłyby stać się europejską perłą. W 2015 r. do

Wydziału Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego przyszedł pewien Brytyjczyk, przedstawiciel stowarzyszenia opiekującego się wąskotorówkami na terenie Anglii. Był zdumiony, że władze regionu nie wykorzystują tak wspaniałego waloru turystycznego. Opowiadał, że tylko jedną, kilkukilometrową, historyczną koleją, której trasa biegnie wzdłuż klifów nad kanałem La Manche zajmuje się trzydzieści stowarzyszeń (!). Pytał, dlaczego w Polsce nie doceniane są takie zabytki techniki – przecież czynne linie kolei wąskotorowych to wielka atrakcja, wyraz szacunku dla historii i sposób na ocalenie spuścizny minionych pokoleń. Trudno było odpowiedzieć na jego pytania...

Wyobraźmy sobie, że turyści zaczynają kilkudniową podróż przez województwo od Krośniewic. Wąskotorówka dowozi ich aż do Ozorkowa. Poszczególne gminy wzdłuż trasy oferują na postojach lokalne atrakcje – każda inną. Staropolska uczta szlachecka w jednej, przejazd przez dawny front I wojny w drugiej, połączony z atakiem na „ciuchcią” i wzięcie do niewoli, zakończone noclegiem o chlebie i wodzie w dawnym więzieniu w Łęczycy (ale w programie pobytu oczywiście zwiedzenie pięknego miasta, pobliskiego Tumu i wizyta u Boruty). W trzeciej – na ludowo, prezentacja bogactwa folkloru regionu. Wszystko zależy od inwencji gospodarzy. Z Ozorkowa turyści docierają do Łodzi tramwajem. Mamy przecież unikatową w skali Europy sieć tramwajów podmiejskich od Ozorkowa i Zgierza po Lutomiersk i Pabianice. Dlaczego nie można uruchomić tych linii i włączyć ich do szlaku przez całe województwo? Turyści

Pociąg parowy z okazji 100-lecia KWRRB przewozi turystów podczas Światowych Dni Turystyki, wrzesień 2015 r.

Fot. Adam Wawrzyniak



zwiedzają Łódź, pociągiem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej docierają do Rogowa i po odwiedzeniu wspaniałego Arboretum ruszają dalej, przez Jeżów i Rawę do Białej. Po drodze – rekonstrukcje historyczne, pikniki, koncerty, ogniska... Przecież wąskotorówki nikt nie pogania, może zatrzymać się na nocleg pod gwiazdami. W 2008 r. tereny walk z czasów I wojny światowej pod Łodzią zwiedzał Robert Weiten, wicemer miasta Verdun. Był wstrząśnięty, że mamy tak wielki potencjał turystyczny, którego nie wykorzystujemy. Verdun żyje z „pierwszowojennej” turystyki. W imieniu miasta i regionu zaproponował pomoc w organizacji widowisk historycznych – takich, jakie do Verdun przyciągają co roku tysiące turystów. Skończyło się na rozmowach, potem pomysł odszedł w zapomnienie. A szkoda, bo moglibyśmy stworzyć w Polsce coś na miarę francuskiej atrakcji. Rogów i wąskotorówka odgrywałyby wiodącą rolę w tym przedsięwzięciu.

Kto mógłby przejechać? Przede wszystkim miłośnicy dawnej techniki kolejowej z całego świata. Ludzie zainteresowani historią I wojny światowej na wschodzie, o której w Europie zachodniej prawie nic nie wiadomo, choć to „Bitwa łódzka” stoczona w listopadzie i grudniu 1914 r. uratowała Paryż od zajęcia przez Niemców. Mogliby przyjeżdżać potomkowie żołnierzy dwudziestu narodowości, którzy walczyli i ginęli wtedy pod Łodzią, wnukowie poległych do dziś pytają, gdzie spoczywają ich dziadkowie i pradziadkowie. Podkarpacie oraz Małopolska wiedzą, jak ważna jest turystyka sentymentalna – na cmentarze wojenne z lat 1914–1915 przyjeżdżają Niemcy, Austriacy, Czesi, Węgrzy, Rosjanie. Tam też kursują wąskotorówki i nikt nie ma problemu z ich funkcjonowaniem. Są wielką atrakcją.

Można sobie pomarzyć o kompleksowym projekcie turystycznym, wielkim wsparciu finansowym i promocji na całym świecie... A póki co, pozostaje oddać hołd entuzjastom, którzy z pasją ratują Kolej Wąskotorową Rogów – Rawa – Biała, walczą o każdą złotówkę i poświęcają cały wolny czas na wzbogacanie ekspozycji. No i oczywiście przejechać się tą małą koleją, podziwiając okoliczne pejzaże i zabytki, gdyż każdy sprzedany bilet na przejazd jest finansowym wsparciem trwania tego niezwykłego obiektu.

Wycieczka koleją Rogów – Rawa – Biała
Fot. Ryszard Bonisławski



Wycieczka koleją Rogów – Rawa – Biała na trasie do Jeżowa
Fot. Ryszard Bonisławski



Ocalone od zapomnienia, przywrócone następnym pokoleniom

Skansen Lokomotyw i Urządzeń Technicznych w Karsznicach – jest filią Muzeum Historii Miasta Zduńska Wola

Niewiele brakowało, aby to miejsce w ogóle nie istniało. W maju 2012 r. staraniem Zduńskiej Woli powołano do życia Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Zduńskiej Woli Karsznicach. Teren ogrodzono, oświetlono i objęto monitoringiem. Dziś jest to filia Muzeum Historii Miasta Zduńska Wola, którym zarządza dyrektor Tomasz Polkowski. Jeszcze kilkanaście lat temu rosła tu trawa po pas, a dziś możemy oglądać niezwykle zabytki kolejnictwa. Ale od początku. To tutaj w 1933 r. otwarto jedną z największych i najnowocześniejszych parowozowni nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Zdarzało się, że na hali napraw jednocześnie pracowano aż nad 12 parowozami. Kiedy kończyła się era parowozów, pomysłało, że należy zachować dla potomności pamiątkę po trakcji parowej. Jakie parowozy postanowiono ocalić od zapomnienia w pierwszej kolejności – polskiej produkcji rzecz jasna, które pracowały w Karsznicach. Pierwszym parowozem wybranym do uratowania został Ty23. Takich parowozów w Karsznicach mieliśmy przed wojną 32 sztuki. Przy udziale ówczesnego dyrektora zakładów Mariana Fiołka i naczelnika zakładów Sylwestra Szostaka oraz pracownika Czesława Boczka (dzięki którym Skansen powstał) szukano po całej Polsce takiej jednostki. Kompletny egzemplarz znaleziono dopiero w Żurawicy Medyce na granicy polsko-ukraińskiej. Nie był to jednak koniec problemów. Przetransportowanie jednostki na własnych kołach, po torach nie było prostym zadaniem, gdyż maszyna została już przerobiona na inny, szerszy rozstaw torów, aby transportować towar na Ukrainę (która wówczas była republiką Związku Radzieckiego) z Huty Katowice. Ale od czego są znajomości – na szczęście znalazł się człowiek z Przemysła, kierownik specjalnego pociągu ratunkowego, który podpowiedział, co zrobić, i pomógł w rozbiórce. Udało się. Maszyna na platformach dotarła do Karsznic i została rozładowana. Od tego momentu historia ma nieoczekiwany przebieg, gdyż nikt nie wierzył w to, że parowóz zostanie złożony z powrotem. Mówiono nawet: „co za wariat ten złom przywiózł, kto ten złom teraz złoży”. Jednak się udało, odbudowany parowóz spodobał się i za zgodą krajowych władz kolejowych przystąpiono do gromadzenia kolejnych artefaktów i urządzeń kolejowych. Działo się to w latach 1990–1993. Do dziś można oglądać je w Skansenie.

Tuż przy wejściu do Skansenu, po prawej stronie znajdują się dwa niezwykle ciekawe obiekty. Pierwszy z nich to dźwиг o napędzie parowym, a nie jak dziś elektrycznym, spalinowym czy spalinowo-elektrycznym. To jest



Artefakty o napędzie parowym: dźwиг i pług (drugi plan)
Fot. Paweł Wojtyczka

dźwиг amerykańskiej produkcji z 1943 r., sprowadzony do Karsznic z Lublina. Tuż obok stoi druga maszyna, która jako żywo przypomina urządzenia wierzące tunele pod metro – skojarzenia jak najbardziej słuszne – ale ten pojazd nie służy do drążenia tuneli pod ziemią, a w śniegu. To parowy, wirowy pług odśnieżny z 1942 r. wyprodukowany w Niemczech.



Element wirowy w pługu parowym
Fot. Paweł Wojtyczka

Spoglądając nieco w dal, wśród drzew, zobaczymy wagon na pochylni. To bliźniaczy wagon pierwszej kolejki terenowo-linowej zamontowanej w Zakopanem na Gubałówce w 1938 r., krótko przed mistrzostwami świata w narciarstwie klasycznym, które odby-

Wagon kolejki na Gubałówkę
Fot. Paweł Wojtyczka



wały się od 11 do 19 lutego 1939 r. w Zakopanem, równoległe z mistrzostwami świata w narciarstwie alpejskim. Polska zakupiła dwa takie wagoniki w Szwajcarii. Jeden z nich jest w Zduńskiej Woli, w latach 1995–1997 stanowił w Skansenie nie lada atrakcję, gdyż goście zapraszano do jego wnętrza. Na zainstalowanych na dwóch poziomach telewizorach mogli obejrzeć filmy z wjazdu na Gubałówkę. Ogromnym zaskoczeniem dla zwiedzających był moment, w którym tuż po emisji filmu wagonik wypychano na wysokość 6 metrów, imitując wjazd na szczyt góry. Dziś taka atrakcja byłaby jedyną w Polsce i trzeba wierzyć, że uda się ją przywrócić.

Naprzeciwko wirowego pługu i dźwigu parowego prezentowane są parowozy, pierwsze trzy to jednostki manewrowe, zwane „kusymi” lub „tendrzakami”. „Tendrzaki” to te, za którymi był ciągnięty tender, czyli wagon z węglem i wodą, choć same posiadają po obu bokach kotła zbiorniki na wodę, no a „kusy” to właśnie ten pozbawiony owego tendra. Pociągi ciągnięte przez te maszyny nie poruszały się na dalekich trasach, dlatego wystarczał nieduży zasób węgla i wody. Transportowały węgiel i stal ze Śląska, stąd ich nazwy „Śląsk”, „Ferrum”, „Baziel” przez kolejarzy zwany „Bazyli”. Parowóz typu Tkh 4209 wyprodukowano aż 480 sztuk. Były dobrymi i sprawnymi maszynami, dlatego też znaczną ich liczbę, bo aż 80, wyeksportowano do Czech, Rumunii, na Węgry a kilka nawet do Korei. „Bazyli” najstarszy z owej trójki, ten najmniejszy, został wyprodukowany w Sosnowcu w 1940 r. Po wojnie wznowiono produkcję „Bazylego” (wraz z „Ferrum”), ale już w Chrzanowie. „Śląsk” to były również świetne maszyny, więc ok. 90 wyeksportowano do Chin (z 390 w ogóle wyprodukowanych), a nie do końca zweryfikowane źródła podają, że niektóre z nich podobno nadal są eksploatowane.



Parowozy od lewej: „Śląsk”, „Ferrum”, „Baziel”
Fot. Paweł Wojtyczka

Zaraz za opisaną trójką znajduje się olbrzymi pojazd – to największy i najcięższy parowóz, jaki kiedykolwiek jeździł na polskich torach. Parowóz amerykańskiej produkcji nazwany, nomen omen, „Amerykanem” albo „Trumanem”, gdyż w czasie, gdy go produkowano, na fotelu prezydenckim w Stanach Zjednoczonych zasiadał Harry S. Truman. Takich parowozów w 1947 r. przyплыnęło z USA dokładnie 100. Bydgoszcz otrzymała 24 jednostki, a Karsznice resztę, czyli 76. Świadczy to o wielkości i randze zakładu istniejącego wówczas w Karsznicach (dziś administracyjnie część Zduńskiej Woli). Ty246 w owym czasie był najnowocześniejszym parowozem, bo miał już mechanizm z podajnikiem



Parowóz Ty246 zwany „Amerykanem” lub „Trumanem”
Fot. Paweł Wojtyczka

węgla, zwanych „stokerem”. Choć pomocnik był jeszcze potrzebny, to jego zadanie się zmieniło: w starszych wersjach musiał cały czas łopatą dokładać węgiel do paleniska, a tu działa się to automatycznie, węgiel był dostarczany wprost na płytę paliwową systemem ślimakowym, by przy użyciu sprężonego powietrza pomocnik mógł jedynie rozprowadzać go po całym palenisku. W tendrze takiego parowozu mieszczą się 32 metry sześciennego wody, a w skrzyni węglowej 14 ton węgla. Całość przygotowana do jazdy waży niebagatelne 193 tony. To jedyna maszyna (Ty246) z całej setki, jaka ocalała, co oznacza, że nigdzie poza Karsznicami nie można jej obejrzeć.

Niestety w tej chwili żaden z parowozów znajdujących się na terenie Skansenu nie jest na chodzie. Jeszcze w latach 1994–1998 jeździł tzw. pociąg retro, lokomotywa Tkt48, którą niestety z Karsznic odsprzedano za przysłowiowy grosz.

Na terenie Skansenu obok „Amerykana” oglądać możemy Ty43, zwane parowozami wojennymi, bo zostały wyprodukowane przez Niemców w Elblągu w czasie wojny jako Br42 i Br52, oraz polskie parowozy Ol49 (100 km/h) i Pt47 (110 km/h). Furorę robi wielkość kół, ich wysokość wynosi 1850 mm.



Parowóz Ol49
Fot. Paweł Wojtyczka

Niestety nie ma już parowozu Ty23 z numerem 273 – to był najlepszy polski parowóz wyremontowany w Karsznicach przez pracowników Zakładu Taborów. Został sprzedany przez licytatora PKP Cargo znów za przysłowiowy grosz (1000 zł). Na nieszczęście dla Karsznic, ale na szczęście dla regionu łódzkiego parowóz ten znajduje się niedaleko, bo w Parowozowni Skiernie-

wice. Taki sam los spotkał Ty51 z numerem 1. Pierwszy parowóz (jeden z ośmiu) wyprodukowany na wzór „Amerykana”, który trafił do Karsznic w 1954 r. na jazdy próbne (polegające na prowadzeniu ciężkich pociągów towarowych) zakończone bardzo dobrym rezultatem. Z Karsznic zabrano jeszcze jeden ciężki parowóz Ty2 (tzw. niemiecką dwójkę). Pojazd ten został wynegocjowany przez ówczesnego prezydenta Łodzi Jerzego Kropiwnickiego i dziś stoi na Stacji Radegast. Jak wygląda, możemy się przekonać, patrząc na parowóz Ty42, bo to praktycznie identyczna jednostka.



Fot. Paweł Wojtyczka

Parowóz Ty42



Fot. Paweł Wojtyczka

Parowóz polskiej konstrukcji – Ty45

Tuż obok niego znajduje się Ty45, też bardzo udana maszyna produkowana w Polsce i na polskiej konstrukcji. W Skansenie stoi również rarytasik – Tr21. To pierwsza seria parowozów, która została skonstruowana przez naszych inżynierów i techników w niepodległej Polsce. Polscy inżynierowie przy współpracy z konstruktorami wiedeńskimi trzy lata po odzyskaniu niepodległości zaprojektowali taką maszynę, biorąc za wzór parowozy austriackie i niemieckie. Jak się okazało, były to jedne z lepszych parowozów manewrowych w Europie. Popyt na nie był duży i produkowano je w Polsce, Austrii i Belgii.

Bardzo ciekawy eksponat znajduje się na tyłach Skansenu, tuż przed Izbą Pamięci. To wagon pocztowy niemieckiej produkcji z 1920 r. Dziś nie spotyka się takich wagonów z przybudówką, w której oddzielne siedzisko miał kierownik pociągu. Przybudówka wystawała ponad dach wagonu i dzięki temu przez szyby kierownik

mógł zobaczyć, do której stacji dojeżdża pociąg. Ponieważ niektórzy pasażerowie podróżowali z pupilem (np. z psem), a nie mógł on przebywać wśród innych podróżnych, to właśnie tam, gdzie siedział pomocnik kierownika, znajdowało się specjalne miejsce, w którym zwierzak mógł być przypięty, a otwory w drzwiczkach ułatwiały mu zaczerpnięcie świeżego powietrza.



Fot. Paweł Wojtyczka

Wagon pocztowy

Przed pracownikami Skansenu stoi jeszcze niejedno wyzwanie, by przywrócić do łask ciekawe eksponaty. Jednym z nich, który nie przetrwał okresu wandalizmu, jest wagon kolei wirtemberskiej typu amerykańskiego z 1866 r., jeden z najstarszych w Europie. Obok stoją dwa kolejne, w nieco lepszym stanie, powoli oczyszczane i odnawiane – pochodzą z lat 1863 i 1866. Następne dwa z roku 1930 zostały już wyremontowane. To one w latach 1994–1998 jeździły jako pociąg retro na trasach: Karsznice – Łódź Kaliska; Karsznice – Sieradz; Karsznice – Chociw Łaski (k. Widawy). Pociąg prowadził parowóz Tkt48, którego dziś już niestety nie zobaczymy w Karsznicach.

Przed Izbą Pamięci stoją niezwykle ciekawe maszyny. Pierwsza z nich to potężna tokarnia kołowa z 1951 r. amerykańskiej produkcji Nilesa, dzięki której można było nadać kształt (profil) kołom parowozów lub wagonów, aby się nie wykoleiły. Druga z maszyn to silnik wysokoprężny Perkuna wyprodukowany w Warszawie w 1928 r., skonstruowany przez polskiego profesora Ebelmana, na bazie silnika czeskiej Škody, z pięcioletnim kołem zamachowym. Wyraźnie widać silnik Perkuna sprzężony z pompami głębinowymi ułatwiającymi pozyskiwanie olbrzymiej ilości wody dla parowozów. Takich maszyn na terenie zakładów w Karsznicach było kilka, kilkanaście tokarni i innych urządzeń, po-

Jak czytać oznaczenia parowozów?

Ty 42 nr 9

T – oznacza, że jest to parowóz do prowadzenia pociągów towarowych

y – umowna nazwa dla napędu (5 kół napędzających jednostkę)

42 – to rok zatwierdzenia konstrukcji danego parowozu

9 – oznacza numer kolejnego wyprodukowanego parowozu z danej serii zarejestrowanego na PKP



Tokarnia kołowa Nilesa (The Niles Tool Works Co.)
Fot. Paweł Wojtyczka

nieważ zakład nie mógł pozwolić sobie na jakąkolwiek przerwę w dostawie energii elektrycznej. Znajdowały się tu dla bezpieczeństwa dwa generatory prądu Perkuna – jeden z nich nadal jest na chodzie. Generator tego typu z silnikiem wysokoprężnym, którego część elektryczna jest na bazie czeskiej Škody, potrafił oświetlić cały zakład, grupę torów od Karsznic do stacji, a także całą ulicę Karszniczką. Gdyby udało się przenieść działającą jednostkę z Zakładów do Skansenu i ponownie uruchamiać podczas zwiedzania, byłaby to niezwykle atrakcja, porównywalna do pokazu działania maszyn poruszanych przez olbrzymie koło zamachowe napędzane wodą w Zabytkowym Zakładzie Hutniczym (walcownia i gwoździarnia) znajdującym się we wsi Maleniec w powiecie koneckim w północno-zachodniej części województwa świętokrzyskiego.

Jako trzecia stoi tu stacjonarna maszyna parowa zwana „lokomobilą”, ściągnięta ze stacji Zaryń. Znajdowała się w budynku pompowni. To maszyna parowo-tłokowa (taka jak na parowozach), produkcji niemieckiej



Lokomobilą z Zarynia
Fot. Marek Lawin

Magdeburg z 1942 r. Za pomocą koła i pasa transmisyjnego poruszała prądnicą i w ten sposób dawała napięcie na pompy wodne oraz oświetlała całą stację w Zaryniu wraz z kilkoma budynkami.

W najstarszym odrestaurowanym siłami społecznymi budynku znajdującym się na terenie parowozowni urządzono Izbę Pamięci. Pierwotnie stacjonowali tu kierownicy nadzorujący budowę całego zakładu parowozowni w Karsznicach, później była tu olejarnia. Centralnie umieszczono niezwykle precyzyjnie wykonane



Izba Pamięci Zakładu Taboru Karsznice
Fot. Marek Lawin

modele lokomotyw. Autorami wszystkich minidziel są uczniowie lokalnej szkoły kolejowej w Karsznicach pracujący pod nadzorem instruktorów. Jedyne modele, który nie został wykonany rękoma uczniów, to wagon z węglem. Pracownicy otrzymali go od kolegów kolejarzy z Tarnowskich Gór na 60-lecie zakładu, po tym jak przewieźli 600-milionową tonę (sic!) węgla ze Śląska do portów (Herby – porty na Wybrzeżu Gdańskim).



Modele kolejek wykonane przez uczniów
Fot. Paweł Wojtyczka



model wagonu z węglem – prezent z Tarnowskich Gór
Fot. Marek Lawin

W Izbie wiszą również pamiątki po czasach okupacji. Działała tutaj bardzo silna grupa oporu pod dowództwem Edwarda Pawlaka, pierwszego zastępcy naczelnika w zakładach i jednej z pierwszych osób z kierownictwa podziemia, które zginęły z rąk hitlerowców w obozie w Rawiczu. Dwóch innych – Juliusza Sylłę i Kazimierza Kałużewskiego – hitlerowcy za działalność konspiracyjną powiesili na szubienicy, którą wybudowano w Karsznicach 25 lutego 1944 r. specjalnie na tą okazję. Egzekucja miała charakter publiczny, ściągnięto na nią okoliczną ludność, by się przyglądała. W centrum Karsznic znajduje się pomnik wzniesiony ku ich pamięci, który w 1946 r. powstał ze składek mieszkańców Karsznic, pamięć o zamordowanych podtrzymuje także tutejsza Izba.

Izba gromadzi dowody bogatego życia kulturalnego, działała tu orkiestra dęta, która teraz się odradza, był teatr, balet, zespół mandolinistów, akordeonistów, kółka modelarskie, żeglarskie, duży klub sportowy zrzeszający wiele sekcji, o czym świadczy całkiem spora liczba pucharów. Na ścianach wiszą reprodukcje zdjęć zabytko-



Puchary i pamiątki po działalności sportowej i kulturalnej
Fot. Marek Lawin

wych parowozów i lokomotyw, warto zwrócić uwagę na dwie fotografie parowozów Pm36 wyprodukowanych w chrzanowskim „Fabloku” w 1937 r. – na drugim planie tzw. piękna Helena, którą możemy podziwiać w Skansenie w Wolsztynie. Wspaniałe, olbrzymie maszyny o średnicy kół równej 2 metrom, rozwijające prędkość 120 km/h i 140 km/h (stojąca obok o 7 ton cięższa za sprawą aerodynamicznej otuliny). Ta polska produkcja doczekała się na targach techniki w Paryżu złotego medalu, tam też rozwinęła prędkość ok. 160 km/h – jak na ten rok produkcji to niezwykle osiągnięcie. Była to



Replika zdjęcia parowozu Pm36 - „Piękna Helena”
Fot. Marek Lawin

całkowicie polska myśl techniczna – konstrukcja zespołu inżynierów pod kierownictwem prof. Antoniego Księżopolskiego.

Stojące w Izbie Historii modele to parowóz amerykański oraz polski parowóz Ty51 wykonany na wzór „Amerykana”. Produkowano je w Poznaniu¹. Ciekaw-



Model parowozu „Amerykana”
Fot. Paweł Wojtyczka

wostką jest fakt, że pierwszy model nazwano „Stalińcem”, gdyż w tamtych czasach poznańskie zakłady nosiły imię Stalina (sic!). Tu też przed budynkiem Izby znajduje się oryginał modelu elektrowozu Et21 wyprodukowanego w 1957 r. we wrocławskim Pafawagu. Takich maszyn nie miał na stanie żaden zakład w Polsce poza Karsznicami. Było ich tu 110 może 120.



Elektrowóz Et21 i lokomotywa spalinowa SM03-41
Fot. Paweł Wojtyczka

Znajdowało się tu również 50 maszyn dwuczłonowych do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych. Kolejny eksponat to polska lokomotywa Ty22, którą można spotkać na całej sieci PKP (wyprodukowano ich ponad 2 tysiące), tak samo jak lokomotywę Sm42, bardzo udaną maszynę, pracującą też na wszystkich ładow-



Tabliczka znamionowa z fabryki w Chrzanowie
Fot. Marek Lawin

¹ H. Cegielski – Poznań S.A. (HCP, gwarowo Ceglorz) – przedsiębiorstwo założone przez Hipolita Cegielskiego w 1846 r.



niach i nie tylko, gdyż na niektórych trasach ciągnie pociągi miejskie, osobowe.

Karsznice były głównym zakładem naprawy i wymiany lokomotyw na magistrali węglowej Śląsk – Porty (potocznie zwanej „Węglówką”), w którym pracowało w okresie świetności ponad 2 tysiące osób, a w samych tylko drużynach trakcyjnych było aż 960 pracowników. Jak duża jest to liczba, niech świadczy fakt, że dyspozytor potrafił w ciągu 12-godzinnej służby wydać ponad

Przewodnik Czesław Boczek, 2019 r.
Fot. Marcin Stępień (z arch. Filharmonii Łódzkiej)

Wycieczka po Skansenie podczas Kolorów Polski w 2019 r.
Fot. Marcin Stępień (z arch. Filharmonii Łódzkiej)

100 wykazów pracy (czyli obsługiwał ponad 100 pociągów) – co daje średnią jeden wykaz pracy co 7 minut! – a ponadto przyjeżdżały tu także do pracy drużyny z Krakowa, Poznania czy Bydgoszczy.

Dziś zakład już nie funkcjonuje, ale dzięki inicjatywie miłośników kolei sprzed 11 lat i nieustającemu zaangażowaniu dyrekcji Muzeum Skansen Lokomotyw w Karsznicach przeżywa renesans. Miejsce to zostało przywrócone pamięci, tchnięto w nie drugie a może nawet i trzecie życie. Życzymy Skansenowi tylu grup turystów dziennie, ile składów pociągów w najlepszych czasach było odprawianych w tym miejscu. Zapraszamy do tego niezwykłego miejsca regionu łódzkiego.

Artykuł ten powstał po wizycie autora w Skansenie w 2019 r. podczas jednej z 20 wycieczek zorganizowanych w ramach jubileuszowego XX Wędrownego Festiwalu Filharmonii Łódzkiej „Kolory Polski”. Organizatorem wyjazdów była Filharmonia Łódzka, Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego i Towarzystwo Przyjaciół Łodzi. Przewodnikiem w Karsznicach był wówczas Czesław Boczek. Dzięki jego niezwykle ciekawej opowieści, pełnej ogromnej wiedzy o artefaktach i historii zarówno Skansenu, jak i Zakładu mógł powstać ten artykuł.

Czesław Boczek

Pracownik Zakładów w Karsznicach w latach 1964–2005; jeździł na parowozie, był dyspozytorem zakładu przez 11 lat (1967–1978), następnie przez 17 lat (1979–1994) jeździł specjalnym pociągiem ratunkowym, ostatnie 10 lat (1995–2005) pracował jako kontroler trakcji. Dziś jest Prezesem Stowarzyszenia Miłośników Kolei w Zduńskiej Woli Karsznicach i pracownikiem Skansenu.



Parowozownia Skierniewice

Parowozownia Skierniewice (zespół Lokomotywowni w Skierniewicach przy ul. Łowickiej 1, wpisana do rejestru zabytków województwa łódzkiego pod nr 964 A) jest zabytkowym kompleksem (zespołem budynków i budowli) o wyjątkowej dla województwa łódzkiego oraz całego regionu centralnej Polski wartości historycznej, naukowej, edukacyjnej, społecznej, turystycznej i kulturalnej. Została wpisana na listę 175 kluczowych (reprezentatywnych) dla województwa łódzkiego zabytków architektury i budownictwa.



Hala wachlarzowa z parowozem TKi3-137
Fot. Ariel Ciechański

Zespół lokomotywowni Skierniewice został lokowany w 1846 r. wraz z otwarciem pierwszej i długi czas jedynej stacji węzłowej (tj. z wyjazdami w wielu kierunkach) Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej – pierwszej polskiej magistrali kolejowej. Początkowo zespół składał się z kilku skromnych budynków, m.in. dwustanowiskowej hali, warsztatów i składu. Począwszy od końca lat 50. XIX w. wraz z przejęciem linii przez spółkę akcyjną i wzrostem ruchu pociągów zespół był przez wiele lat rozbudowywany. W 1862 r. zaczęto etapami wznosić wachlarzową halę parowozową, która do 1879 r. osiągnęła docelową liczbę 24 stanowisk, stając się jednym z większych tego typu obiektów we wschodniej części Europy. Ok. 1890 r. skrajne, południowe stanowisko hali wachlarzowej zaadaptowano na pomieszczenia biurowo-warsztatowe, zwane odtąd zwyczajowo



Hala wachlarzowa w trakcie dnia otwartego
Fot. Ariel Ciechański

„przybudówką łowicką”. W 1880 r. nad pobliską rzeką Łupią wzniesiono zachowany do dziś budynek pompowni z ujęciem wody. W listopadzie 1914 r. zespół parowozowni zniszczono. Hala parowozowa w całości i częściowo inne budynki zostały spalone a urządzenia techniczne zdewastowane. Parowozownię odbudowano bezpośrednio po odzyskaniu niepodległości z uwagi na jej znaczenie dla ruchu kolejowego. W latach 1933–1934 oraz 1941–1942 halę powiększono po zewnętrznym obwodzie (wydłużono stanowiska, nie zmieniając ich liczby). Wyburzono dotychczasowe budynki warsztatów i biura z noclegownią, które zastąpiono jednolitym stylowo kompleksem budynków: warsztatowego z halą maszyn, biurowego i socjalnego. Rozszerzono również urządzenia do obrządzania parowozów. W okresie powojennym dokonano (z wyłączeniem tzw. przybudówki łowickiej) modernizacji hali wachlarzowej, m.in. zmieniono konstrukcję wsporczą dachu z drewnianej na stalową.



Remontowana lokomotywa spalinowa Ls60-143
Fot. Ariel Ciechański

Zespół mimo modernizacji nieprzerwanie był i nadal jest gotowy do pełnienia pierwotnej funkcji – obsługi lokomotyw parowych. Dziś jest jedyną w województwie łódzkim i jedną z niewielu w Polsce czynnych, choć wykorzystywanych okazjonalnie, parowozowni z zachowaną pełną infrastrukturą techniczną. Od 1994 r. pełni tę funkcję w charakterze muzealnym pod opieką Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei (PSMK), od 2002 r. stanowi jego własność (został przekazany przez Skarb Państwa z przeznaczeniem na cele muzealne). PSMK jest jedną z najstarszych organizacji skupiających pasjonatów dawnej kolei – zostało założone w 1987 r., a od 2008 r. posiada status organizacji pożytku publicznego.



Parowóz szerokotorowy Ty23-273 w remoncie
Fot. Ariel Ciechański

W kompleksie została zgromadzona kolekcja muzealiów PSMK – jeden z największych zbiorów zabytkowego taboru kolejowego (normalnotorowego) w Polsce, liczący ponad 100 egzemplarzy (lokomotywy, wagonów, pojazdów specjalnych) oraz zachowanych oryginalnych urządzeń technicznego zaplecza kolejowego. Ponadto znajdują się tu jedyne w kraju i jedne z nielicznych w Europie kolekcje urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego oraz urządzeń łączności kolejowej.



Remontowany wagon towarowy kryty, tzw. Arad
Fot. Ariel Ciechański

W Parowozowni Skierniewice stale jest podtrzymywana i rozpowszechniana polska tradycja narodowa i państwowa oraz wzmacniana tożsamość lokalna i regionalna. Historia obiektów Skierniewickiej Parowozowni jest nierozdzielnie związana z historią kraju. Parowozownia powstała wraz z całością linii „wiednicki” z inicjatywy polskich przedsiębiorców i rządu Królestwa Polskiego, była sukcesywnie rozbudowywana staraniem polskich akcjonariuszy do ostatnich lat XIX w. Zniszczona i odbudowana w okresie I wojny światowej uległa znaczącej rozbudowie przez okupanta niemieckiego w czasie kolejnej wojny. W okresie PRL zmodernizowana w związku z potrzebą zapewnienia lokomotyw dla ruchu militarnego pomiędzy ówczesnym ZSRR a NRD. Jej historia i związane z nią kolejne, zauważalne do dziś nawarstwienia, stanowią unikatowy pomnik zmian w polskim budownictwie kolejowym ostatnich 160 lat. Parowozownia Skierniewice ze względu na rodowód związany z historią pierwszej całkowicie polskiej linii kolejowej jest nierozdzielnie połączona z tradycją narodową i państwową Polski. Jej pracownicy brali czynny udział w powstaniu styczniowym, w bitwach I wojny światowej oraz w konflikcie polsko-ukraińskim w latach 1919–1920 i wojnie polsko-bolszewickiej, przede wszystkim jako załogi pociągów pancernych (w zbiorach PSMK zachowano ich dokumenty). W okresie od 1939 do 1945 r. pracownicy Parowozowni brali czynny udział w ruchu oporu.

Skierniewicki kompleks to jeden z nielicznych zachowanych obiektów tego typu (jeden z dwóch wpisanych do rejestru zabytków i jedyny z zachowaną funkcjonalnością) świadczący o tym, jak istotna dla kraju była Kolej Warszawsko-Wiedeńska i jak wielką skalę (patrząc na ówczesne Cesarstwo Rosyjskie) miało to przedsięwzięcie powstałe z inicjatywy dalekowzrocznie patrzących polskich inżynierów i techników po-

wy XIX w. Ze względu na opisane dzieje, rangę i wyjątkowość obiektu jego utrzymanie i rewitalizacja mają istotne znaczenie dla podtrzymywania i rozpowszechniania polskiej tradycji, przede wszystkim w zakresie upowszechnienia wiedzy o polskiej myśli technicznej. Funkcjonowanie Parowozowni jako żywego muzeum techniki służy propagowaniu wiedzy i zachowaniu pamięci o jedynej w Rosji „europejskiej”, bo normalnotorowej linii kolejowej. Zarazem funkcjonowanie obiektu przypomina, że „wiednicka” należąca do zachodnioeuropejskiego systemu dróg transportowych była pierwszą polską linią kolejową (w obecnych granicach kraju, o kilka lat starsze linie dolnośląskie powstały jako przedsiębiorstwa pruskie). W Parowozowni młodzież może in situ zapoznać się z historią polskiej kolei oraz osiągnięciami polskiej myśli technicznej i przemysłu kolejowego. Znajdzie tu wiele unikatowych artefaktów dotyczących polskiego kolejnictwa. Funkcjonowanie



Trasa zwiedzania w hali wachlarzowej
Fot. Ariel Ciechański

Parowozowni jako obiektu o charakterze muzealnym przyczynia się także do kultywowania i wzmacniania lokalnej tradycji Skierniewic jako miasta zawdzięczającego rozwój dogodnej komunikacji kolejowej. Skierniewice były pierwszą stacją węzłową na linii Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (a w obecnych granicach Polski chronologicznie drugą, po Jaworzynie Śląskiej na trasie BFE – Kolei Wrocławsko-Świebodzińskiej).

Parowozownia Skierniewice jest elementem kulturowego „Europejskiego Szlaku Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej” (pierwszym geograficznie na terenie woj. łódzkiego), elementem regionalnego szlaku historii techniki „Industrialne Mazowsze”, a od 2016 r. elementem Szlaku Filmowego Województwa Łódzkiego „Filmowe Łódzkie”.

Parowozownia Skierniewice ma unikatowy potencjał, wykorzystywany systematycznie od 2004 r. na potrzeby organizacji wydarzeń kulturalnych. Tworzą go:

- ✓ możliwość właściwego utrzymania i remontu ekspozycyjnych zabytków techniki we własnym, specjalistycznym zapleczu technicznym;
- ✓ możliwość prezentowania taboru kolejowego – historycznego (z własnej kolekcji) i dzisiejszego (zaproszonych przewoźników kolejowych);
- ✓ możliwość okazjonalnego udostępniania zabytkowych pojazdów oraz terenu Parowozowni na potrzeby produkcji filmowych i inscenizacji historycznych;



Wagon silnikowy do utrzymania sieci trakcyjnej
SR71-04 – darowizna PKP Energetyka
Fot. Ariel Ciechański

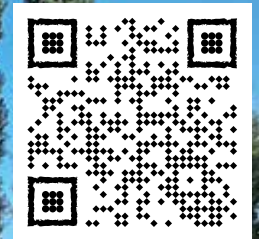
- ✓ możliwość wykorzystania zabytkowych hal na pokazy i wystawy lub koncerty;
- ✓ dogodne położenie w centrum Polski pomiędzy aglomeracją łódzką a warszawską, przy zmodernizowanej linii kolejowej Warszawa – Łódź (planowany dojazd pociągiem ok. 30–40 min.) oraz w odległości ok. 10 km od węzła autostrady A2;
- ✓ powiązanie zabytkowego kompleksu technicznego z położonymi w pobliżu XVII- i XIX- wiecznymi założeniami parkowo-pałacowymi (Park i pałac biskupów łowickich; willa i ogród „Sobediany”);
- ✓ bliskość terenów atrakcyjnych przyrodniczo (Bolimowski Park Krajobrazowy).
- ✓ Parowozownia i zgromadzone w niej zbiory są udostępniane publicznie, nieodpłatnie przez cały rok;
- ✓ podczas organizowanych corocznie imprez: Dni Otwartych, Nocy Muzeów, Europejskich Dni Dziedzictwa, Dni Transportu Publicznego, Skierniewic-

kiego Świąta Kwiatów, Owoców i Warzyw, lekcji muzealnych i rajdów (bez konieczności dokonywania rezerwacji);

- ✓ w innych dowolnie wybranych terminach z możliwością dopasowania indywidualnego programu zwiedzania (po dokonaniu wcześniejszej rezerwacji).

Zwiedzającym jest zapewniona fachowa obsługa przewodnicka oraz bezpłatne materiały informacyjne (broszury i foldery tematyczne, ulotki promujące region, osobne opisy wybranych eksponatów itp.). Poza klasycznym zwiedzaniem z przewodnikiem Parowozownia jest również nieodpłatnie udostępniana publicznie na potrzeby szerokiego spektrum wydarzeń kulturalnych: koncertów, spektakli teatralnych, wieczorów literackich. Ponadto organizowane są tu okolicznościowe wystawy, plenery fotograficzne i rekonstrukcje historyczne. W Parowozowni są też prowadzone lekcje dla uczniów szkół podstawowych i średnich z zakresu historii kolei w regionie oraz bezpieczeństwa na terenach kolejowych i w pojazdach kolejowych. Wnętrza Parowozowni i zgromadzona w niej kolekcja są okazjonalnie użyczane do produkcji filmowych i telewizyjnych oraz na potrzeby realizacji audycji telewizyjnych promujących region, filmów dokumentalnych i etiud szkolnych. Liczba osób korzystających bezpłatnie z oferty związanej z Parowozownią wzrasta. W latach 2013–2019 wynosiła ok. 6000 osób rocznie (liczba odwiedzających jest rejestrowana poprzez wydawanie numerowanych, bezpłatnych biletów pamiątkowych).

Remontowany parowóz normalnotorowy Ty51-1
Fot. Wilhelm Szarżanowicz (arch. CFK PTTK)



Łódzkie na wąskich torach. Historia i terażniejszość (cz. I)

WSTĘP

Najstarszą linię kolejową w obecnych granicach Polski otwarto 22 maja 1842 r. Połączyła Wrocław z Oławą, jeszcze w tym samym roku przedłużono ją do Brzegu, a rok później do Opola. W zaborze rosyjskim (i obecnym województwie łódzkim) najstarszą była Kolej Warszawsko-Wiedeńska, która w 1845 r. dotarła do Skierniewic i Łowicza, a rok później do Piotrkowa Trybunalskiego i Radomska.

Pierwsze na ziemiach polskich koleje wąskotorowe powstały na Górnym Śląsku. Służyły do transportu surowców i półproduktów pomiędzy kopalniami, hutami i współpracującymi z nimi zakładami przemysłowymi. Pierwotna sieć połączeń powstała za sprawą Towarzystwa Kolei Górnośląskiej w latach 1851–1857. Pierwsza wąskotorówka pojawiła się na Żuławach w 1886 r., w Wielkopolsce w latach 80. XIX w., na Pomorzu w 1896 r., a najsłynniejsza dziś leśna kolej wąskotorowa w Polsce, czyli Bieszczadzka Kolejka Leśna, ruszyła na trasę w 1898 r.

Na terenie obecnego województwa łódzkiego wąskie tory kolejowe pojawiły się w końcu XIX stulecia i aż do lat 80. XX w. miały duże znaczenie w transporcie ludzi i towarów. Linie wąskotorowe na naszym terenie powstawały głównie jako koleje przemysłowo-towarowe (w czasach pokoju) oraz wojskowo-frontowe (na początku I wojny światowej).

Szczyt rozwoju transportu towarowego (głównie cukrowniczego) przypadł na Ziemi Łódzkiej na lata międzywojenne, a szczególna popularność wąskotorówek jako publicznego transportu osobowego włączanego w system połączeń PKP – na lata 50. i 60. XX w.

Od lat 70. XX w. koleje wąskotorowe zaczęły stopniowo tracić na znaczeniu, a główną przyczyną tego faktu było upowszechnienie towarowego transportu samochodowego, rozwój publicznej komunikacji autobusowej oraz po 1989 r. gigantyczny (w porównaniu z latami 70. i 80. XX w.) wzrost liczby samochodów osobowych.

W artykule przedstawiono dzieje kilku największych systemów kolei wąskotorowych powstałych na terenie Ziemi Łódzkiej. Celowo pominięto historię sieci tram-

wajowej Łodzi i aglomeracji łódzkiej, której zaczątkiem (w uproszczeniu) były również koleje wąskotorowe. Tramwaje to jednak materiał na zupełnie inny artykuł, a ten zaczniemy od jedynej czynnej dziś, choć nie najstarszej, kolei wąskotorowej w województwie łódzkim.

KOLEJ ROGÓW – RAWA – BIAŁA

W grudniu 1914 r. w wyniku odrzucenia wojsk rosyjskich przez ofensywę gen. Litzmanna front niemiecko-rosyjski ustabilizował się na ponad pół roku wzdłuż rzek Bzury, Rawki i Pilicy. Aby usprawnić zaopatrzenie wojsk wraz z nadejściem odwilży, 28 lutego 1915 r., jednostka 22 REBK (Reserve Eisenbahn Kompanie) i trzy inne kompanie rozpoczęły budowę kolei polowej o szerokości toru 600 mm, od stacji kolei normalnotorowej w Rogowie w kierunku wschodnim, ku linii frontu.

Prace przy budowie kolejki przebiegały błyskawicznie – do 22 marca 1915 r. wybudowano linię z Rogowa, przez Jeżów i Rawę do Białej Rawskiej. Jej całkowita długość wyniosła 48 km. Jednocześnie rozpoczęto budowę odgałęzienia z Rawy w stronę Nowego Miasta nad Pilicą. Zaplecze kolei znalazło się na stacji stycznej z koleją normalnotorową w Rogowie. Wybudowano tutaj dużą, drewnianą parowozownię z dziesięcioma stanowiskami.

Eksploatowany tabor trakcyjny był typowy dla niemieckich kolei polowych. Wykorzystywano tu tzw. Zwillingi (niem. bliźniak) – trzyosiowe parowozy podwójne oraz czteroosiowe parowozy typu HF (Brigadelokomotiven für Heeresfeldbahn). Te ostatnie pracowały z dużymi, czteroosiowymi tendrami, które były produkowane specjalnie dla kolei wojskowych jako znormalizowany typ Brigadetender.

Latem 1915 r. w wyniku ofensywy niemieckiej linia frontu przesunęła się na wschód poza Warszawę. W efekcie kolej straciła pierwotne znaczenie militarne, zaczęto natomiast wykorzystywać ją do transportu płodów rolnych oraz drewna z okolicznych lasów. Wraz z przesunięciem frontu wstrzymano budowę odgałęzienia, które liczyło wówczas 20 km długości i kończyło się w miejscowości Żdźdź, a wojska zabrały część taboru na inne nowo budowane koleje polowe. W ten sposób linia ta stała się koleją użytku publicznego – już w 1917 r. (a więc jeszcze w czasie wojny) wprowadzono planowy ruch pociągów osobowych z Rogowa do Białej Rawskiej.

Odrodzenie państwa polskiego nie nastąpiło jednego dnia, lecz było procesem trwającym przez cały rok 1918. Zachowane źródła wskazują, iż po odzyskaniu



Rys. Przebieg trasy Kolei Rogów - Rawa - Biała

niepodległości administrację nad linią Rogów – Biała Rawska przejęła Kolej Warszawsko-Wiedeńska, a nad odgałęzieniem Rawa – Żdźary Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej. Od 1919 r. eksploatację linii prowadziła Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie. Wówczas odgałęzienie do Żdźar miało status boczni-
cy. Trzy lata później nie prowadzono już na nim ruchu. Najprawdopodobniej właśnie w tym czasie linia ta została zamknięta i wkrótce rozebrana.

Mosty i przepusty wybudowane przez wojska niemieckie w czasie powstawania kolei polowej wykonano z drewnianych bali, których żywotność była ograniczona. Dlatego też w 1928 r. na 31 km linii (za Rawą Mazowiecką) wzniesiono okazały, nitowany, stalowy most łukowy o długości 20,4 m. Natomiast w 1935 r. przed Boguszcami (24 km) wybudowano most stalowy o konstrukcji belkowej przeznaczony do jazdy górą, mierzący 14 m długości.

W latach 20. XX w. ruch obsługiwano dwoma obiegami pociągów mieszanych, tj. składów osobowych, do których dołączano wagony towarowe. Typowy wówczas pociąg był prowadzony przez czteroosiowy parowóz HF i zestawiony z dwóch wagonów osobowych, wagonu bagażowego i przeciętnie czterech wagonów towaro-



Fot. arch. FPKW

Parowóz HF, 1935 r.

wych. Znaczną część przewozów towarowych stanowił węgiel kamienny, a oprócz niego wożono płody rolne (zboże i ziemniaki), nawozy sztuczne, cement i kamień.

Kolej Rogowska była budowana przez wojska kolejowe pośpiesznie i prowizorycznie, a jej nawierzchnia została ułożona z lekkich szyn na stalowych podkładach, tzw. pręseł patentowych. Standard taki zakładał szybką budowę i krótkotrwałe użytkowanie jako środka transportu na zapleczu frontu, nie przewidywano, że linia będzie eksploatowana przez wiele lat w ruchu publicznym. Jednak w 1949 r., po ponad 30 latach od chwili wybudowania, całość linii wraz z układami stacyjnymi była nadal ułożona z najłżejszych dopuszczalnych dla trakcji parowej szyn typu h70 położonych na stalowych podkładach.

Wynikało to z faktu, iż już na przełomie lat 20. i 30. zakładano przekucie całej kolei na standardowy prześwit toru 750 mm i zaniechano jakichkolwiek inwestycji w nawierzchnię. Jednak kryzys lat 30. i późniejszy wybuch wojny uniemożliwiły realizację tych planów. Można sądzić, że po wieloletniej eksploatacji stan toro-

wiska był katastrofalny, dlatego na początku lat 50. służba drogowa musiała rozpocząć wymianę nawierzchni, stosując cięższe szyny. W 1950 r. wybudowano murywaną parowozownię w Rogowie, której obrys w połowie obejmował istniejącą parowozownię drewnianą.



Drewniana lokomotywownia w Rogowie

Fot. arch. FPKW

W 1954 r. przystąpiono do przekucia, a właściwie zważywszy na zakres prac obejmujący wymianę niemal wszystkich podkładów i szyn, do budowy nowego torowiska. W ramach przygotowań wzdłuż całej linii rozłożono nowy materiał torowy – szyny, podkłady, haki i inne akcesoria torowe. 23 sierpnia 1954 r. całkowicie zamknięto ruch na kolei i wszyscy pracownicy torowi, wraz z przydzielonymi robotnikami z PRK Warszawa, przystąpili do wymiany torowiska. Dzięki dużemu zaangażowaniu już po pięciu dniach (28 sierpnia) do Rawy ruszył pierwszy pociąg po torze 750 mm. Następnego dnia pociągi dotarły do Białej Rawskiej.



Fot. arch. FPKW

Parowóz HF - 1935 r.

W czasie przekuwania pozostali pracownicy kolejki dokonywali załadunku i wysyłki taboru na tor 600 mm oraz rozładunku przybyłego taboru na tor 750 mm. Zmiana szerokości toru pozwoliła na wprowadzenie do ruchu nowych, silniejszych lokomotyw oraz mających większą ładowność wagonów towarowych. W grudniu 1954 r. wprost z fabryki w Chrzanowie przybyły do Rogowa trzy pierwsze parowozy serii Px48.

Na Kolei Rogowskiej dominował przewóz ładunków przychodzących z sieci normalnotorowej, które następnie na stacji stycznej w Rogowie przeładowywano do wagonów wąskotorowych. Aby wyeliminować kosztowny i kłopotliwy przeładunek, w 1968 r. rozpoczęto przygotowania do wprowadzenia do ruchu tzw. transporterów – specjalnych niskich platform dostosowanych do przewozu całych wagonów normalnotorowych.

Na stacji stycznej w Rogowie zbudowano zapadnię służącą do załadunku wagonów normalnotorowych na transportery. W latach 70. przeprowadzono wymianę parku taborowego zarówno trakcyjnego, jak i wagonowego. Począwszy od 1974 r. zaczęły przybywać prosto z fabryki spalinowe lokomotywy produkcji rumuńskiej serii Lxd2. Już rok później było sześć lokomotyw tego typu, wówczas też ostatecznie wycofano trakcję parową.

Na przełomie lat 2000 i 2001 znacznie ograniczono ruch pociągów osobowych. Ruch pasażerski wstrzymano ostatecznie 9 czerwca 2001 r. Pociągi towarowe kursowały tu do końca września tego roku.

W grudniu 2001 r. Powiat Rawski wraz z Fundacją Polskich Kolei Wąskotorowych wystąpiły do Polskich Kolei Państwowych z wnioskiem o przejęcie zamkniętej kolei. Oficjalne przekazanie Kolei Rogowskiej po-

wiatowi nastąpiło w październiku 2002 r. Od tego czasu Fundacja sprawuje opiekę nad koleją i gromadzi na stacji w Rogowie zabytkowy tabor kolejowy sprowadzany z różnych likwidowanych kolei w Polsce. Już dziś, obok Muzeum Kolejnictwa w Sochaczewie, jest to najliczniejsza kolekcja w Polsce.



Most nad Rawką – skład z lokomotywą Lxd2, 2003 r.
Fot. Michał Zajfert (arch. FPKW)

Obecnie na terenie Kolei Rogowskiej znajduje się około 100 różnych jednostek taboru, w tym wiele unikatowych, jak np. wagon motorowy Mx203, ambulans pocztowy 304C czy kolekcja pługów odśnieżnych, z pługami: saksońskim i 802S. W stałym ruchu znajdują się dwie lokomotywy spalinowe Lxd2 i Lyd1, cztery powojenne wagony pasażerskie produkcji polskiej oraz wagon pocztowy. W najbliższym czasie na trasę ma ruszyć wyremontowany parowóz Px48. Prowadzona jest też żmudna renowacja innych jednostek, a większość prac wykonują wolontariusze, poświęcając kolejce wolny czas i realizujący swoje pasje.

Wszystkie wyremontowane lokomotywy i wagony zachowują w pełni historyczny wygląd. Dotyczy to także wzorów i kolorów malowania oraz sposobu oznaczenia pojazdów. To właśnie z szacunku dla historii umieszczono (bądź pozostawiono) na wagonach i lokomotywach pochodzących z kolei państwowej symbol PKP, choć w rzeczywistości dzisiaj nie stanowią one własności tego przedsiębiorstwa. W sezonie organizowane są regularne kursy turystyczne z Rogowa do Jeżowa, a także (zawieszane na czas remontu linii) kursy do Rawy Mazowieckiej i Białej Rawskiej.



Fot. arch. FPKW

Parowóz HF, 1935 r.



Fot. Piotr Sölle

Przystanek w Boguszycach

Kujawy w XIX stuleciu ze względu na urodzajność ziem stały się jednym z głównych obszarów produkcji buraków cukrowych na terenie Polski podzielonej wówczas granicami zaborów. Od końca lat 70. obok już istniejących tu cukrowni zaczęły powstawać w pełni nowoczesne zakłady przemysłowe. W ten sposób na terenie zaboru pruskiego powstały kolejno cukrownie: „Mątwy” (1879), „Janikowo”, „Pakość”, „Kruszwica” i „Wierzchosławice” (1880) oraz „Tuczno” (1884), a na obszarze zaboru rosyjskiego: „Brześć Kujawski” (1894), „Dobre” (1907), „Gosławice” (1911) i „Chocień” (1913).

Począwszy od 1880 r. zarówno stare, jak i nowe cukrownie rozpoczęły budowę a później eksploatację własnych linii kolejek wąskotorowych służących do transportu buraków cukrowych, a w odwrotną stronę gotowych produktów oraz wysłodków buraczanych. O linie kolejowe wzbogaciły się wówczas m.in. cukrownie w: Tucznie, Pakości (1880), Kruszwicy, Wierzchosławicach (1881), Mątwach (1893), Brześciu Kujawskim (1900) i Dobrem (1908).

Systemy linii wąskotorowych stopniowo rozbudowywano i/lub łączono – na przykład do kolei cukrowni „Tuczno” o prześwicie 900 mm mającej początkowo długość 15 km, 2 parowozy i 60 wagonów, przyłączono tory cukrowni „Pakość” a w 1912 r. również cukrowni „Wierzchosławice”. Połączony system dysponował w 1914 r. 70 km torów, 5 parowozami i 180 dwuosioowymi, odkrytymi wagonami towarowymi.

Na budowę własnej linii wąskotorowej o prześwicie 750 mm (jedynym dozwolonym w tym czasie przez władze carskie) w 1910 r. zdecydowała się również cukrow-

nia „Ostrowy”. Zbudowano wówczas liczący 27,5 km odcinek od stacji normalnotorowej Koryta. Była to pierwsza linia wąskotorowa, która dotarła w bliskie okolice Krośniewic, ale pierwotnie omijała ona miasteczko od strony południowo-wschodniej. W chwili wybuchu I wojny światowej pracowały tu 2 parowozy i 60 wagonów towarowych.

Tuż przed wybuchem I wojny światowej na kujaw-



Na trasie Mątwy-Stryków, 1914 r.

Fot. arch. Piotra Sölle

skim pograniczu zaborów pruskiego i rosyjskiego istniało ponad 500 km linii wąskotorowych, w tym 322 km w zaborze pruskim i 189 km w zaborze rosyjskim. W 10 kujawskich cukrowniach (po 5 w każdym zaborze) eksploatowano łącznie 40 parowozów i 1833 wagony kolejowe, przy czym ponad trzy czwarte taboru jeździło wówczas po torach w zaborze pruskim.

Parowóz kolei krośniewickiej stojący w Zduńskiej Woli
Fot. Piotr Sölle



Rys. Przebieg trasy Krośniewickiej Kolei Dojazdowej na tle innych linii normalno- i wąskotorowych



rysunek wykonany na podstawie danych z <https://www.bazakolejowa.pl>

Wybuch I wojny światowej, szybko wycofanie się Rosjan z tych terenów oraz sytuacja polityczno-gospodarcza spowodowały wielkie zmiany w sieci kolei wąskotorowych na Kujawach. Część kolei zlikwidowano, ewakuowano, a przy okazji również rozkradziono część taboru. Jednocześnie to właśnie w początkach wojny powstały znaczne odcinki całkiem nowych kolei wąskotorowych, np. w listopadzie i grudniu, w ekspresowym tempie, po zaledwie 33 dniach budowy ukończono 66-kilometrową linię z Dąbia nad Nerem przez Koło, Sompolno i Piotrków Kujawski do Jerzyc, gdzie już wcześniej docierała kolej cukrowni „Kruszwica”.

Najważniejszą inwestycją mającą wielkie znaczenie dla sieci kolei kujawskich i decydujące dla

późniejszej Krośniewickiej Kolei Dojazdowej była budowa około 160-kilometrowej linii wojskowej Mątwy – Stryków przy częściowym wykorzystaniu tras dawnych kolejek cukrowniczych. Linia ta przebiegała wzdłuż frontu. To na niej oraz wspomnianej linii Jerzyce – Dąbie niemieckie naczelné dowództwo postanowiło oprzeć zaopatrzenie armii.

Na linii do Strykowa wykorzystano przesła patentowe Decauvilla o szerokości 600 mm. Linię od strony Mątw poprowadzono przez odcinek wchodzący w skład systemu kolei cukrowni „Dobre” (750 mm), przekuwając go, a następnie do Jerzmanowa przez połączenie z cukrownią „Brześć” do Boniewa. Ten 4-kilometrowy odcinek uzupełniono o trzecią szynę, tworząc splot 600/750 mm.



Na stacji Sierpów – listopad 1986

Fot. arch. Piotra Sölle

Następny odcinek połączył Cetty przez Wielką Wieś Kujawską z Krośniewicami, w okolice których już wcześniej dotarła kolej cukrowni „Ostrowy” o rozstawie 750 mm. To właśnie wtedy zmieniono przebieg tej ostatniej i w ten sposób kolej wąskotorowa wcześniej omijająca Krośniewice dotarła na teren miasteczka.

Kolej cukrowni „Ostrowy” wykorzystano na całej jej długości od Krośniewic aż do Koryt, przekuwając tory na rozstaw 600 mm. Budowę linii z wykorzystaniem przeszła patentowych kontynuowano w kierunku Łęczycy i Ozorkowa, doprowadzając trasę aż do stacji normalnotorowej Kolei Warszawsko-Kaliskiej w Strykowie. Cała trasa powstała w niewyobrażalnym dziś tempie – 6 tygodni, pracę zakończono w Strykowie 30 grudnia 1914 r. Pierwszy transport wojskowy z amunicją dotarł do Krośniewic znacznie wcześniej – prawdopodobnie już 14 grudnia 1914 r.

W początkach wojny powstały też boczne trasy Krośniewice – Dzierzbice Kutnowskie i Krośniewice – Krzewata oraz 24-kilometrowa łącznica z Boniewa do Przysroń. To właśnie wtedy Krośniewice stały się ważnym węzłem kolei wąskotorowej. Po przesunięciu frontu na wschód zaprzestano używania kolejek kujawskich do potrzeb wojskowych i otwarto na nich ruch publiczny – zarówno osobowy, jak i towarowy.

Ministerstwo Kolei Żelaznych, które powstało po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, powołało do życia Państwowy Zarząd Kolejowy m.in. przejmujący linie kolejowe po zaborcach. Łączna długość Kujawskich Kolei Dojazdowych wynosiła wówczas blisko 400 km, sieć tą podporządkowano Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, na miejscu powstał natomiast Zarząd Kolei Dojazdowych w Krośniewicach.



Krośniewicka Kolej Dojazdowa

Fot. Andrzej Mastalerz (2000) lic CC-BY-SA 2.0-fotopolska.eu

W 1921 r. uruchomiono normalnotorową linię kolejową Kutno – Strzałków, znacznie „prostującą” trasę podróży z Warszawy do Poznania. W związku z jej powstaniem zmieniono przebieg trasy wąskotorowej w Krzewiu, budując tu jedną z trzech nowych stacji przeładunkowych. W 1924 r. zlikwidowano nierentowny odcinek Ozorków – Stryków, a po kolejnych dwóch latach oddano do użytku linię normalnotorową Zgierz – Kutno, nad którą wzniesiono wiadukt wąskotorówki w Topoli Królewskiej. Zmodernizowano też linię Dobre – Boniewo – Krośniewice, przekuwając tory z 600 mm na 750 mm.

Okres międzywojenny był czasem największych inwestycji na kolejach kujawskich – to właśnie wówczas powstały ogromne warsztaty w Krośniewicach i Sompolnie, nowe parowozownie w Krośniewicach, Sompolnie, Nieszawie, Dobrem, Włocławku i Gosławicach, murowane budynki stacyjne i magazynowe, a także nowe mosty, wiadukty i przepusty.

W 1933 r. w krośniewickich warsztatach skonstruowano pierwszy na wąskotorowej sieci PKP pasażerski wagon motorowy, na sieci zaczęły kursować parowozy Px29 „Wilno” wyprodukowane już w wolnej Polsce. Znacząco wzrosła również długość linii cukrowniczych – w 1926 r. cukrownie kujawskie dysponowały trasami o łącznej długości przekraczającej 900 km. Modernizowano zarówno same linie, jak i kursujący na nich tabor kolejowy.

Rozwój Kujawskich Kolei Dojazdowych zatrzymał wybuch II wojny światowej. Na szczęście niszczycielskie działania wojenne oszczędziły tutejszą sieć kolejową. Po jej przejęciu przez Deutsche Reichsbahn jeszcze w 1939 r. wznowiono przewozy. Głównym zadaniem KKD w tym czasie był przewóz płodów rolnych, a także naprawa taboru ściągane go ze wschodu i wywożone go w głąb Niemiec. Wszystkie cukrownie znalazły się pod jednym zarządem, a usytuowane blisko siebie koleje cukrownicze połączono w jeden system o długości około 1 400 km i jednakowym rozstawie szyn 750 mm.

W październiku 1944 r. w obliczu rychłego nadejścia frontu okupant wyprowadził sprawne parowozy i wagony, a na początku 1945 r. zdewastował urządzenia oraz wywiózł części maszyn na zachód.

W 1945 r. cała sieć została upaństwowiona i przejęta przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych w Łodzi. Dość szybko odbudowano tory i wznowiono przewozy. Na trasy ruszyła część przedwojennego, uratowanego i wyremontowanego taboru, nowe parowozy serii Px48 produkowane przez „Fablok” w Chorzowie oraz amerykańskie parowozy (oznaczone skrótem Pxu) sprowadzone do Polski w ramach pomocy z UNRRA (Organizacji Narodów Zjednoczonych do Spraw Pomocy i Odbudowy).

1 stycznia 1949 r. do sieci Kujawskich Kolei Dojazdowych dołączono systemy kolei powiatowych Wrześni i Gniezna. W tych czasach wąskotorówką – oczywiście z licznymi przesiadkami – można było dotrzeć z Ozorkowa właśnie aż do Gniezna.

Do zasadniczych zmian doszło też na końcowym fragmencie trasy w Ozorkowie. Od stycznia 1947 r. po dotarciu do stacji końcowej Ozorków Centralny

pasażerowie mogli przesiąść się do tramwaju jadącego przez Zgierz do Łodzi. W latach 1948–1951 trwała przebudowa linii z Krośniewic do Ozorkowa, w tym czasie cukrownia „Leśmierz” z własną siecią wąskich torów o rozstawie 600 mm dobudowała trzecią szynę (750 mm) na odcinku z Sierpowa do Leśmierza. W końcu 1955 r. cała sieć zyskała oficjalną nazwę – Kujawskie Koleje Dojazdowe – a trzy lata później przeszła pod Zarząd DOKP Poznań.

Lata 50. XX w. w dziejach kolei kujawskich określono mianem złotego wieku. Ogromny system kolejek o długości niemal 1,5 tysiąca km był wówczas największy w całej Polsce. Nie bez przyczyny był nazywany „kujawskim kolosem”, przewoził bowiem największą w kraju ilość towarów oraz ogromną liczbę pasażerów. Planowano nawet budowę zupełnie nowych tras, linia Dąbie – Turek (około 20 km) miała połączyć system z Kaliską Koleją Dojazdową (kolejne 72 km), rozważano też budowę linii z Dąbia do Łodzi lub Łęczycy. Od 1967 r. przewożono tu wagony normalnotorowe na specjalnie przystosowanych transporterach. Wówczas też na trasę ruszyła pierwsza lokomotywa typu Wls150 (PKP Lyd1). Osiem lat później do eksploatacji wprowadzono rumuńskie lokomotywy spalinowe L45H (PKP Lxd2), stopniowo wypierające starsze parowozy. Stacje Krośniewice, Boniewo, Sompolno czy Dobre pracowały przez całą dobę, a szczególny ruch miał tu miejsce (tak jak dawniej) na jesieni podczas kampanii cukrowniczych.

Niestety, począwszy od lat 70. XX wieku następował stopniowy spadek przewozów towarów i pasażerów, przy jednoczesnym wzroście znaczenia transportu samochodowego. Jeszcze w 1986 r. przewieziono kolejami kujawskimi 365 tys. pasażerów i 685 tys. ton towarów, a cztery lata później już tylko 214 tys. pasażerów i 275 tys. ton towarów. Z linii przestały korzystać kolejne cukrownie, w tym „Ostrowy” i „Leśmierz”. Z powodu nieopłacalności zlikwidowano linie z Krośniewic do Dzierzbic oraz z Krzewia do Krzewiatej i Opiesina.

W Ozorkowie, na wysuniętym najdalej na południe krańcu Kujawskich Kolei Dojazdowych, w 1983 r. utworzono trójkąt manewrowy dla tramwajów linii 46. Na stacji Ozorków Centralny powstał wówczas wspólny peron kolejowo-tramwajowy. Rok później zlikwidowano odcinek pomiędzy Ozorkowem Centralnym a ulicą Cegielnianą (przystanek Ozorków Miasto), przy której powstała nowa pętla tramwajowa. W związku z kryzysem końca lat 80. nie zrealizowano planu przedłużenia linii tramwajowej w rejon dworca kolei Łódź – Kutno, ale zdążono (w 1989 r.) rozebrać tory wąskotorówki na linii Ozorków Wąskotorowy – Ozorków Miasto.

W końcu 1991 r. dokonano podziału Kujawskich Kolei Dojazdowych na trzy osobne podmioty: Sompoleńską, Gnieźnieńską oraz Krośniewicką Kolej Dojazdową. Krośniewicka Kolej Dojazdowa jeszcze na początku lat 90. prowadziła pokaźne przewozy towarów, jak również uruchamiała składy pasażerskie. Przekształcenia gospodarczo-ustrojowe w Polsce oraz gwałtowny wzrost liczby prywatnych samochodów spowodowały odpływ klientów. W listopadzie 1995 r. zlikwidowano przewozy pasażerskie na odcinku Boniewo – Cetty, a w kwietniu 1996 r. – na linii Krośniewice – Ozorków Wąskotorowy.



Stacja kolejki wąskotorowej w Strojcu
Fot. arch. Muzeum Ziemi Wieluńskiej, sygn. AF 410

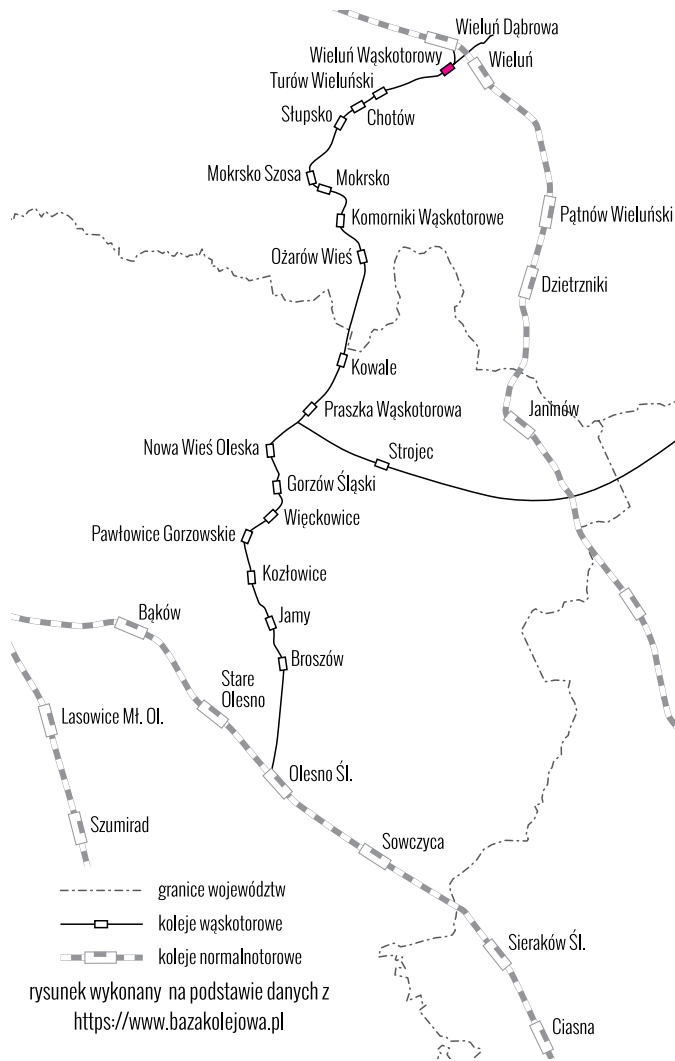
W grudniu 1998 r. wojewódzki konserwator zabytków w Płocku objął ochroną prawną odcinki kolei wąskotorowej z Ostrów do Borków Łęczyckich (36,2 km) i z Krośniewic do Liliopola (10,7 km) znajdujące się w granicach ówczesnego województwa płockiego. W 1999 r. na odcinku Krośniewice – Krzewie Wąskotorowe na krótko przywrócono kursy pasażerskie, a w latach 2000–2001 na odcinku Krzewie – Ozorków uruchomiono kilka pociągów turystycznych. Ostatnie regularne pociągi pasażerskie z Krośniewic wyjechały na trasę 8 czerwca 2001 r., a towarowe jesienią tegoż roku.



Lokomotywa na stacji Wieluń-Dąbrowa
Fot. arch. Muzeum Ziemi Wieluńskiej, sygn. AF 2303

Kolejką i jej obiektami zainteresował się Urząd Gminy w Krośniewicach, który przejął na zasadzie umowy użyczenia część majątku od PKP. Operatorem kolejki zostało Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych, które przejęło linie Krośniewice – Ozorków, Krośniewice – Ostrowy, Krośniewice – Jerzmanowo, Jerzmanowo – Brześć Kujawski, Koło – Przyszonie – Boniewo.

Od 1 listopada 2002 r. przywrócono przewozy pasażerskie na trasach z Krośniewic do Ostrów, Krzewia i Wielkiej Wsi Kujawskiej, ich obsługę zapewniały wagony motorowe MBxd1 i Mbx2. W grudniu 2003 r. na trasę do Ostrów powróciły pociągi towarowe, a rok później pociągi osobowe uruchamiane w czwartki targowe na trasie Krośniewice – Daszyna. Latem 2006 r. ruszyły pociągi turystyczne relacji Krośniewice – Ozorków Wąskotorowy. Niestety jesienią następnego roku ówczesne władze Krośniewic wymówiły operatorowi



Rys. Przebieg trasy Wieluńskiej Kolei Wąskotorowej na tle innych linii normalno-i wąskotorowych



umowę na świadczenie usług przewozowych. Ostatnie wąskotorowe pociągi pasażerskie przejechały linią Krośniewice – Dąbrowice 31 marca 2008 r. Od tego czasu na trasy KKD wyjeżdżały już tylko sporadycznie pociągi specjalne.

Przez ponad 10 lat, aż do początków 2019 r., następowała stopniowa degradacja całej infrastruktury kolejowej oraz taboru Krośniewickiej Kolei Dojazdowej. Zmiana władz samorządowych w Krośniewicach zaowocowała współpracą z hobbyistami i założeniem nowego stowarzyszenia – Towarzystwa Kolei Wąskotorowych.

Wolontariusze przy współpracy z gminą próbują ożywić kolejkę oraz doprowadzić do ponownego jej uruchomienia. Udało się wynająć i częściowo wyremontować część lokomotywni, a także dokonać przeglądu części taboru. Ponadto hobbyści zorganizowali gminne dożynki, podczas których zaprezentowano tabor i historię kolei.

WIELUŃSKA KOLEJ DOJAZDOWA

Pierwszy odcinek kolei wąskotorowej otwarto 13 listopada 1896 r. Linia o długości 18 km i rozstawie szyn 750 mm połączyła Olesno (wówczas: Rosenberg) z Gorzowem Śląskim (Landsberg). Trzy lata później podjęto decyzję o wydłużeniu linii do Zawisnej k. Praszki, leżącej przy ówczesnej granicy niemiecko-rosyjskiej.

Podczas I wojny światowej linią zainteresowało się

wojsko niemieckie, a później austriackie oraz władze powiatu wieluńskiego. Podjęto decyzję o jej rozbudowie w kierunku północnym – z Zawisnej przez Wieluń do Sieradza, oraz wschodnim – z Zawisnej do Radomska. Budowę linii północnej przerwano w 1916 r. tuż za Wieluniem, we wsi Niedzieliska, gdzie kilka lat wcześniej powstała cukrownia. Budowę linii wschodniej zakończono pod Działoszynem. Dalszej rozbudowy zaniechano, ponieważ kolej straciła znaczenie militarne. Pod koniec wojny zdecydowano też o budowie kolei cukrowniczej z Wielunia do Szyndkielowa w gminie Konopnica, nie



Ostatni kurs na trasie Wieluń – Praszka
 Fot. arch. Muzeum Ziemi Wieluńskiej, sygn. AF 3705



Stacja kolejki wąskotorowej Wieluń-Dąbrowa
Fot. arch. Muzeum Ziemi Wieluńskiej, sygn. AF 3701

wiadomo jednak, jaki ta kolej miała rozstaw i czy posiadała bezpośrednie połączenie z siecią kolei wieluńskiej.

W 1917 r. długość całej sieci Wieluńskiej Kolei Dojazdowej wynosiła ponad 80 km. Po uruchomieniu nowych odcinków na centralnie położonej stacji Zawisna pojawiły się parowozownia i wieża wodna.

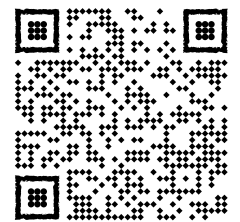
Po zakończeniu wojny w 1918 r. linię kolejki wieluńskiej przecięła granica polsko-niemiecka. Tuż po przejęciu części linii przez polską administrację rozpoczęto remont i modernizację torowiska, budynków stacyjnych oraz zaplecza technicznego kolejki. Ruch na linii został wznowiony. Kilka lat później (prawdopodobnie w 1925 r.) zlikwidowano linię do Działoszyna, ponieważ wpływy z przewozów nie pokrywały kosztów jej utrzymania. Wówczas też zlikwidowano linię cukrowniczą do Szynkielowa.

W listopadzie 1926 r. otwarto ruch na nowo wybudowanej normalnotorowej linii Kalety – Wieruszów ze stacją Wieluń, do której doprowadzono 2-kilometrowy odcinek torów od stacji wąskotorowej w Wieluniu. Wąskotorową stację styczną z koleją normalnotorową nazwano Wieluń Wąskotorowy Przeładunkowy. W 1928 r. po stronie niemieckiej najstarszy odcinek linii (Rosenberg/Olesno – Landsberg/Gorzów Śląski) przekuto na tor normalny.

W okresie międzywojennym w wyniku światowego kryzysu gospodarczego drastycznie spadła liczba przewozów, w wyniku czego PKP rozważały likwidację nierentownej linii. Zamiarom tym sprzeciwiło się jednak wojsko. W celu poprawy wyników finansowych na kolej wieluńską przekazano nowe wagony motorowe (wyłącznie do ruchu pasażerskiego), które charakteryzowały się ekonomiczniejszą pracą niż parowozy.

Pod koniec lat 60. XX w. ponownie pojawiła się groźba likwidacji, jednak mimo trudności finansowych kolejka kursowała do drugiej połowy lat 80. 31 sierpnia 1987 r. z Wielunia do Praszki wyjechał ostatni planowy pociąg pasażerski, a 23 grudnia 1988 r. zapadła ostateczna decyzja o likwidacji Wieluńskiej Kolei Dojazdowej.

Do dziś zachowało się kilka śladów po wieluńskiej kolejce. W Wieluniu przetrwał budynek dawnej stacji Wieluń Wąskotorowy, a w Praszce wieża wodna i parowozownia oraz parowóz Px48 ustawiony wraz z wagonem serii 1Aw jako pomnik na rynku w centrum miasta.



Rozkład jazdy kolejki wąskotorowej Wieluń – Praszka
Fot. Bluefish, www.koleje.wask.pl

320 a		WIELUŃ DĄBROWA WĄSK. — PRASZKA WĄSK.																				
Linia wąskotorowa																						
—	2.45	6.13	—	8.50	—	—	—	18.00	o	Kępno	320 p	—	8.24	11.04	14.25	—	16.35	—	19.55	—	—	
—	3.38	7.15	—	9.40	—	—	—	18.53	p	Wieluń Dąbrowa	320 o	—	7.30	10.11	13.32	—	15.32	—	18.68	—	—	
—	—	6.13	—	7.54	—	12.33	14.15	—	17.45	o	Herby Nowe	320 p	—	8.51	10.55	17.38	—	17.38	—	20.36	—	—
—	—	7.25	—	9.06	—	13.30	15.26	—	18.57	p	Wieluń Dąbrowa	320 o	—	7.27	9.41	16.25	—	16.25	—	19.10	—	—
7701	7719	7703	7721	7705	7723	nr poc. klasa		7702	7720	7704	7722	7706										
—	4.42	7.32	—	9.53	—	13.37	15.40	—	19.04	0	WIELUŃ DĄBR. Wąsk.	p	—	6.53	9.31	13.17	—	15.22	—	18.46	—	—
—	4.50	7.39	—	10.02	—	13.44	15.48	—	19.11	3	Wieluń Wąsk.	↑	—	6.46	9.24	13.11	—	15.15	—	18.40	—	—
—	5.00	p	—	10.11	—	—	15.58	—	—	6	Turów Wieluński (Op)	—	—	6.36	—	13.00	—	—	—	18.29	—	—
—	5.05	—	—	10.16	—	—	16.03	—	—	8	Chotów (Op)	—	—	6.31	—	12.56	—	—	—	18.25	—	—
—	5.09	—	—	10.21	—	—	16.07	—	—	9	Ślupsko (Op)	—	—	6:26	—	12.51	—	—	—	18.20	—	—
—	5.20	—	—	10.31	—	—	16.18	—	—	13	Mokrsko Szosa (Op)	—	—	6.17	—	12.42	—	—	—	18.11	—	—
—	5.32	—	—	10.41	—	—	16.27	—	—	14	Mokrsko (Op)	—	—	6.13	—	12.38	—	—	—	18.07	—	—
—	5.40	—	—	10.48	—	—	16.34	—	—	16	Komorniki (Op)	—	—	6.06	—	12.24	—	—	—	17.56	—	—
—	5.46	—	—	10.56	—	—	16.41	—	—	19	Ożarów Wies (Op)	—	—	5.59	—	12.17	—	—	—	17.49	—	—
—	p	—	—	11.01	—	—	16.56	—	—	24	Kowale (Op)	—	—	—	—	12.00	—	—	—	17.31	—	—
—	—	—	—	11.20	—	—	17.05	—	—	27	PRASZKA WĄSK. (Op)	o	—	—	—	11.49	—	—	—	17.21	—	—

Zwiedzaj z Łódzką Koleją Aglomeracyjną

Województwo łódzkie to moc atrakcji i zabytków w samym centrum Polski. Do wielu z nich można dotrzeć, podróżując Łódzką Koleją Aglomeracyjną. ŁKA już od ponad 7 lat proponuje dalsze i bliższe trasy, które są doskonałym pomysłem na wycieczkę po regionie. Możliwości przybywa z roku na rok. Dzięki różnorodnym połączeniom kolejowym da się zaplanować jednodniowy wyjazd czy dłuższą weekendową wyprawę. Pociągiem dotrzemy do miast i miasteczek, ale również do miejsc atrakcyjnych przyrodniczo. W podróż można zabrać własny rower albo po dotarciu na wyznaczony szlak powędrować dalej pieszo. Z ŁKA odwiedzimy miasta aglomeracji łódzkiej takie jak: Zgierz czy Pabianice, większe miasta m.in.: Łowicz, Piotrków Trybunalski, Zduńską Wolę, ale także rubieże regionu – Radomsko czy Drzewicę. Bilet na pociąg może stać się biletom przygody. Oto kilka miejsc i atrakcji, które mogą stanowić gotowy plan wycieczki lub być wskazówką do realizacji własnych pomysłów na zwiedzanie województwa.

ZGIERZ – to jedno z wielu miast na terenie województwa łódzkiego, które rozwinęło się dzięki włókiennictwu. Dawna osada fabryczna może pochwalić się wieloma zabytkami i atrakcjami związanymi z wielokulturową historią. Zaledwie kilka chwil wystarczy, żeby przejechać pociągiem z Łodzi do Zgierza. W czasie wędrowki po Zgierzu warto zajrzeć do Parku Kulturowe Miasto Tkaczy. Na jego terenie zachowało się ok. 30 drewnianych domów tkaczy. Nie stanowią one skan-



Miasto Tkaczy – zabytkowy budynek
Fot. Marek Lawin

seny, ale historyczną część miasta świadczą o świetności Zgierza sprzed 200 lat, w epoce biedermeier. W Mieście Tkaczy można zajrzeć do poszczególnych domów, zanocować czy wypić kawę w restauracji. Historię Zgierza pielęgnuje położone nieopodal Muzeum Miasta. Prawdziwym ewenementem jest wystawa „Kruszówka” prezentująca wnętrza mieszczańskie z przełomu XIX i XX w., należące do zgierskiej rodziny fa-



Ekspozycja w Muzeum Miasta Zgierza „Kruszówka”
Fot. Marek Lawin

brykantów. W Mieście Tkaczy siedzibę znalazło także jedyne w Polsce Centrum Konserwacji Drewna, które propaguje ideę miasta Zgierz w stylu biedermeier. Na terenie zabytkowej osady realizowano zdjęcia m.in. do serialu „Bodo”, a w samym mieście do „Idy”.



Centrum Konserwacji Drewna w Zgierzu
Fot. Marek Lawin

ŁĘCZYCA – to dawne średniowieczne miasto położone nad rzeką Bzurą. Jedną z głównych jego atrakcji jest Zamek Królewski, w którym obecnie mieści się muzeum miasta. Został on wybudowany w XIV w. przez Kazimierza Wielkiego. Najbardziej charakterystycznym elementem warowni jest wysoka wieża, ze szczytu której rozciąga się malowniczy widok na panoramę miasta oraz rozlewiska rzeki. Centrum wraz z rynkiem zachowało pierwotny średniowieczny układ. W Łęczycy-



Rynek z ratuszem w Łęczycy
Fot. Julia Kostarska-Talaga

kim grodzie trzeba się jednak mieć na baczności. Ponoć właścicielem zamku był niegdyś diabeł Boruta. Po dzień można go spotkać w murach zamczyska.

Zaledwie kilka kilometrów od centrum znajduje się pierwotna osada dawnego miasta, czyli Tum. To tutaj rozpoczęła się historia Łęczycy i to tu przebiega szlak



Romańska kolegiata w Tumie
Fot. Michał Szymczak (arch. Cicerone)

architektury romańskiej. Kilkaset metrów od zabytkowej Kolegiaty znajduje się wczesnośredniowieczny gród plemienny zwany Szwedzką Górą. Kolegiata została wzniesiona w XII w. i należy do najcenniejszych obiektów sakralnych w Polsce. Nieopodal Tumu, dosłownie kilkaset metrów od kolegiaty odnajdziemy Skansen Łęczycycka Zagroda Chłopska. W tym miejscu możemy podejrzeć, jak wyglądało życie mieszkańców wsi łęczycyckiej. Wśród zabudowań skansenu uwagę przykuwają wiejskie chałupy, wiatrak koźlak czy lokalne rzeźby.



Skansen w Kwiatkówku k. Tumu
Fot. Michał Szymczak (arch. Cicerone)

ŁOWICZ – to jedno z najstarszych polskich miast, położone malowniczo nad rzeką Bzurą. Już od średniowiecza było siedzibą arcybiskupów gnieźnieńskich. Dzisiaj Łowicz nieodłącznie jest kojarzony z miejscowym, barwnym folklorem Księżaków. To tutaj co roku odbywa się uroczysta procesja Bożego Ciała, w czasie której można oglądać kolorowe, kwieciste łowickie stroje, a wydarzenie przyciąga tłumy turystów z kraju i zagranicy. W czasie wycieczki po mieście punkty obowiązkowe to: Muzeum w Łowiczu, Stary Rynek z aleją „Gwiazd” Łowickich, Bazylika Katedralna, Ratusz Miejski. Warto jednak nieco zejść z utartego szlaku i odszukać ruiny średniowiecznego zamku biskupiego. W mia-

steczku siedzibę ma też wyjątkowe muzeum. Muzeum Guzików jest jednym z najmniejszych w Europie, a gromadzi prawdziwe skarby, 4 tys. guzików. Każdy z nich należał do znanej osobistości świata nauki, kultury czy sztuki. W zbiorach znajdują się guziki m.in. Stanisława Ignacego Witkiewicza, kardynała Stefana Wyszyńskiego czy Wisławy Szymborskiej.

Kolejne wyjątkowe atrakcje znajdujące się nieopodal Łowicza to Skansen w Maurzycach i most spawany na rzece Słudwi, do nich także można dotrzeć koleją, należy wysiąść na stacji Niedźwiada Łowicka. Most był pierwszym na świecie mostem wykonanym bez użycia nitów. Ten cenny zabytek techniki powstał w latach 20.



Pierwszy na świecie most spawany z 1928 r.
Fot. Andrzej Danowski

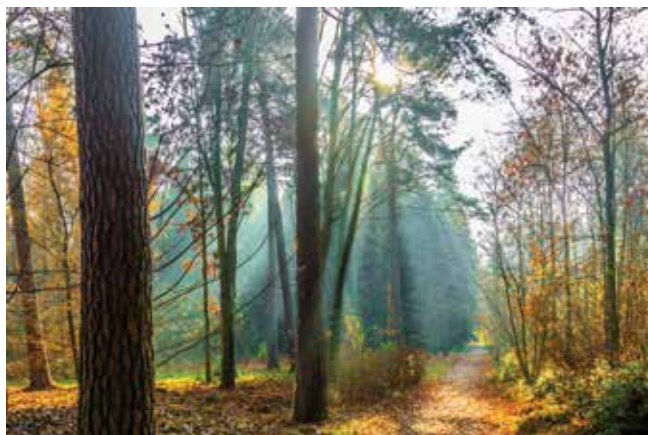
XX w. według projektu inż. prof. Stefana Bryły. Kilka kilometrów od Łowicza położony jest Nieborów, dawniej rezydencja Radziwiłłów obecnie Muzeum Narodowe. Wraz z pobliską Arkadią tworzą niezwykle ciekawy kompleks zabytków, znajdujący się nieopodal Bolimowskiego Parku Krajobrazowego.



Wesele łowickie w skansenie w Maurzycach
Fot. Marek Lawin

ROGÓW – to miejscowość położona na historycznej trasie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Miejsce obowiązkowe dla miłośników przyrody i techniki. Nieopodal stacji kolejowej mieści się przystanek kolei wąskotorowej. Powstała ona w czasie I wojny światowej. Trasa kolejowa łączy Rogów z Rawą Mazowiecką i Białą Rawską. Obecnie to najdłuższa w Polsce kolej muzealna. Zabytkowe pociągi kursują w okresie letnim w ramach niedzielnego rozkładu jazdy. Drugą atrakcją Rogowa jest Arboretum, które jest jednym z najciekawszych przyrodniczo miejsc w województwie łódzkim.

38 Miejsce zachwyca pięknem przyrody o każdej porze roku, ale najbarwniej wygląda wiosną, kiedy kwitną krzewy oraz jesienią.



Arboretum SGGW w Rogowie
Fot. Michał Szymczak (arch. Cicerone)



Izba Muzealna w Rogowie
Fot. Marek Lawin

SKIERNIEWICE – to miasto, które z całą pewnością powinien odwiedzić każdy miłośnik kolei ze względu na zabytkową parowozownię. Znajduje się tu jeden z największych w kraju zbiorów historycznego taboru kolejowego. Prywatna kolekcja liczy ponad 100 pojazdów z XIX i XX w., m.in. parowozy, lokomotywy spalinowe, wagony pasażerskie i towarowe. Wiele zabytkowych eksponatów pojawiło się w realizacjach filmowych. Niespotykaną konstrukcją ma półkolisty budynek hali wachlarzowej wraz z oryginalną nastawnią. Nieopodal samych Skierniewic, zaledwie kilka kilome-



Jedyna w Polsce acentryczna obrotnica
Fot. Wilhelm Szarżanowicz (arch. CFK PTTK)

trów od centrum miasta jest położony Bolimowski Park Krajobrazowy, jeden z siedmiu tego typu kompleksów na terenie województwa łódzkiego. Warto wybrać się do niego rowerem lub pieszo. Na terenie parku znajdują się liczne rezerваты, przebiega szlak I wojny światowej.



Zabytkowy dworzec w Skierniewicach
Fot. pocztówka z arch. Ryszarda Bonisławskiego

TOMASZÓW MAZOWIECKI – to dawne prywatne miasto przemysłowe, które było własnością rodziny Ostrowskich. Doskonałe położenie miasteczka wśród licznych rzek zadecydowało o jego świetności włókienniczej, a dzisiaj przyciąga turystów ze względu na ciekawe atrakcje: Rezerwat Niebieskie Źródła, Skansen



Podziemna trasa turystyczna Groty Nagórzyckie
Fot. Marek Lawin

Rzeki Pilicy czy Groty Nagórzyckie. Rezerwat Niebieskie Źródła to miejsce niezwykle atrakcyjne ze względu na malowniczo przejrzystą wodę i liczne gatunki ryb



Rezerwat Niebieskie Źródła
Fot. Paweł Wojtyczka

oraz ptactwa, które można obserwować w czasie spaceru. Tafla wody sprawia wrażenie turkusowej. W bliskim sąsiedztwie źródeł znajduje się Skansen Rzeki Pilicy. Zbiory skansenu są bardzo różnorodne, począwszy od zabudowań młyna, obiektów militarnych czy pamiątek związanych z różnymi wydarzeniami historycznymi. Zawsze jednak na plan pierwszy wysuwa się tutaj opowieść o rzece Pilicy. Odwiedzając Tomaszów Mazowiecki, warto zajrzeć do Grot Nagórzyckich, trasy podziemnej, która jest pozostałością po tunelach drążonych w celu zdobycia piasku „szklarskiego” doskonale nadającego się do produkcji szkła.

INOWŁÓDZ – to jedna z wielu popularnych turystycznych miejscowości w województwie. Żeby dotrzeć do Inowłódza, trzeba dojechać pociągiem do Brzostowa, a następnie powędrować kilka kilometrów pieszo lub przejechać rowerem. Do najstarszych zabytków Inowłódza należy położony na wzgórzu romański kościół pw. św. Idziego i ruiny zamku Kazimierza Wielkiego.



Odrestaurowane ruiny zamku w Inowłodzu
Fot. arch. Urzędu Gminy Inowłódz

W XIX w. Inowłódz znany był jako miejscowość wypoczynkowa o doskonałym klimacie leczniczym. Obecnie nad Inowłodzem góruje 11-metrowa wieża warowni z tarasem widokowym. Całość otacza fosa, alejki, mosty oraz zieleń. W zamku siedzibę mają Gminne Centrum Kultury, Gminna Biblioteka Publiczna i Punkt Informacji Turystycznej. Natomiast ewenementem jest budynek synagogi położony nad brzegiem starorzecza Pilicy w centrum Inowłódza. We wnętrzach zachowały się fragmenty cennych polichromii.

DRZEWICA — to miejscowość położona na rubieżach dzisiejszego województwa łódzkiego, na styku województwa mazowieckiego i świętokrzyskiego.



Pomnik Władysława Hermana fundatora kościoła
Świętego Idziego w Inowłodzu w tle
Fot. Marek Lawin

Miasto jest znane jako centrum sportów wodnych. Tu znajduje się jeden z najnowocześniejszych w Europie torów kajakowych do uprawiania slalomu kajakowego, na nim trenują przyszli olimpijczycy. Amatorzy ekstremalnych sportów wodnych znajdą tu dogodne warunki do uprawiania hydrospeedu i freestyle'u. Dla miłośników nieco spokojniejszych atrakcji dobrą propozycją będzie



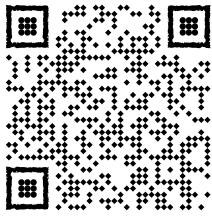
Synagoga w Inowłodzu (dziś sklep spożywczy)
Fot. Ryszard Bonisławski

wizyta w zamku i spacer wokół niego. Ta 600 letnia budowla imponuje rozmiarem i rozmachem. W najwyższej wieży zachował się otwór po dawnej bramie wjazdowej i furcie, do których prowadził most zwodzony.

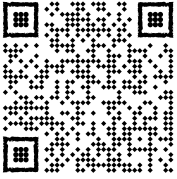


Renesansowy zamek Drzewieckich
Fot. Ryszard Bonisławski

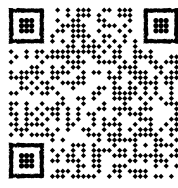
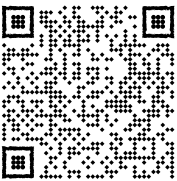
Turystyczne Niedziele



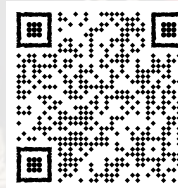
Dostępność stacji i przystanków



Polityka dostępności Kolei Aglomeracyjnej - plik .PDF



Informacje dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej (w tym polityka dostępności ŁKA)



Dostępność taboru ŁKA (w tym specyfikacja wózka inwalidzkiego przystosowanego do przewozu koleją)

kierunek
OSTRÓW WIELKOPOLSKI

SIERADZ

Sieradz Warta
Sieradz Męka

Męcka Wola
ZDUŃSKA WOLA

Borszewice
ŁASK

Kolumna
Dobroń

PABIANICE

Chechło

Łódź Lublinek
Łódź Pabianicka
Łódź Chojny
Łódź Dąbrowa
Łódź Niciarniana

PIOTRKÓW TRYBUN

Gorzędów

Kamięńsk

Gomunice

Dobryszycy / Radomsko

RADOMSKO

kierunek
CZĘSTOCHOWA

ŁĘCZYCA

Gawrony

Witonia

KUTNO

Skłęczki

Złotniki Kutnowskie

Grotniki

Zgierz Kontrewers

ZGIERZ

Łódź Radogoszcz Zachód

Łódź Żabieniec

ŁÓDŹ KALISKA

ŁÓDŹ FABRYCZNA

Łódź Arturówek

Łódź Marysi

Glinnik Wieś

Smardzew

Zgierz Północ

Zgierz Jaracza

- Dostęp na peron za pomocą pochylni/podjazdu
- Dojście na peron w poziomie szyn z asystą opiekuna lub osoby towarzyszącej
- System oznakowania dotykowego
- Informacje w alfabecie Braille'a



ŁÓWICZ GŁÓWNY

Żychlin

Zosinów

Jackowice

Niedźwiada
łowicka

Łowicz Przedmieście

Grudze

Domaniewice

Domaniewice
Centrum

Kamień
łowicki

Bratoszewice

Głowno

Glinnik

Stryków

Swędów

Bobrowniki

Bełchów

Sierakowice Sk.

Skierniewice
Rawka

SKIERNIEWICE

Mokra

Dąbrowice Skierniewickie

Maków

Płyćwia

Lipce Reymontowskie

Krosnowa

Przyłek Duży

Rogów

Wąгры

KOLUSZKI

ŁÓDŹ WIDZEW

Łódź Stoki

Łódź
Andrzejów

Bedoń

Justynów

Gańkówek

Żakowice

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

TOMASZÓW MAZOWIECKI

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

kierunek
WARSZAWA

kierunek
RADOM

ANALSKI

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Zaosie

Skrzynki

Wykno

Słotwiny

Wąгры

Rogów

Przyłek Duży

Krosnowa

Lipce Reymontowskie

Płyćwia

Maków

Dąbrowice Skierniewickie

SKIERNIEWICE

Mokra

Skierniewice
Rawka

Sierakowice Sk.

Bełchów

Bobrowniki

Niedźwiada
łowicka

Łowicz Przedmieście

Jackowice

Zosinów

Żychlin

Łódź Stoki

Łódź WIDZEW

Łódź Andrzejów

Bedoń

Justynów

Gańkówek

Żakowice

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Jarosty

Moszczenica

Baby

Wolbórka

Łaznów

Rokiciny

Chrysty Nowe

Słotwiny

Wykno

Zaosie

Skrzynki

Tomaszów Maz. Białostrzegi

Brzustów

Antoniów

Dęba Opczyńska

Radzice

DRZEWICA

Wilkoszewice

Luciążanka

Rozprza

Miejów

Kolej na parki krajobrazowe województwa łódzkiego

Piątkowe popołudnie to dobry moment, aby zakończyć intensywny tydzień związany z codzienną pracą i zaplanować weekend w taki sposób, aby dał siłę i energię na nowe wyzwania w kolejnym okresie wzmożonej pracy. Bez względu na to, czy chcemy spędzić wolny czas aktywnie, czy bardziej leniwie, warto to uczynić na świeżym powietrzu, najlepiej na łonie natury. Najpiękniejsze fragmenty województwa łódzkiego zostały objęte różnymi formami ochrony przyrody, są wśród nich parki krajobrazowe i to one właśnie idealnie nadają się do weekendowego odpoczynku. Parki wyróżniają się nie tylko malowniczym krajobrazem, ale również unikatowymi walorami przyrodniczymi i bogatą historią oraz kulturą.



Malowniczy krajobraz w Parku Krajobrazowym Międzyrzecza Warty i Widawki
Fot. Katarzyna Krakowska

Nie bez znaczenia jest również fakt, że są to jedne z najlepiej zbadanych i opisanych fragmentów województwa, przyciągające rokrocznie rzeszę odwiedzających ciekawych przyrodniczych doświadczeń i turystycznych przeżyć. To właśnie dla tych odbiorców służby ochrony przyrody pracujące w parkach krajobrazowych tworzą różnorodne wydawnictwa od map po specjalistyczne broszury, dla nich organizowane są wydarzenia turystyczne, promocyjne i sportowe. Z tego samego powodu powstają nowe aktywności opisujące i promujące te tereny, takie jak Geocaching, Questy (dostępne na stronie www.parkilodzkie.pl), konkursy i rajdy turystyczne oraz aplikacje internetowe. Wszystko po to, aby wypoczynek na łonie natury uczynić bardziej interesującym.

Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego obejmuje 7 parków krajobrazowych. W jego skład wchodzi: PK Wzniesień Łódzkich (najmłodszy – powstał w 1996 r.), Bolimowski PK, Spalski PK, Sulejowski PK, Przedborski PK, Załęczański PK (najstarszy – utworzony w 1978 r.) oraz PK Międzyrzecza



Dolina Pilicy w Spale
Fot. Katarzyna Krakowska



Dolina Rawki w Bolimowskim Parku Krajobrazowym
Fot. Katarzyna Krakowska

Warty i Widawki. Parki krajobrazowe obejmują blisko 10% obszaru regionu. W ich granicach znalazły się tereny o szczególnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej m.in.: odcinek doliny rzeki Pilicy między Przedborem a Sulejowem, dolina Rawki, wyżynne krajobrazy na przedborskim przedpolu Gór Świętokrzyskich oraz w rejonie Załęczańskiego Łuku Warty, najlepiej zachowane lasy, zwłaszcza kompleksy stanowiące pozostałość Puszczy Pilickiej oraz charakterystyczna strefa krawędziowa Wzniesień Łódzkich – naturalne muzeum geomorfologicznych form polodowcowych.



Łoś szukający ochłody w wodzie – Bolimowski Park Krajobrazowy
Fot. Katarzyna Krakowska

Pokaźna liczba gatunków zwierząt, roślin i grzybów występujących na obszarach parków składa się na ich różnorodność biologiczną. Spotkać tu można niewielkiego jadowitego rzęsorka rzeczka, jak również największego ssaka w Polsce – żubra. Po lasach przechadzają się majestatycznie łosie, sarny i jelenie.

Nad polami i lasami kołują ptaki drapieżne, m.in. bieliki i błotniaki. W zbiornikach wodnych, szczególnie wiosną, występuje wiele gatunków płazów, są wśród nich kumaki nizinne o ostrzegawczo ubarwionych brzuchach i przebarwiający się na niebiesko w okresie godowym żaby moczarowe. Na podmokłych terenach rosną storczyki, wełnianki, rosiczki i grzybień.



Storczyk kukułka szerokolistna
Fot. Katarzyna Krakowska

W lesie koło Sulejowa odnajdziemy zimozioła północnego – pozostałość po zimniejszych epokach geologicznych. Na nasłonecznionych zboczach Bukowej Góry białymi kwiatami zachwycają zawilce wielkokwiatowe, a w lesie na jej szczycie rosną obuwiki o charakterystycznie rozdętych, żółtych kwiatach. Krajobraz wiejski rozkwiecają ogrody przydomowe i ozdabiają tradycyjne sady oraz samotne drzewa owocowe na miedzach.

Na terenach parków krajobrazowych województwa łódzkiego występują wapienne jaskinie i piaskowcowe grotty. W kamieniołomach zachowały się pozostałości mezozoicznej fauny morskiej, m.in. amonity i belemnity.

Tereny te noszą również ślady bitew, m.in. z okresu powstania styczniowego, I i II wojny światowej. Obiekty kulturowe – od grodzisk, kurhanów, romańskich i gotyckich kościołów, zamków, aż po dziewiętnastowieczne dwory i pałace – przypominają o historycznym dziedzictwie tych obszarów. Większość z nich znaj-



Rosiczka okrągłolistna
Fot. Katarzyna Krakowska

duje się na trasach szlaków turystycznych i zaopatrzona jest w tablice informacyjne. Malownicze panoramy widokowe rozpościerające się z licznych wzniesień, pagórków i krawędzi dolin rzecznych ostatecznie uzasadniają potrzebę ochrony parków krajobrazowych.

Każdy park pełni różne funkcje: krajoznawcze, rekreacyjne, turystyczne, edukacyjne, naukowe, a jednocześnie realizuje ważne zadania w ochronie rodzimej przyrody i krajobrazu. Szczegółowych informacji na temat



Tradycyjny sad przydomowy na Wzniesieniach Łódzkich
Fot. Katarzyna Krakowska

walorów przyrodniczych, krajobrazowych i historycznych parków należy szukać na stronie www.parkilodzkie.pl. Informacje o wydarzeniach turystycznych, edukacyjnych i promocyjnych organizowanych lub współorganizowanych przez Zespół dostępne są na profilu FB – Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego



Nieczynny kamieniołom na terenie
Załęczańskiego Parku Krajobrazowego
Fot. Katarzyna Krakowska

oraz w aktualnościach na stronie internetowej. Warto również odwiedzić Geoportal Województwa Łódzkiego i skorzystać z dostępnej tam aplikacji poświęconej parkom krajobrazowym. Uzyskane informacje wystarczą, aby zaplanować wspaniałą wyprawę terenową pieszą, rowerową, kajakową, konną, samochodową lub pociągową (do parków krajobrazowych województwa łódzkiego można dotrzeć również koleją). Ciekawym pomysłem może być podróżowanie pociągiem z rowerem, zwiedzanie wybranego parku na rowerze, a następnie powrót do domu koleją. Wiele tego typu wydarzeń było już organizowanych i zawsze cieszyły się dużym zainteresowaniem. Dla wszystkich tych, którzy preferują tradycyjne sposoby pozyskiwania informacji Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego przygotował papierowe wersje map i przewodników. Są one dostępne w siedzibie dyrekcji Zespołu w Łodzi oraz we wszystkich oddziałach terenowych w: Sieradzu, Łodzi, Skierniewicach, Moszczenicy i Przedborzu.



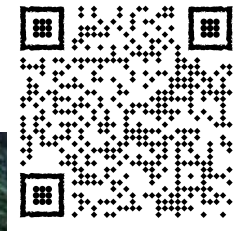
Dwór w Byszewach w PK Wzniesień Łódzkich
Fot. Katarzyna Krakowska

Patrycja Czudak, Anna Drzewiecka

Z PTTK koleją w region

Projekt „Turystyczne niedziele w województwie łódzkim” to cykl promocyjnych wycieczek do miejsc w naszym regionie ciekawych pod względem przyrodniczym. Po raz pierwszy ruszyliśmy pociągiem w 2013 r. Wówczas hasło projektu brzmiało: „Pociągiem w Łódzkie”, a dwa lata temu: „Kolejowe niedziele”. Kilkukrotnie projekt realizowało Towarzystwo Przyjaciół Łodzi.

W czasie wszystkich wycieczek zwiedzaliśmy okolicę pieszo, rowerami lub autokarami. Za każdym razem oferta kolejowych wyjazdów w region była bardzo różnorodna. W każdym sezonie odbywało się od kilku do kilkunastu wycieczek. W ciągu minionych lat odwiedziliśmy m.in. atrakcyjne pod względem zabytków miasta: Łowicz, Łęczycę, Piotrków Trybunalski, Zduńską Wolę, Tomaszów Mazowiecki, i cenne przyrodniczo tereny takie jak parki krajobrazowe oraz rezerваты. Wycieczki prowadzili przewodnicy PTTK z Koła Przewodników im. Rajmunda Rembielińskiego w Łodzi, którzy na stałe współpracują z TPŁ przy realizacji licznych projektów.



Fot. Marek Lawin

Przewodnicy PTTK

Pierwsze wyjazdy były przygotowane dla ponad 300 osób każdy, a grupy turystów po województwie oprowadzali przewodnicy z uprawnieniami Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. Nawiązaliśmy też współpracę z przedstawicielami miejscowych atrakcji turystycznych, m.in. lokalnych muzeów i galerii. Za każdym razem wspierali nas pracownicy Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego. Wszystko to sprawiało, że turystyczne wyjazdy stawały się coraz bardziej atrakcyjne, a podróżujący z nami mieszkańcy województwa mogli poznać region.

Od samego początku projekt cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem. Jego obecna edycja odbywa się pod hasłem „Kolej na PTTK”. Oferta wyjazdów skierowana jest do wszystkich mieszkańców naszego regionu, którzy chcą poznawać swoją małą ojczyznę.



Uczestnicy projektu Turystyczne Niedziele
Fot. Paweł Wojtyczka

Podobnie jak w poprzednich sezonach, w tym roku podróżowaliśmy pociągami i innymi przyjaznymi środkami transportu. W naszym województwie jest wiele wspaniałych miejsc godnych odwiedzenia. Tegoroczna edycja projektu obejmowała 6 wyjazdów – wycieczek po regionie. Tym razem ich uczestnicy odwiedzili: Spalski Park Krajobrazowy, Bolimowski Park Krajobrazowy, ZOO Safari Borysew, Bełchatów i Giganty Mocy, Pasiekę w Lipce oraz Zagrodę Edukacyjną Konarzew. W każdej z wycieczek brało udział około 60 osób w różnym wieku. Letnie wyjazdy pod hasłem „Turystyczne niedziele w województwie łódzkim” stały się doskonałą okazją do wędrowania po regionie całymi rodzinami czy wspólnie ze znajomymi.

W ramach każdego wyjazdu organizator zapewniał podróżującym bezpłatny przejazd pociągiem lub niskoemisyjnym autokarem, zwiedzanie atrakcji turystycznych i interesujące warsztaty. Podczas każdej z wycieczek przewidziany był też czas na piknik, na chwilę wytchnienia. Atrakcją wyjazdów był również konkurs ekologiczny z ciekawymi nagrodami dla uczestników.

Jedną z głównych idei przyświecających projektowi jest edukacja ekologiczna. Wędrowki po województwie pokazują bowiem stan środowiska, obszary cenne przyrodniczo i kulturowo. W ten właśnie sposób rodzi się wśród uczestników poczucie odpowiedzialności i świadomość faktu, jak ważna jest dbałość o nasze otoczenie i stan środowiska naturalnego. Wyjazdy mają także zachęcić do pieszych wędrowek, przejażdżek rowerowych czy konnych wypraw szlakami województwa łódzkiego.

W projekcie chętnie uczestniczą zarówno turyści piesi z dużym doświadczeniem, jak i ci mniej zaprawieni w wędrowkach. Są wśród nich ludzie młodzi i osoby starsze, a także rodziny z dziećmi.



Niskoemisyjne autokary wożące uczestników
Fot. Paweł Wojtyczka

Pierwsza tegoroczna wycieczka projektowa odbyła się 11 lipca. Jej celem był Spalski Park Krajobrazowy. Wyjechawszy pociągiem ŁKA ze stacji Łódź Kaliska, udaliśmy się do Spały. Pogoda była piękna i zapowiadało się wiele atrakcji. Pierwszą z nich był kilkugodzinny spacer po wspaniałym lesie, pod kierownictwem leśnika p. Szymona Kielana. Niekiedy musieliśmy zbaczać wytyczonego szlaku, gdyż na przeszkodzie stawały nam drzewa powalone przez piątkową wichurę. Podczas wędrowki poznawaliśmy rośliny charakterystyczne dla Spalskiego Parku Krajobrazowego. Podziwialiśmy niezwykle sosny „na szczudłach” rosnące nad brzegiem rzeki. W zaroślach wypatrywaliśmy rzadkich w Polsce ptaków. Opowieści p. Szymona o ich życiu i zwyczajach były niezwykle ciekawe.



Sosny „na szczudłach”
Fot. Paweł Wojtyczka

Drugą część spaceru, tym razem po samej Spale, odbyliśmy pod kierownictwem przewodników PTTK. Wspólnie z nimi odwiedziliśmy miejsca związane z rodziną carską i prezydentem Ignacym Mościckim. Z ich opowieści dowiedzieliśmy się wielu ciekawostek o dziejach Spały i jej mieszkańców.

Choć upał chwilami dawał się mocno we znaki, wędrowaliśmy z wielką przyjemnością. Mogliśmy też zajrzeć na targ staroci i odpocząć chwilę w parku.

Zarówno cały dzień w Spale, jak i powrotna droga pociągiem ŁKA upłynęły nam bardzo szybko.



Spizowy pomnik żubra – symbol Spały
Fot. Paweł Wojtyczka

Okolice Bełchatowa to region zagłębia górniczo-energetycznego. Kopalnia Bełchatów dzisiaj nieodłącznie kojarzy się z Kopalnią Węgla Brunatnego i interaktywnym muzeum Giganty Mocy.

Druga z kolei wycieczka odbyła się 25 lipca i prowadziła właśnie w tę część regionu. Odwiedziliśmy PGE Giganty Mocy oraz punkty widokowe na kopalnię węgla. Dowiedzieliśmy się również, że dziś zalesiona i służąca celom rekreacyjnym Góra Kamieńska powstała jako zwałowisko zewnętrzne kopalni. Na jej zboczu



Giganty Mocy – wystawa interaktywna
Fot. Paweł Wojtyczka

działa popularny w regionie ośrodek sportów zimowych, ale także tory – kartingowy, saneczkowy i rowrowy. Na szczycie Góry Kamieńskiej znajduje się Elektrownia Wiatrowa Kamieńsk, będąca źródłem energii odnawialnej.

PGE Giganty Mocy to interaktywne muzeum, którego zadaniem jest opowiadanie o węglu, energii, górnictwie, ale też o przyszłości Bełchatowa. To nie tylko interesujące miejsce do zwiedzania, ale też obiekt służący aktywnej edukacji. Są tu organizowane warsztaty i zajęcia dla dzieci, młodzieży i dorosłych. „Zobaczyć i dotknąć, usłyszeć i poczuć” – to zasady obowiązujące w czasie zwiedzania.

Wyjazd był skierowany głównie do rodzin z dziećmi.

Odkrywka KWB Bełchatów widziana z punktu widokowego wz tarasu w Żobnicy
Fot. Paweł Wojtyczka



BOLIMOWSKI PARK KRAJOBRAZOWY

Trzecia niedzielna wycieczka odbyła się 8 sierpnia. Tym razem wędrowaliśmy po Bolimowskim Parku Krajobrazowym.

Ten dzień rozpoczął przejazd pociągiem ŁKA ze stacji Łódź Fabryczna do przystanku Skierniewice Rawka. Łódzcy przewodnicy PTTK poprowadzili nas szlakiem wiodącym przez przepiękny las i rezerwat. Towarzyszyły nam pracownice Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, które opowiedziały wiele ciekawostek z życia roślin i zwierząt. Szczególnie interesujące były historie bezpośrednich



Uczestnicy w Puszczy Bolimowskiej
Fot. Paweł Wojtyczka

spotkań ze zwierzętami.

Okolice Bolimowa to również miejsca bitew z okresu I wojny światowej i pozostałych po niej, ukrytych w lasach cmentarzy. Przewodnicy zaprowadzili nas do niektórych z nich i opowiedzieli o prowadzonych na tych terenach walkach, w których uczestniczyło i zginęło wielu Polaków wcielonych zarówno do rosyjskiej, jak i do pruskiej armii.

Leśna wędrowka doprowadziła nas do Ośrodka „Sosienka”, w którym mogliśmy odpocząć, rozkoszując się pięknymi widokami nad rzeką Rawką. Tam też odbyło się losowanie nagród w tradycyjnym konkursie.



Pociąg ŁKA na stacji Bolimów
Fot. Paweł Wojtyczka

Powrotna droga leśnymi ścieżkami i koleją ŁKA do Łodzi zakończyła tę interesującą wyprawę.

ZOO SAFARI BORYSEW

Niedzielę 22 sierpnia poświęciliśmy na wizytę we wspólnym zoo w Borysewie. Choć wyjazd był adresowany



Fot. Paweł Wojtyczka

ZOO Safari Borysew

głównie do rodzin z dziećmi, cieszył się ogromnym zainteresowaniem również starszych łodzian. W Borysewie na 26 hektarach są rozmieszczone obiekty dla zwierząt i odwiedzających. Od lat niezwykłą atrakcją tego miejsca są białe lwy oraz stado sympatycznych surykatek. Tegoroczną nowością jest krokodylarnia z groźnie wyglądającymi gadami oraz stado pięknych pelikanów.

Wędrując po zoo, mogliśmy podziwiać zwierzęta pochodzące niemal ze wszystkich kontynentów, m.in.: afrykańskie żółwie pustynne, żyrafy czy lemury, amery-

Krokodylarnia w ZOO Safari Borysew
Fot. Paweł Wojtyczka

kańskie białe wilki polarne, tapiry oraz ogromne papugi ary. Nie zabrakło też australijskich kangurów i strusi emu, azjatyckich wielbłądów, małp i ryb. Pięknie prezentowały się również zwierzęta europejskie: rysie, bawoły i foki szare. Obcowanie z tymi wszystkimi stworzeniami sprawiło nam mnóstwo radości, a także dostarczyło wiedzy o ich życiu i zwyczajach. Wielu turystów w drodze powrotnej do Łodzi obiecywało sobie, że muszą wrócić do Borysewa.

Pokazy karmienia zwierząt w ZOO Safari Borysew
Fot. Paweł Wojtyczka

Kolejny wyjazd przypadał na dzień 5 września. Tym razem była to wycieczka autokarowa, która prowadziła drogami Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich. Główną atrakcją stanowiła wizyta w pasiece w Lipce. Z opowieści p. Dariusza Serafińskiego, który nas po niej oprowadzał, dowiedzieliśmy się wielu ciekawostek o życiu pszczół. Mogliśmy też zobaczyć, jak owady mieszczą się w ulu i jak pracują. Skosztowaliśmy wspaniałego miodu. Wielu turystów zakupiło ten cenny produkt.

Nasycony wiedzą i posilony udaliśmy się do pobliskiego kościoła mariawickiego w Niesułkowie. Tamtejszy

Dariusz Serafiński – pszczelarz, właściciel pasieki w Lipce
Fot. Marek LawinPokaz budowy i funkcjonowania pasieki
Fot. Marek Lawin

proboszcz przyjął nas bardzo serdecznie, opowiedział o świątyni i specyfice wiary mariawitów.

Na koniec naszej wędrowki po Parku Krajobrazowym Wzniesień Łódzkich pojechaliśmy do Lasu Pościardówka, by odwiedzić cmentarz z okresu I wojny światowej i wysłuchać opowieści przewodników PTTK o toczonych na tych terenach bojach.

Ten kolejny niedzielny wyjazd dostarczył nam wiele przyjemności oraz wiedzy o regionie łódzkim.

Konarzew to niewielka wieś położona nieopodal Piątku. To tutaj jest prowadzona przez miejscową rodzinę Zagroda Edukacyjna. Głównym zadaniem pracujących w niej osób jest zwrócenie uwagi na potrzebę ekologicznego korzystania z walorów ziemi z poszanowaniem środowiska naturalnego i pracy na roli.

Wyprawa do Konarzewa była drugą wycieczką autokarową i ostatnią wyprawą z cyklu „Turystyczne niedziele w województwie łódzkim”. Odbyła się 19 września. Tym razem głównym punktem programu były warsztaty edukacyjne „Od ziarenka do bochenka” zakończone wypiekami pachnących bułek w piecu chlebowym. Turyści mogli przyjemnie spędzić czas w miejscowym gospodarstwie, poznając, jak wygląda tradycyjne gospodarstwo i jak kiedyś w nim pracowano. W zagrodzie uzyskaliśmy wiele ciekawych informacji na temat zbóż, mąki oraz wypiekania zdrowego i smacznego chleba. Każdy z uczestników wyjazdu przygotował własne ciasto, z którego upieczono bułki. Po trudnej pracy wszystkich czekał poczęstunek.



Warsztaty z wypieku chleba

Fot. Marek Lawin

Wracając do Łodzi, odwiedziliśmy miejscowość Piątek, która jest uznawana za geometryczny środek Polski.

W tym roku w projekcie wzięło udział ponad 360 uczestników. Udało się odwiedzić ciekawe i cenne przyrodniczo tereny województwa łódzkiego.



Piątek – symboliczny geometryczny środek Polski
Fot. Marek Lawin

Andrzej Kobalczyk

Śladem „wędrującej poczekalni”

Niezwykłymi torami potoczyły się losy budynku poczekalni z przystanku kolejowego Wolbórka usytuowanego pod Będkowie. W ciągu 125 lat aż czterokrotnie zmieniał on lokalizację! W końcu dotarł do Skansenu Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim, aby stać się unikatową perełką architektoniczną i historyczną tej placówki.



Budynek poczekalni na przystanku kolejowym Wolbórka
Fot. arch. Andrzeja Kobalczyka (fot. z 1904 r.)

To tutaj pieczołowicie odtworzono pierwotny, wręcz bajkowy, wygląd wykonanego z drewna i finezyjnie zdobionego budyneczku. Co więcej, w wyniku żmudnych, niemal dziesięcioletnich dociekań udało się wreszcie ustalić dokładną datę i inne nieznane dotąd okoliczności budowy „wędrującej poczekalni”.

Wbrew wcześniej powszechnie przyjmowanej wersji (m.in. w dokumentacji konserwatorskiej i rozmaitych publikacjach) nie wzniesiono go od razu na przystanku Wolbórka. Został bowiem wykonany w Warszawie przez nauczycieli i uczniów istniejącej tam Szkoły Technicznej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Miał pełnić funkcję pawilonu wystawowego tejże kolei na odbywającej się w 1896 r. Wszechrosyjskiej Wystawie Przemysłowo-Artystycznej w Niżnym Nowogrodzie położonym na wschód od Moskwy. Przeszklony budy-



Przystanek Czarnocin po II wojnie światowej
Fot. arch. Andrzeja Kobalczyka



„Wędrująca poczekalnia” zajaśniała dawnym blaskiem
Fot. arch. Andrzeja Kobalczyka

nek zaprojektowany w modnym wtedy stylu uzdrowskim został skonstruowany metodą modułową umożliwiającą transport kolejowy.

Wyjaśnienie tych i innych frapujących zagadek umożliwiło dotarcie autorowi niniejszego artykułu do niepublikowanych wcześniej rękopiśmiennych zapisów poczynionych w 1900 r. przez będzowski proboszcza ks. Alfonsa Trepkowskiego w kronice tutejszej parafii. Okazało się, że w 1897 r. po zakończeniu wystawy w Niżnym Nowogrodzie pawilon został zdemontowany i przewieziony koleją na trasę „wiedenki”. Decyzją ówczesnego członka Rady Zarządzającej tej kolei, Karola Sulikowskiego, ustawiono go na przywróconym po latach przystanku Wolbórka. Jak zapisał ks. Trepkowski, przywieziony pawilon zaadaptowano tutaj na „schronienie dla pasażerów wyczekujących na pociąg”.

W 1925 r. w związku z otwarciem dużej i nowoczesnej szkoły rolniczej w pobliskim Czarnocinie zmieniono nazwę przystanku na Czarnocin. W okresie II wojny światowej z rozkazu niemieckich władz okupacyjnych drewnianą poczekalnię ponownie rozmontowano i przeniesiono na drugą stronę torów, by połączyć ją ze wzniesionym w okresie międzywojennym murowanym budynkiem nastawni.

Przez kilka powojennych dziesięcioleci budynek ten nadal pełnił funkcję poczekalni dla pasażerów, lecz wskutek niedostatecznej konserwacji stopniowo podupadał. Na początku lat 80. XX w. PKP planowały zastąpić go typowym pawilonem murowanym. Na szczęście do tego nie doszło. Decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z 29 kwietnia 2002 r. budynek poczekalni z przystanku Czarnocin został wpisany do rejestru zabytków województwa łódzkiego.

Z dniem 1 stycznia 2004 r. kolej przestała użytkować zabytkową poczekalnię na tym przystanku. Na skutek braku opieki i nadzoru w zastraszającym tempie popadała ona w ruinę. Od zupełnego zniszczenia ocalały ten zabytek wspólne starania władz samorządowych Tomaszowa Mazowieckiego i Skansenu Rzeki Pilicy. Ich

rezultatem było podjęcie w dniu 27 października 2006 r. przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków decyzji o przeniesieniu budynku poczekalni do Tomaszowa i jego odbudowie w tutejszym skansenie.

Zdemontowanie obiektu i przetransportowanie elementów składowych do skansenu (na koszt PKP) nastąpiło

w listopadzie 2006 r. Odbudowa połączona z częściową rekonstrukcją i adaptacją do nowych funkcji trwała od lipca do końca grudnia 2007 r. Inwestycja, sfinansowana całkowicie ze środków budżetowych miasta Tomaszowa, zaowocowała zachowaniem dla potomnych niezwykle zabytku ściśle związanego z historią Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Nadpilicza.

Warto bowiem podkreślić, że oprócz poprzedniego usytuowania poczekalni nieopodal źródeł rzeki Wolbórki (największego lewego dopływu Pilicy) o przeniesieniu i przywróceniu do życia zadecydowały jej bliskie związki ze słynnym polskim pisarzem, noblistą Władysławem Stanisławem Reymontem. To właśnie w pobliskiej osadzie Jakubów jego rodzice nabyli w 1880 r.



Wygląd opuszczonego przystanku Czarnocin
Fot. arch. Andrzeja Kobalczyka



Rozbiórka zabytkowej poczekalni w 2006 r.
Fot. arch. Andrzeja Kobalczyka



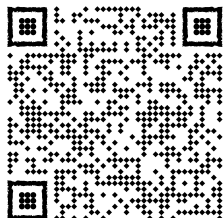
Odbudowa poczekalni w tomaszowskim skansenie
Fot. arch. Andrzeja Kobalczyka

młyn wodny na Wolbórcie. Tutaj spędzał on lata młodości i tutaj tworzył pierwsze utwory literackie (sygnowane nazwą Wolbórki). Z pewnością też podczas młodzieńczych wyjazdów na naukę krawiectwa do Warszawy bądź pracy na „wiedence” jako robotnik kolejowy przyszły noblista często był w poczekalni na przystanku Wolbórka.

Po niecodziennej przeprowadzce do Tomaszowa wbyłej poczekalni kolejowej ulokowano biuro skansenu oraz ekspozycję obrazującą jej niezwykle dzieje. Nie skończyły się jednak prace nad odtworzeniem pełnego wyglądu tak niezwykle świadka historii. Na podstawie odnalezionych przez autora niniejszego artykułu unikatowych fotografii z początków XX w. oraz dokumentów z archiwów kolejowych udało się zrekonstruować w sposób niemalże drobiazgowy wiele elementów dawnego wystroju poczekalni, a także jej pierwotnego otoczenia. Dzięki temu w kwietniu 2015 r. na szczycie frontonu poczekalni pojawiła się okazała alegoria Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w postaci przodu lokomotywy wyłaniającej się z kłębów pary. Narożniki ozdobiły akroteriony w formie uskrzydłonych kół kolejowych. Na dach powróciły też inne misternie wycięte ozdoby. Właśnie tym pięknym, snycerskim wystrojem zwieńczono budynek pawilonu w 1896 r. Zachowano go także po przeniesieniu na przystanek Wolbórka. Niestety, uległ on zniszczeniu prawdopodobnie w okresie II wojny światowej.

Warto wspomnieć, że do precyzyjnej rekonstrukcji zwieńczenia dawnego pawilonu ekspozycyjnego Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej posłużyła również nowoczesna technika komputerowa. Niemały udział w tym bezprecedensowym przedsięwzięciu mieli zaprzyjżnieni ze skansenem pasjonaci historii: łodzianin Michał Jerczyński – działacz Polskiego Stowarzyszenia Przyjaciół Kolei, tomaszowski fotograf i grafik komputerowy – Konrad Kierebiński oraz nieżyjący już mistrz stolarstwa – Artur Kopczyński z Królowej Woli. Dzięki temu dawny, reprezentacyjny pawilon słynnej niegdyś „wiedni”, a następnie poczekalni na przystanku Wolbórka zajął dawny blaskiem.

P.S. Symboliczną klamrą spinającą historię przystanku kolejowego Wolbórka stało się przywrócenie mu w 2009 r. jego pierwotnej nazwy.



Andrzej Kobalczyk

Car na Iwanogrodzko-Dąbrowskim szlaku

Niedawno minęła okrągła 140 rocznica ważnego wydarzenia w historii kolejnictwa na ziemiach polskich. Wiąże się ona z zatwierdzeniem 10 lipca 1881 r. przez cara Aleksandra III koncesji dla Towarzystwa Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dąbrowskiej na budowę szerokotorowej linii kolejowej między Dęblinem (noszącym wtedy nazwę Iwanogród) a Dąbrową Górniczą. Liczyła ona ponad 460 km i była wówczas najdłuższą linią kolejową w Królestwie Polskim.

Tym samym uwieczniono długotrwałe starania rodzimych przedsiębiorców o przyspieszenie poprzez nową linię kolejową rozwoju przemysłu w Królestwie Polskim, a ściślej w Zagłębiu Dąbrowskim. Ułatwiając tutejszym kopalniom, hutom i fabrykom szeroki dostęp do surowców, jak też masowy wywóz produktów, kolej ta dawała szansę dynamicznego rozwoju wielu położonym przy niej miejscowościom.

Ważnym atutem nowej linii było jej połączenie w Koluśkach ze znaną Drogą Żelazną Warszawsko-Wiedeńską. Bardzo na tym skorzystała choćby przemysłowa Łódź skomunikowana z nowo zbudowaną koleją poprzez istniejącą już Drogę Żelazną Fabryczno-Łódzką i węzeł koluszkowski.

Tak się złożyło, że Kolej Iwanogrodzko-Dąbrowska zapewniała również dogodny dojazd do planowanej wcześniej carskiej stacji myśliwskiej w Spale. Ta położona na lewym brzegu Pilicy śródleśna osada znajdowała się w bliskim sąsiedztwie Tomaszowa Rawskiego (dzisiejszego Tomaszowa Mazowieckiego), obok którego poprowadzono jedną z odnóg nowej drogi żelaznej. Niemal jednocześnie z budową tejże kolei, rozpoczętą w 1882 r., podjęto w Spale prace przy przyszłej rezydencji cara Aleksandra III.

Już w 1884 r. nowo budowana linia kolejowa dotarła do Tomaszowa i była prowadzona dalej w kierunku południowo-wschodnim. Właśnie tego roku jej fragmentem przejechał pierwszy pasażer. A był nim nie kto inny, jak... car Aleksander III.

Ten mało dzisiaj znany epizod z historii Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej wiązał się ze słynnym „zjazdem trzech cesarzy” trwającym od 15 do 17 września 1884 r. w Skierniewicach. Nadano mu szczególnie uroczystą oprawę, na którą złożyły się m.in. uświęcone dworską tradycją huczne polowania. Przebiegały one w lasach wokół Skierniewic, a po zakończeniu zjazdu były kontynuowane już przez samego Aleksandra III w spalnych lasach.

Szczegółową relację z łowów sporządził emerytowany podpułkownik armii carskiej, sekretarz Warszawskiego Oddziału Cesarskiego Towarzystwa Myśliwskiego – Mikołaj Małychin. Jego kronika, wydana w języku rosyjskim dwa lata później w Warszawie, zasługuje dzisiaj na miano białego kruka literatury łowieckiej.



Aleksander III ze świtą na polowaniu
w spalskich lasach w 1884 r.

Fot. z kroniki Mikołaja Małychina

To na jej kartach można znaleźć opis wydarzeń z 19 września 1884 r., mających kluczowe znaczenie dla poznania okoliczności towarzyszących rozpoczęciu budowy carskiej rezydencji myśliwskiej w Spale. Jak bowiem zapisał sprawozdawca, na ten dzień wyznaczono przejazd cara i jego świty ze Skierniewic do leśnictwa lubocheńskiego, obejmującego także Spałę.



Carski pałacyk myśliwski w Spale

Fot. z albumu wydawnictwa „Kraj”, 1897 r.

Wyjazd ten służył kilku celom. Oprócz odbycia polowania w tutejszych wyjątkowo zasobnych w grubą zwierzynę lasach Aleksander III mógł zapoznać się z postępami budowy Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej. Jednocześnie zamierzano mu przedstawić stan przygotowań do wzniesienia jego spalskiej siedziby.

Na tymczasowe lokum dla Aleksandra III i jego żony – carycy Marii Fiodorownej – wybrano murowaną leśniczówkę w Lubochenku, usytuowaną na lewym brzegu Pilicy w odległości ponad 10 km od Tomaszowa. Podróż władcy rosyjskiego imperium i jego dworu do tego miejsca odbywała się w dosyć osobliwych warunkach.

„Jegrowie, konie, psy i myśliwskie ekwipaże zostały wysłane jeszcze poprzedniego dnia w nocy, częściowo drogą żelazną przez stację Koluszki i nowo budowaną wtedy odnogą drogi Dąbrowskiej. [...] Po przybyciu Cesarskiego pociągu do Koluszek, w celu dalszego posuwania się po nowo budowanej odnodze kolei Dąbrowskiej, po której jeździły tylko pociągi robocze, zostały przygotowane odkryte platformy, z wielkim smakiem udrapowane ciężką kolorową tkaniną. [...] Około godziny pierwszej po południu pociąg przybył na stację Małecz, gdzie już oczekiwały ekwipaże. Od Małcza do Lubochenka jest nie więcej niż 8 wiorst znośnej drogi

i po pół godzinie gromkie okrzyki «hura!» rozbrzmiały w okolicach Lubochenka, oznajmiając przybycie ICH WYSOKOŚCI¹ – tak relacjonował Małychin niecodzienną podróż zaimprovizowanego pociągu carskiego po nieukończonyj jeszcze linii kolejowej.

Już pierwszego dnia car przybył na malowniczą polanę u ujścia rzeczki Gać do Pilicy obok młyna wodnego rodziny Spałów. Upodobał ją sobie, polując w tutejszych lasach w 1876 r., jeszcze jako następca tronu Rosji. Już wtedy wyraził życzenie wbudowania właśnie w tym miejscu myśliwskiej siedziby. Niewykluczone, że właśnie ten zamiar mógł wpłynąć na wyrażenie po 5 latach zgody na budowę Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej. Jej trasę poprowadzono tak, by przebiegała jak najbliżej Spały.



Carska wiata na przystanku kolejowym Jeleni
Fot. arch. Pawła Budzińskiego (fot. z ok. 1915 roku)



Odjazd Mikołaja II z Jelenia do Spały
Fot. z albumu wydawnictwa „Kraj”, 1897 r.

W kronice pułkownik Małychin odnotował pod datą 19 września 1884 r.: „Po zakończeniu polowania NAJJAŚNIEJSZY PAN i CESARZOWA zażyczyli sobie pojechać obejrzeć [...] miejsce, na którym zaplanowano budowę domu myśliwskiego. [...] Tutaj też został przedstawiony przez architekta plan tego domu, ze szczegółowym objaśnieniem i pokazaniem miejsca każdej budowli. Malownicze wzniesienie na samym brzegu Pilicy, okolone ze wszystkich stron gęstym i wysokim lasem, jak należało oczekiwać, spodobało się

¹ M. Małychin, *Imperatorskaja ochota wo władieniach łowiczkawo kniażestwa w 1884 g.*, Warszawa 1886, s. 11.



Wnętrza wagonów w carskim pociągu
Fot. arch. Andrzeja Kobalczyka



Budynek stacji Jeleń
Fot. arch. Andrzeja Kobalczyka

NAJJAŚNIEJSZEMU PANU i CESARZOWEJ – i plan został zatwierdzony”².

Warto dodać, że autorem zaakceptowanego przez cara projektu był wzięty krakowski architekt Leon Mikucki. W tym czasie kierował on budową odcinka Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej między Koluszkami a Tomaszowem.

Następnych 11 dni upłynęło carowi i jego świcie na polowaniach w lasach na obydwóch brzegach Pilicy. Jej przekraczanie umożliwiał drewniany most zbudowany tego samego roku na przyjazd cara. Był to de facto pierwszy obiekt carskiej rezydencji w Spale. W pogoni za zwierzyną na prawym brzegu rzeki uczestnicy carskich łowów niejednokrotnie pokonywali konno świeże nasypy budowanego kolejnego odcinka kolei między Tomaszowem a Opoczmem.

Robocze wagony kolejowe posłużyły Aleksandrowi III i jego świcie także w drodze powrotnej z tego polowania. Jak zapisał Małychin, carska para przejechała najpierw powozem z Lubochenka na wspomnianą stację Małecz. Przy dźwiękach wojskowej orkiestry oraz wiwatach przybyłych delegacji miasta Tomaszowa Rawskiego i okolicznych wsi car ze świtą wsiedli na udekorowane wagony-lory, by dotrzeć nimi do Koluszek. Tutaj monarsza para przesiadła się do carskiego pociągu, by nim przez Skierniewice i Warszawę dojechać do Petersburga.

² Tamże, s. 15.

Dworzec Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej w Tomaszowie
Fot. arch. Andrzeja Kobalczyka (pocztówka sprzed 1914 r.)



W innych, o wiele lepszych warunkach przebiegał pierwszy przyjazd cara Aleksandra III do już gotowej rezydencji w Spale. Nastąpił on we wrześniu 1886 r., rok po pełnym ukończeniu tejże odnogi Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej. Tym razem ekskluzywny carski pociąg po przejechaniu przez Pilicę nowo zbudowanym mostem kolejowym dotarł do przystanku Jeleń, odległego o kilka kilometrów od Spały. Utworzono go specjalnie na przyjazd władcy Rosji na polowania w spalskich lasach. Odbywały się one regularnie co dwa lata aż do 1894 r.

To na przystanku Jeleń celebrowano przyjazdy zarówno cara Aleksandra III, jak też jego syna i następcy – Mikołaja II. Były to starannie wyreżyserowane ceremonie z udziałem władz krajowych i gubernialnych oraz deputacji miejscowej ludności. Świadkiem tych spektakli był drewniany, otwarty pawilon o koronkowym wystroju, pochodzący najprawdopodobniej z 1886 r. Obok postawiono drewnianą „koszarkę drogową”, zastąpioną w 1904 r. okazałym budynkiem stacyjnym, także zbudowanym z drewna.

Niestety, los nie był łaskawy dla tych obiektów. Urokliwa, wręcz bajkowa wiata przystankowa została zniszczona najprawdopodobniej podczas I wojny światowej. Pierwszy budynek stacyjny rozebrano przed kilkunastu laty po przygnieceniu go przez potężne drzewo w trakcie wichury. Wprawdzie do dzisiaj przetrwał budynek dworcowy pamiętający cara Mikołaja II, ale jego obecny stan przedstawia coraz bardziej przynębiający widok. A wielka szkoda...

Noblista z żelaznego szlaku

Władysław Stanisław Reymont rozpoczynał zawodową karierę jako pracownik Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Zatrudniony na podrzędnym stanowisku dozorca plantowego marzył o awansie zawodowym i społecznym. Brak wykształcenia uniemożliwiał mu podjęcie pracy biurowej na kolei, pozostała jednak ostatnia deska ratunku – literatura. Warto przypomnieć kilka miejsc związanych z pisarzem i jego kolejową przygodą.

WOLBÓRKA – stacja kolejowa, obecnie Czarnocin. W jej sąsiedztwie Rejmentowie w 1880 r. zakupili młyn na rzece Miazdze, znajdował się on ok. 500 m od jej ujścia do rzeki Wolbórki w kolonii Zamość-Jakubów (dziś Prażki 91). Jesienią tego samego roku Stanisława wysłano do Warszawy, gdzie miał się wyuczyć krawieckiego fachu w zakładzie szwagra, Konstantego Jakimowicza (męża najstarszej siostry, Katarzyny). Pobyt w Warszawie zaowocował kontaktami z teatrem zawodowym i udziałem w przedstawieniach amatorskich organizowanych przez szwagra i siostrę. Po zdaniu egzaminów czeladniczych Stanisław rzuca nudny zawód krawca i wraca w 1885 r. do Wolbórki, bo tak nazywano osadę młyńską. Osiemnastoletni młodzieniec nie potrafi znaleźć sobie miejsca w gospodarstwie ojca, w autobiografii napisze: „to przymusowe siedzenie na wsi, pod czujną, srogą i okrutną kontrolą ojca, zabijało mnie. Włóczyłem się tygodnie całe po polach, lasach i wodach”¹. Wkrótce umyka spod kurateli rodziców i dołącza do



Kolejarz Reymont (drugi z prawej)
Fot. arch. Ryszarda Bonisławskiego

zespołu teatralnego. Włóczy się z nim po kraju, ale nie zaznaje sukcesu. W grudniu 1886 r. wraca skruszony do domu, a ojciec załatwia mu pracę robotnika kolejowego na torowisku między stacjami Baby a Rokiciny. Niedaleko młyna, w pobliskich Prażkach mieszkał szwagier pisarza, Józef Munkiewicz (mąż młodszej siostry, Kamili), który był nadzorcą odcinka i zapewne poręczył

za młodego powinowatego. W pobliżu mieszkał także pracownik kolejowy pan L. ze swą młodą i uczuciową żoną Stefanią. Między nią a Stachem wybucha płomienny romans zakończony skandalem w 1889 r. Pisarz po latach opowiadał z dumą o ranie odniesionej w pojedynku z konkurentem. Było to oczywiście wymyślone zakończenie miłości, bo przy słabym wzroku Reymont nie miał szans w strzeleckich szrankach. Nudna praca kolejarza wypełnia Stasiowi czas do 1890 r., porzucił ją znów na rzecz teatru. Wrócił rozczarowany do Wolbórki i znów szukał możliwości pracy na kolei, wstawiennictwo J. Munkiewicza ułatwiło podjęcie jej na odcinku od Rogowa do Lipiec.



Budynek dróżnika w Lipcach
Fot. arch. Ryszarda Bonisławskiego

Do rodzinnej Wolbórki pisarz będzie wracał w późniejszych latach jeszcze wielokrotnie, napisał tu m.in. *Spotkanie*, *Zawieruchę* i *Komediantkę*. Przyjeżdżając tu, wysiadał na stacji Wolbórka usytuowanej przy urokliwym drewnianym budynku.

Do dziś w krajobrazie wsi zmieniło się niewiele, zachowała sielski, pachnący łąkami nastrój. Stary, nieczynny młyn i grobla z wierzbami sadzonymi rękami ojca noblisty pamiętają czasy młodości pisarza. Nad rzeką przepływającą obok unosi konary pomnikowa lipa nosząca jego imię. Dom zbudowany w 1906 r. w miejscu starego należy do rodziny pisarza.

PRZYŁĘK DUŻY – wieś leżąca przy linii kolejowej Łódź – Skierniewice w sąsiedztwie Rogowa (3 km na płn. wsch.). Reymont zamieszkiwał tu zimą 1890–1891 r. Pracował wtedy jako robotnik kolejowy za 60 kopiejek dziennie. Jeszcze w 1977 r. stała tu drewniana chałupa Antoniego Lewandowskiego, o której noblista pisał: „W chłopskiej chałupie miałem izdebkę obok chlewika i pod oknem najpiękniejszą gnojówkę w Rzeczypospolitej, miałem zawsze dziurawe buty, ubranka pożał się Boże i nigdy nie nasycony apatyt”².

Mieszkańcy pytani po latach o Reymonta wspominali: „Pracował na torze kolejowym od wczesnego ranka do zmroku. Wracał zziębnięty i wygłodzony. Kładł się czym prędzej do łóżka i jadł na leżąco, posługując się na przemian to prawą, to lewą ręką, póki się nie rozgrzał, bo i czasem to i nie mógł utrzymać łyżki w palcach. Miał własną kołdrę, palto i żelazne łóżko, pierzyny nie

¹ A. Wodziński, *Reymont o sobie*, „Kurjer Warszawski” nr 1, 1926.

² W. S. Reymont, *Listy do rodziny*, Warszawa 1975, s. 34.

niał. Bardzo lubił barszcz, nikt go nie odwiedzał, czasem nadeszła paczka żywnościowa, czasem wyjechał do domu. Pisał stale i dużo – pełno było wokół zeszytów i kartek. Przy blisko ustawionej lampie przesiadywał do północy i wcale mu nie przeszkadzało, że ludzie obok rozmawiali. Nosił wasy i okulary, myśleli wszyscy, że ma lat ze trzydzieści. Chodził w długich butach, ale cholewa z tyłu była nadpruta i widać było słomę, którą wyścielał buty³.

W centrum wsi, przy drodze rośnie pomnikowa lipa drobnolistna o obwodzie 3,6 m nazwana imieniem pisarza. We wspomnieniach mieszkańców została utrwalona jako ulubione miejsce spotkań Reymonta z wie-



Lipa Reymonta i tabliczka na drzewie w Przyłęku Dużym
Fot. Marek Lawin

śniakami, gdy mieszkał w tych stronach. Przyłek zaś doczekał się literackiego opisu w noweli *Sprawiedliwie*: „Przyłek podobny był do olbrzymiego klombu kwiatów [...]. Trawy się bujnie puszyły aksamitnym kobiercem [...]. Bociany klekotały po pustych jeszcze gniazdach, brodziły po niskich łąkach [...]. W Przyłęku wiśnie już

³ Notatki z rozmów ze znajomymi Reymonta udostępnione mi przez mec. Witolda Kotowskiego w 1978 r.

okwitły, ale kwitły natomiast bardzo obficie wczesne jabłonie, których były pełne ogrody [...]”⁴.

ROGÓW – miejscowość w pobliżu Przyłęku Dużego, w której pisarz zatrzymywał się bardzo często. Znajdujący się w niej urząd pocztowy i stacja to przez wiele lat skrzynki kontaktowe Reymonta. Dziś miejscowość słynie z dużego arboretum, muzeum leśnego i alpinarium, a miłośnicy kolei wąskotorowych odwiedzają niewielki skansen i uczestniczą w turystycznych przejażdżkach do Rawy Mazowieckiej.

KROSNOWA – wieś, stacja PKP przy linii Koluszki – Skierniewice. W domu po lewej stronie drogi przy torach należącym do Kłębów zamieszkał Stanisław Reymont w 1891 r.

Do obowiązków młodego pomocnika dozorczy planowego należało kontrolowanie torów na odcinku do Lipiec i doglądanie prac torowych. Obraz wsi i los robotników zostały utrwalone w noweli *Tomek Baran*. Wspominając pisarza, mieszkańcy podkreślali, że „zdrowia nie miał. Miał chore nogi, najlepiej to je lubił grzać na gorącym piecu i mówił, że mu to dobrze robi. Rejment miał zawsze w kieszeni karmelki dla dzieci, a w izbie dużo książek”⁵.

W Krosnowie nawiązał pierwsze znajomości z mieszkańcami Skierniewic, w których znajdowały się biura „wiedenki”, praca w nich była niezrealizowanym marzeniem pisarza.

W dzienniku Reymont zanotował pod datą 16 października 1893 r.: „Dzisiaj opuściłem Krosnowę – na zawsze, no trzeba by czegoś nadzwyczajnego, żebym był zmuszony mieszkać z powrotem – jest to wprost niemożliwe, 2 lata i 8 miesięcy to dość dla mnie w jednym miejscu posiedzieć”⁶.

Wraca na dwa miesiące do ojcowskiego domu w Wolbórze i 8 grudnia wyjeżdża do Warszawy.

LIPCE REYMONTOWSKIE – wieś znana od 1338 r., należała do dóbr arcybiskupich, a potem do księstwa łowickiego. Przetrwała w niej charakterystyczna dla księżackich wsi kultura materialna i duchowa. Dzisiejsza wieś leży w pobliżu stacji kolejowej nazwanej w 1958 r. Lipcami Reymontowskimi i już tylko kształtem oraz położeniem przypomina powieściowe Lipce. Stare chałupy ustąpiły miejsca nowej zabudowie, a jedynymi zachowanymi budowlami są kościół parafialny z 1870 r. i siedemnastowieczna kaplica cmentarna.

Dawny obraz wsi odnajdziemy jednak na kartach *Chłopów*, powieści wyróżnionej w 1924 r. Nagrodą Nobla: „Lipce jawiły się przed nią jakby na dłoni, leżały nieco w dole nad ogromnym stawem [...], a w podługie czerwieniły się dachówki plebanii. Wokół zaś jak jeno dojrzeć, stały sinymi wiankami lasy i rozlewały się pola nieprzejrzone [...] drogi kręto powyciągane, kamionki, rzędy drzew przechylonych, piaszczyste wydmy, z rzadka porośnięte jałowcami i wąską przędzą

⁴ W. S. Reymont, *Sprawiedliwie*, Warszawa 1902, s. 173.

⁵ Notatki..., dzieło cyt.

⁶ W.S. Reymont, *Dziennik nieciągly*, Kraków 2009, s. 129.

rzeczki, cichnącej połyskliwie i wlewającej się do stawu, między chałupami. Bliżej zaś, dokoła wsi, wielgachnym kręgiem leżały lipeckie ziemie, pokrojone w pasy, kieby te postawy zgrzebnego płótna, rozciągnięte pod wzdórza i poćwiartowane na działki⁷.

Reymont zatrzymywał się często w Lipcach w domu dróżnika. Na budynku umieszczono w lipcu 1958 r. tablicę z napisem: „Tu mieszkał Władysław Stanisław Reymont w latach 1889–91 – społeczeństwo Lipiec z okazji 25-lecia pracy zespołu «Wesele Boryny»”. Zespół ten założony w 1932 r. przez kierownika miejscowej szkoły, Tadeusza Kwaśniewskiego, istnieje nieprzerwanie przy Gminnym Ośrodku Kultury.

W 1982 r. w ramach obchodów 50-lecia Zespołu Regionalnego otwarto Izbę Regionalną, przekształconą w 1983 r. w Muzeum im. W. S. Reymonta – Oddział Muzeum Okręgowego w Żyrardowie. W 1989 r. muzeum uzyskało nową siedzibę na terenie dawnej manufaktury włókienniczej Winkłów. Zespół budynków muzealnych jest unikatowym obiektem produkcyjnym wsi polskiej, zachowano tu w całości komplet maszyn i urządzeń do pełnego cyklu technologicznego. Muzeum od początku włącza się w organizację znaczących imprez kulturalnych w Lipcach, m.in. konkursu wiedzy o życiu i twórczości W. Reymonta oraz Turnieju Gmin Reymontowskich.

Reymontowskie ślady odnajdziemy także w Galerii Staroci i Pamiątek Regionalnych, ul. Lipowa 12, jej założyciel, Zbigniew Stań, zgromadził ogromną kolekcję zabytków etnograficznych oraz tzw. reymoncianów, m.in. sto kilkadziesiąt wydań *Chłopów*, w tym pierwsze wydania polskie, amerykańskie, angielskie, włoskie, hiszpańskie, czeskie i inne. Specjalne miejsce na wystawie zajmują autografy niemal wszystkich aktorów występujących w filmie *Chłopi* z 1973 r. w reżyserii Jana Rybkowskiego.

SKIERNIEWICE – miasto powstało w XV w. jako własność arcybiskupa i wchodziło w skład księstwa łowickiego. W 1619 r. tutejszy pałac stał się siedzibą prymasów, ostatnim jego mieszkańcem był biskup Ignacy Krasicki. W XIX w. mieściła się tu rezydencja carów rosyjskich, znana m.in. z tego, że odbył się w niej w 1884 r. zjazd trzech cesarzy państw zaborczych – Austrii, Prus i Rosji.

W 1845 r. Skierniewice uzyskały połączenie kolejowe z Warszawą, a w 1867 r. zostały miastem powiatowym.

W mieście znajdowało się duże skupisko polskich urzędników kolejowych związanych z II Oddziałem Technicznym Dyrekcji Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, w którym zatrudniono Władysława Reymonta. Pisarz gościł w Skierniewicach wielokrotnie i nawiązał stosunki towarzyskie z Ignacym Noiretem i Weyherami. Wincenty Weyher był rachmistrzem kolejowym i prowadził jednocześnie bibliotekę przy Resursie Obywatelskiej. Z jej księgozbioru korzystał często Reymont mieszkający początkowo w żydowskim zajeździe, a potem w domu Kwiecińskich przy ul. Nowej 14 (obecnie Lelewela).

Aktorskie ciągoty sprawiły, że pisarz grywał w amatorskich przedstawieniach organizowanych w starym

folwarcznym spichlerzu Tabaczyńskiego w pobliżu ul. Sienkiewicza 2, następnie w sali balowej Józefa Bindera przy ul. Senatorskiej 5.

Odnotował to z wyraźnym zadowoleniem: „Grałem dziś w teatrze, byłem nawet zadowolony – jest w tym ogromna przyjemność, ale chyba dlatego, że widzów masa.[...] lubię teatr, lubię ten gwar publiczności, ten szelest afiszów, suwanie krzeseł, to ciepło zakulisowe, ten rwetes i bieganie i ten rodzaj udręczenia, jakie sprawia trema, to wyczekiwanie wejścia, w czasie którego się drży ze wzruszenia – a potem tyle par oczu działa magnetycznie – podnieca, a nawet i upaja, człowiek zapomina na kilka godzin o całym życiu nędzy, upokorzeń i szaroty⁸”.

Inicjatorem koła teatralnego był wuj Wincentego Weyhera, dr Stanisław Rybicki, założyciel skierniewickiego szpitala, który obecnie nosi jego imię, i wybitny działacz społeczny. W szpitalu tym leczono Reymonta w maju i listopadzie 1892 r.

Część doświadczeń, wrażeń i opinii związanych z koleją pisarz zawarł w korespondencji wysyłanej ze Skierniewic do warszawskiego „Głosu” podpisywanej pseudonimem Książak.

Do ciekawszych zabytków Skierniewic należy neogotycki budynek dworca kolejowego, który powstał w 1874 r. (proj. Jan Heurich), dziś pięknie odrestaurowany posiada unikalne dekoracje... socrealistyczne z początku lat 50. XX w. Na dworcowym peronie znajduje się posąg Stanisława Wokulskiego.



Zabytkowy dworzec PKP w Skierniewicach
Fot. Paweł Wojtyczka



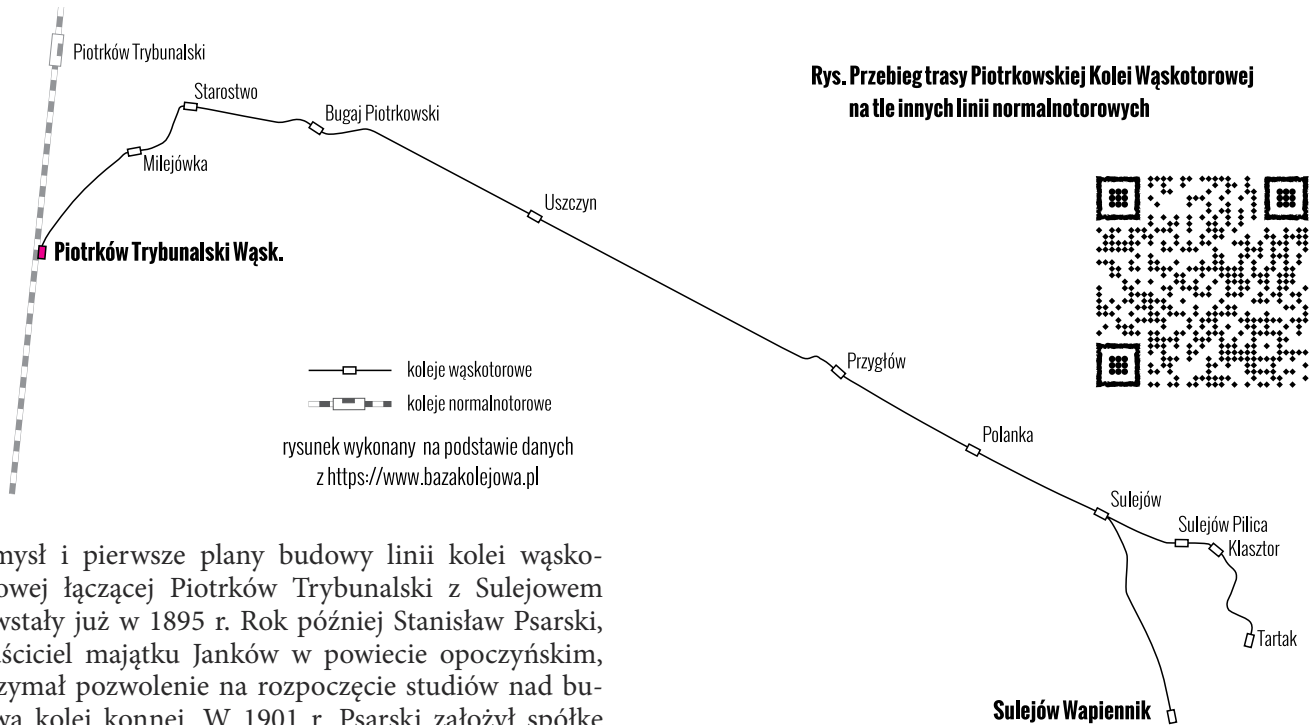
Dekoracje na ścianie dworca w Skierniewicach
Fot. arch. Ryszarda Bonisławskiego

⁷ W. S. Reymont, *Chłopi*, tom I: Jesień, Warszawa – Lublin – Łódź – Kraków 1914, s. 4.

⁸ W. S. Reymont, *Dziennik nieciągły*, dzieło cyt., s. 107.

Łódzkie na wąskich torach. Historia i terażniejszość (cz. II)

PIOTRKOWSKA KOLEJ WĄSKOTOROWA
(DOJAZDOWA)



Pomysł i pierwsze plany budowy linii kolei wąskotorowej łączącej Piotrków Trybunalski z Sulejowem powstały już w 1895 r. Rok później Stanisław Psarski, właściciel majątku Janków w powiecie opoczyńskim, otrzymał pozwolenie na rozpoczęcie studiów nad budową kolei konnej. W 1901 r. Psarski założył spółkę akcyjną Kopalnie i Piece Wapienne w Sulejowie, która miała zająć się eksploatacją tamtejszych złóż kamienia wapiennego na skalę przemysłową.

Projekt budowy kolei do Sulejowa wzorowano na istniejącej w Bugaju pod Piotrkowem kolejce do przewozu gliny. Budowę kolei konnej planowano przede wszystkim w celu obniżenia kosztów transportu wapna na stację Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Piotrkowie, a także ze względu na zły stan szosy sulejowskiej.

Projekt kolei konnej przedstawiony w 1896 r. do zatwierdzenia władzom guberni piotrkowskiej został przekazany do ministerstwa w Petersburgu, jednak na zgodę na rozpoczęcie budowy czekali aż 4 lata.

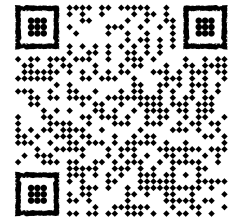


Bugaj Piotrkowski – linia kolejowa Piotrków Wąskotorowy – Sulejów Tartak, 1967 r.
Fot. fotopolska.eu

Szczegółowe plany budowy zostały zatwierdzone rok później – w październiku 1901 r. Na trasie kolejki zaplanowano i wybudowano aż 10 mostów, prace opóźniał grząski grunt w dolinach Pilicy i Luciąży, zwłaszcza występujące tu złoża torfu. W marcu 1902 r. ukończono odcinek z Przygłowa do fabryki na Bugaju, a dwa miesiące później trasę od Starostwa do stacji towarowej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Piotrkowie.

Zgodnie z projektem na tabor kolejowy złożyły się wagony towarowe (10 sztuk), osobowe (w tym jeden I klasy)

Rys. Przebieg trasy Piotrkowskiej Kolei Wąskotorowej na tle innych linii normalnotorowych



Sulejów – kolej wąskotorowa, l. 60. XX w.
Fot. fotopolska.eu

oraz wagon pocztowy. W marcu 1902 r. z fabryki Gostyńskiego w Warszawie do Sulejowa trafiło 8 krytych wagonów do przewozu wapna, kilka tygodni później ten sam producent dostarczył pierwsze wagony osobowe. Na trasę dotarły również 3 parowozy z fabryki Börsiga w Berlinie, w kolejnych latach tabor wzbogacił się o 60 wagonów towarowych i osobowych, 4 wagony pullmanowskie i 6 brankartów.

Koszt budowy kolejki wyniósł ok. pół miliona rubli. Właścicielami linii wraz z infrastrukturą byli baron Gustaw Taube, jednocześnie prezes zarządu spółki, hrabia Wiktor Sołtan oraz Stanisław Psarski, koncesjonariusz, pod którego bezpośrednim nadzorem zrealizowano całą inwestycję.



Sulejów – Stacja kolei wąskotorowej, 1982 r.
Fot. fotopolska.eu

Próbný przejazd na trasie Uszczyn – Przyglów odbył się w pierwszych dniach sierpnia 1902 r., w połowie miesiąca zainaugurowano ruch na trasie Piotrków – Bugaj, a w październiku ukończono budowę całej trasy, natomiast stały ruch towarowy (do wapienników w Sulejowie) i pasażerski uruchomiono 1 stycznia 1903 r. Przystanki pośrednie nosiły nazwy: Milejówka, Starostwo, Bugaj Piotrkowski, Uszczyn, Przyglów, Polanka, Sulejów, Sulejów Pilica, Klasztor i Tartak.

W styczniu 1945 r. wycofujący się Niemcy wysadzili most kolejowy na Pilicy, którego nigdy już nie odbudowano, co doprowadziło do trwałej likwidacji odcinka Sulejów Pilica – Tartak. Stację Sulejów Pilica, na której była mijanka, zamieniono w stację końcową dla pociągów pasażerskich z Piotrkowa.



Sulejów – wysadzony most
Fot. fotopolska.eu

Działalność Piotrkowskiej Kolei Dojazdowej stopniowo ograniczano od połowy lat 80. XX w., gdy transport przestał być opłacalny. Ruch pasażerski zawieszono w 1986 r., a towarowy w 1989 r.

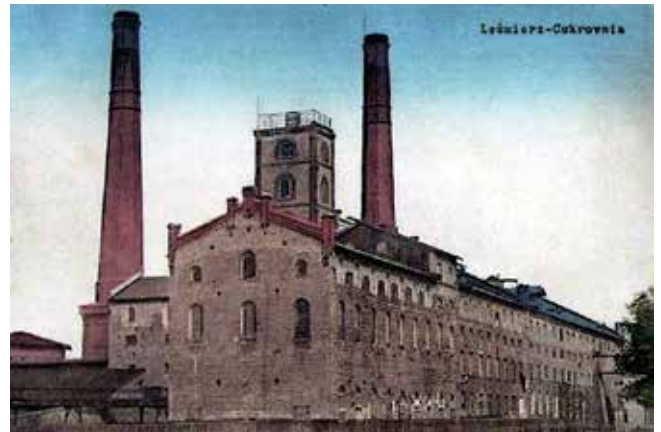
W 1990 r. powstało Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Wąskotorowej Piotrków – Sulejów, którego celem było uratowanie kolejki przed ostateczną likwidacją. W latach 1990–1991 zdołano uruchomić kilkadziesiąt kursów ze stacji towarowej w Piotrkowie do przystanku Bugaj Piotrkowski – ostatni przejazd odbył się 17 lipca 1991 r. W 2005 r. władze Piotrkowa zdecydowały się zrehabilitować torowisko na terenie miasta, co doprowadziło do ostatecznego końca wąskotorowej linii kolejowej.

Przez blisko 90 lat kolejka piotrkowsko-sulejowska miała znaczący wpływ na rozwój sulejowskiego przemysłu wapienniczego. Była także ogólnodostępnym środkiem komunikacji dla osób dojeżdżających do pracy i szkoły w Piotrkowie Trybunalskim, a w okresie letnim stanowiła dogodny, a przy tym sam w sobie atrakcyjny środek transportu dla turystów wypoczywających w Sulejowie-Polance oraz w dolinie Pilicy.

LINIA KOLEJOWA CUKROWNI „LEŚMIERZ”

Cukrownię w Leśmierzu k. Łęczycy otwarto w 1838 r. Cztery lata później ruszyła produkcja w cukrowni „Młynów” k. Piątku.

Sieć kolejek cukrowniczych, początkowo osobno dla obu cukrowni, zaczęła powstawać w latach 20. XX w. Linie kolejowe wznoszono z materiałów zakupionych okazjnie od Ministerstwa Kolei Żelaznych, a pochodzących z likwidowanych wówczas kolei przyfrontowych.



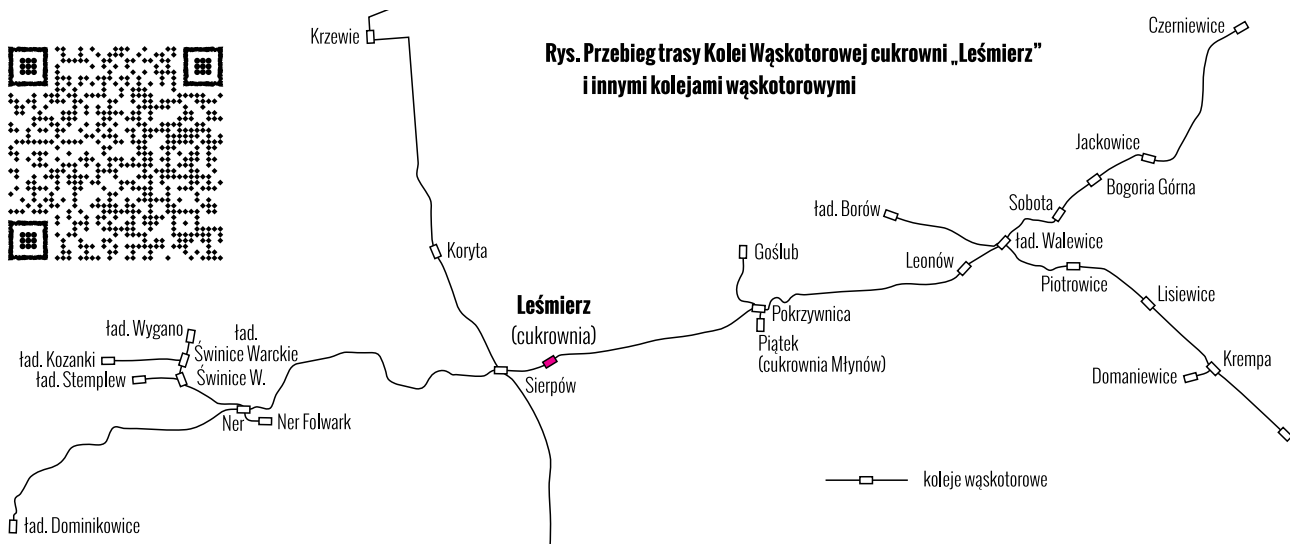
Cukrownia „Leśmierz” na starej pocztówce
Fot. fotopolska.eu

Tory kolejek miały rozstaw 600 mm. Za ich początek uznać należy lata 1916–1917, kiedy powstały pierwsze odcinki (oba o długości 3 km), łączące stację Sierpów Wąskotorowy z cukrownią w Leśmierzu oraz folwark Koryta z Siedlcem.

Okres dynamicznego rozwoju sieci kolejki nastąpił w latach 1922–1924. Rozpoczęła go budowa odcinków Sierpów – Ner (22 km) i Ner – Kozanki (przez Świnice Warckie, z odgałęzieniem do Stemplewa; 13 km).



Parowóz w rejonie Cukrowni „Młynów” k. Piątku
Fot. Tomasz Wach



Kolej cukrowni „Leśmierz” – tory przy moście na Burze zniszczone w czasie II wojny światowej
Fot. fotopolska.eu

Tor kolejki z Sierpowa do Neru wiódł m.in. przez Tkaczew, tereny dzisiejszego lotniska wojskowego w Leżnicy Wielkiej i Pełczyńska. W 1924 r. zbudowano linię z Neru do Dominikowic (18 km).

W 1926 r. kolejka cukrowni „Leśmierz” posiadała łącznie około 70 km linii wąskotorowej oraz tabor w postaci 8 parowozów tendrzaków, 160 wagonów towarowych różnych typów oraz 2 wagonów osobowych.

Sieć własnej kolei miała również cukrownia „Młynów”. W 1924 r. oddano do użytku odcinki: Młynów – Goślub (6 km), Młynów – Las (Brzozów; 13 km), Las



Kolej cukrowni „Leśmierz”
Fot. Tomasz Wach

Rys. Przebieg trasy Kolei Wąskotorowej cukrowni „Leśmierz” i innymi kolejami wąskotorowymi

(Brzozów) – Walewice (3 km), Walewice – Sobota (3 km), Sobota – Bogoria Górna (4 km), Bogoria Górna – Jackowice Wąsk (4 km), Lisiewice – Piotrowice (6 km) oraz Walewice – Piotrowice (4 km).

Cukrownia „Młynów” została zlikwidowana w 1931 r., a jej sieć kolejową przejęła cukrownia „Leśmierz”. W ten sposób długość linii „leśmierskiej” przekroczyła 100 km, ale nadal były to dwa oddzielne systemy kolejowe. Scalenie ich w jeden system nastąpiło dopiero w 1940 r., kiedy z rozkazu władz niemieckich wybudowano integrujący je 14-kilometrowy odcinek Młynów – Leśmierz. W Walewicach linia łączyła się z siecią kolejek cukrowni „Łyszkowice”, ale połączenie to zlikwidowano w końcu lat 40. XX w.

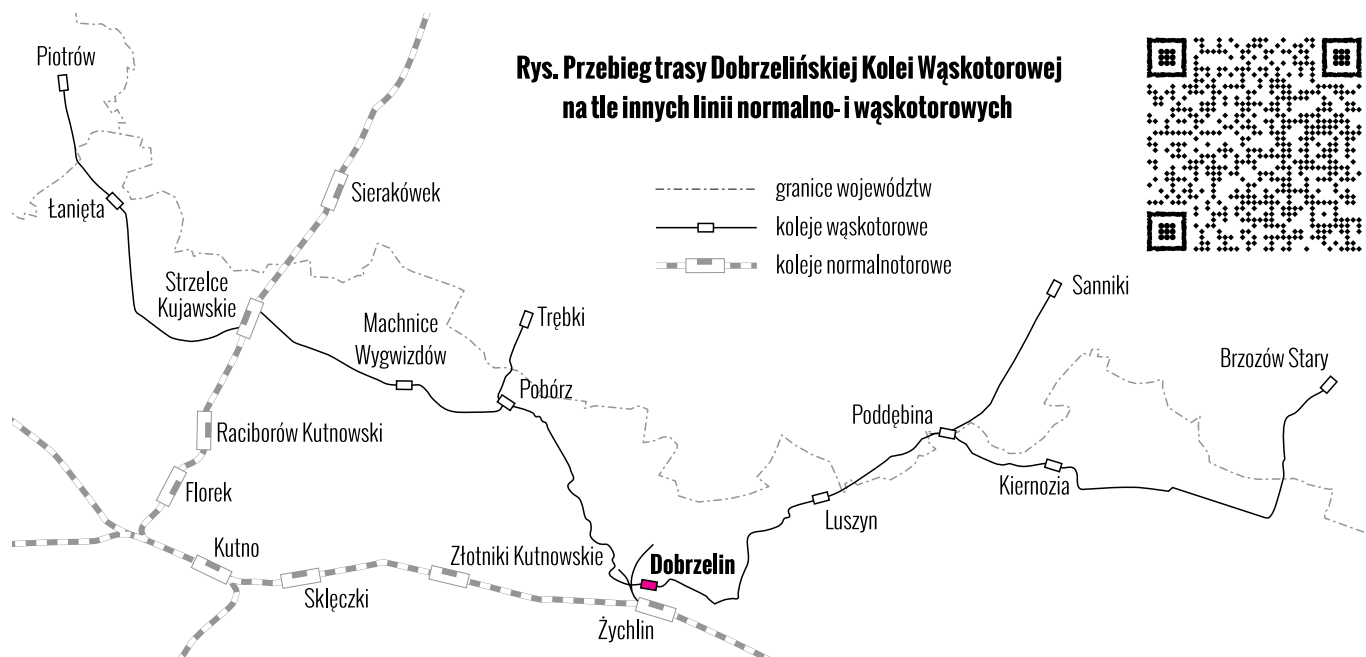
W ten sposób, w ciągu nieco ponad 20 lat, powstała sieć niezelektryfikowanej kolei cukrowniczej o długości około 114 km, służącej do transportu buraków od dostawców płodów rolnych do cukrowni oraz wysłodków buraczanych w odwrotnym kierunku.

Kolei „leśmierskiej” nigdy nie włączono do sieci Polskich Kolei Państwowych, choć posiadała ona stacje styczne do linii normalnotorowych, zlokalizowane w Sierpowie (przy linii Łódź – Kutno) i Jackowicach (Warszawa – Kutno).

Likwidacja kolejki następowała stopniowo od lat 60. XX wieku, kiedy wstrzymano ruch z Lisiewic do Piotrowic oraz z Soboty do Bogorii Górnej. W latach 1970–1971 zamknięto całą zachodnią część linii (z Sierpowa do Kozanek i Dominikowic) oraz odcinki z Lasu przez Walewice do Soboty. Najdłużej (według zachowanych źródeł do 1980 r.) utrzymywano ruch na trasach z Sierpowa do Leśmierza i z Koryt do Siedlca. Rok 1986 był ostateczną datą likwidacji kolejki wąskotorowej cukrowni „Leśmierz”. Jej sieć kolejowa została przejęta przez cukrownię w Leśmierzu.

LINIA WĄSKOTOROWA CUKROWNII „DOBRZELIN”

Znaczącym terenem produkcji buraków cukrowych były również okolice Żychlina. Cukrownia „Dobrzelin” pod Żychlinem powstała w 1850 r. W pobliżu istniały już cukrownie „Tomczyn” (od 1843 r.) i „Model” (od 1849 r.).



Wąskotorowa linia kolejowa cukrowni „Dobrzelin” miała rozstaw szyn 600 mm. Materiały do jej budowy zakupiono w korzystnych cenach od Ministerstwa Kolei Żelaznych. Szyny, podkłady i część taboru pochodziły, podobnie jak w przypadku innych kolejek cukrowniczych, z likwidowanych wówczas kolejek wojskowych.

Za datę powstania kolejki „dobrzelińskiej” przyjmuje się rok 1920, kiedy zainaugurowano ruch na odcinka z Dobrzelina do przystanków Trębki i Model. Kolejne odcinki kolejki powstały jeszcze w latach 20. XX w.: w 1923 r. otwarto odcinki Dobrzelin – Pobórz (10 km), Pobórz – Trębki (4 km), Dobrzelin – Luszyn (15 km), Luszyn – Poddebina (3 km), Poddebina – Kiernozia (5 km) i Kiernozia – Brzozów Stary (20 km). W 1935 r. powstał odcinek Poddebina – Sanniki.

Światowy kryzys gospodarczy w latach 30. XX wieku dotknął oczywiście również przemysł cukrowniczy. Spowodował m.in. upadek cukrowni „Model” i „Tomczyn”. Sieć ich kolejek (o długości 30 i 11 km) odkupili właściciele cukrowni „Dobrzelin”. Długość linii wąskotorowej należącej do tej cukrowni wzrosła wówczas niemal dwukrotnie – z 44 do 85 km.

W 1937 r. zamknięto również cukrownię „Łanięta”, która miała oddzielną wąskotorową linię kolejową o długości 24 km. Jej dwa odcinki: Łanięta – Piotrow (13 km) i Łanięta – Strzelce Kujawskie (11 km, stacja styczna z koleją normalnotorową Kutno – Płock) otwarto prawdopodobnie w 1922 r. Również i ta kolejka weszła w skład sieci kolei „dobrzelińskiej”. Budowę łącznicy integrującej ją z systemem rozpoczęto w 1938 r. – tworzyły ją dwa odcinki: Pobórz – Nowe Muchnice (4 km) i Nowe Muchnice – Strzelce Kujawskie (8 km).

W ten sposób w dwudziestoleciu międzywojennym powstała sieć kolejowa o łącznej długości ponad 100 km. Jej głównym przeznaczeniem był przewóz buraków cukrowych do cukrowni oraz transport wysłodków w odwrotnym kierunku. Na linii nigdy nie wprowadzono ruchu osobowego, istniała tu jednak rozbudowana infrastruktura w postaci ładowni, w takich miejscowościach jak np. Trębki, Pobórz czy Marianka.

W 1950 r. wąskotorowa kolejka cukrowni „Dobrzelin” miała łączną długość 93 km. Jej tabor składał się z 24 parowozów, 2 lokomotyw spalinowych, 450 wagonów towarowych, wagonu osobowego oraz 10 wagonów gospodarczych.

Wraz z rozwojem transportu samochodowego poszczególne odcinki kolei cukrowniczej stopniowo likwidowano. W latach 50. XX w. los ten spotkał odcinek z Piotrowa do Zakrzewa, w latach 60. zamknięto ruch na odcinkach Poddebina – Sanniki (1960) oraz Strzelce Kujawskie – Łanięta – Piotrow (1968). Ruch na trasach kolei ustał w 1978 r., a za ostateczną datę likwidacji przyjęć należy rok 1982, w którym zlikwidowano odcinki z Dobrzelina przez Pobórz do Nowych Muchnic oraz z Poborza do Trębek.

LINIA WĄSKOTOROWA CUKROWNI „IRENA” W ŁYSZKOWICACH

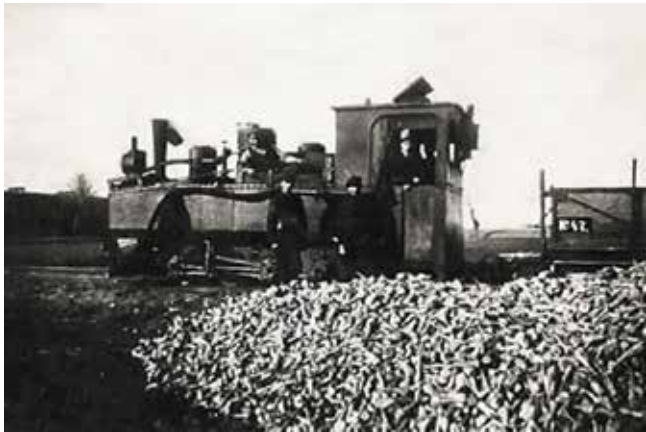
Cukrownia „Irena” w Łyszkowicach pod Łowiczem, założona w 1871 r., od czasu modernizacji zakładu w okresie przed I wojną światową również miała własną kolej wąskotorową o rozstawie szyn 600 mm. Linia ta łączyła cukrownię ze stacją kolei normalnotorowej w Domaniewicach (na linii Zgierz – Łowicz). Początkowo była to kolej konna. Po I wojnie światowej posiadała już parowóz, lokomotywę spalinową, blisko 50 wagonów towarowych o nośności do 6,5 tony oraz wagon osobowy (dane z 1926 r.).

W czasach okupacji niemieckiej kolej łyszkowicką połączono z systemem kolejki wąskotorowej cukrowni „Leśmierz”, której boczna linia wiodła z Walewic do Piotrowic. W tym celu w 1943 r. zbudowano łącznicę z Domaniewic do Piotrowic o długości 11 km (rozebraną w początkach lat 60. XX w.).

Mimo przekształcenia cukrowni w Łyszkowicach w fabrykę laktozy (w 1947 r.) kolejka łyszkowicka funkcjonowała nadal, będąc dobrym środkiem transportu łączącym fabrykę w Łyszkowicach ze stacją PKP Domaniewice. Linię tą ostatecznie zamknięto w 1970 r., a tory rozebrano.

W 1852 r. w Cielcach za sprawą ich ówczesnego właściciela Józefa Jabłkowskiego uruchomiono fabrykę cukru. Po oddaniu do użytku normalnotorowej Kolei Warszawsko-Kaliskiej (której budowę ukończono w 1903 r.) zrodziła się idea budowy sieci kolei wąskotorowej o rozstawie szyn 600 milimetrów łączącej zakład przemysłowy w Cielcach ze stacją Kociołki k. Błazek, co miało ułatwić wywóz produktów z cieleckiej cukrowni.

Prace związane z budową kolei rozpoczęto po I wojnie światowej – w 1922 r. ukończono pierwszy, 12-kilometrowy odcinek prowadzący z Cielce do Kociołków. W ciągu kolejnych 5 lat uruchomiono również odcinki: Chabierów – Góra (3 km, ok. 1923 r.), Góra – Wojsławice (3 km, ok. 1923 r.), Cielce – Zakrzew (1927 r.)



Kolejka cukrowni „Cielce” - lata międzywojenne
Fot. www.schondorf.pl

oraz Kraków – Zielęcín (2 km, 1927 r.). W ten sposób powstała linia wąskotorowa o łącznej długości 29 km łącząca zakład przemysłowy z dostawcami buraków cukrowych i normalnotorową Koleją Warszawsko-Kaliską ze stacją styczną w Kociołkach.

W pierwotnej formie sieć kolejowa cukrowni „Cielce” przetrwała stosunkowo krótko. Cukrownia (przejęta przez zakład w Zbiersku) zakończyła działalność w 1938 r., ale już 3 lata wcześniej zlikwidowano najkrótszy z odcinków linii – z Krakówka do Zielęcína.

W okolicach Cielce, mimo likwidacji fabryki cukru, uprawa buraków trwała nadal – odbiorcą surowca stała się odległa cukrownia w Zdunach, do której buraki transportowano linią normalnotorową z Błazek. Dzięki temu sieć kolejek wąskotorowych dawnej cukrowni „Cielce” przetrwała w prawie niezmienionej postaci do 1960 r.

To właśnie wówczas rozpoczęto stopniową likwidację wąskotorowej linii kolejowej. Jako pierwsze zamknięto odcinki Cielce – Zakrzew i Góra – Wojsławice. Plantatorzy z miejscowości leżących w rejonie zamkniętych odcinków odtąd byli zmuszeni dostarczać buraki transportem kołowym do punktu składowego w Cielcach. W po-

Rys. Przebieg trasy Kolei Wąskotorowej cukrowni „Cielce”



łowie lat 70. zlikwidowano kolejny odcinek kolejki prowadzący z Chabierowa do Góry.

W ten sposób jedynym czynnym odcinkiem kolei stał się ten najstarszy, wiodący z Cielce do stacji w Błazkach, ale również i on – na przełomie lat 1982 i 1983 został zamknięty, a tory wkrótce rozebrano.

W ciągu około 60 lat funkcjonowania kolejki „cieleckiej” jej tabor stanowiło co najmniej 8 parowozów, węglarki oraz 120–150 wagonów towarowych o nośności do 5 ton. W przypadku parowozów jako pierwsze – jeszcze w czasach istnienia cukrowni „Cielce” – kursowały tu lokomotywy wojenne typu HF, eksploatowane do 1965 r. Część z nich sprowadzono tu dopiero w połowie lat 50.

W latach 60. i w początkach lat 70. trafiły na linię „cielecką” polskie parowozy typu „Las”, których producentem w latach 1948–1958 była Fabryka Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego w Chrzanowie, czyli dawna, założona w 1919 r. Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce „Fablok” Spółka Akcyjna. Ostatni parowóz HF wycofano prawdopodobnie w 1972 lub 1973 r. Parowozy „Las”, podobnie jak około 80 wagonów towarowych, użytkowano do czasu ostatecznego zamknięcia linii w 1983 r.



Wagon cukrowni „Cielce” wyprodukowany w hucie w Ostrowcu Świętokrzyskim
Fot. arch. Piotra Sölle

INNE KOLEJE WĄSKOTOROWE NA TERENIE OBECNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Poza wymienionymi rozbudowanymi systemami kolei wąskotorowych związanymi z przemysłem cukrowym lub wydarzeniami I wojny światowej na terenie województwa powstało kilka „mniej okazałych” linii związanych głównie z działalnością innych niż cukrownictwo gałęzi przemysłu.

Jedną z nich była kolej z Niechcic do Gorzkowic, mająca długość około 10 km, z rozstawem torów 600 mm. Ta stosunkowo krótka linia powstała w 1903 r. i łączyła zakłady w Niechcicach ze stacją styczną w Gorzkowicach na trasie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Kolejka ta uległa sporym zniszczeniom podczas II wojny światowej – w 1954 r. przejezdny był jedynie odcinek o długości 1,2 km.

W połowie lat 50. skorygowano nieco przebieg linii. W 1956 r. wzniesiono nową lokomotywnię, a pod koniec lat 60. rozbudowano stację styczną Gorzkowice Wąskotorowe. Na trasie jeździły m.in. lokomotywy spalinowe WLs40. Kolej woziła węgiel i paliwo, a w odwrotną stronę produkty zakładu. Jeździli nią również pracownicy, ale regularnego ruchu osobowego nigdy tu nie było.



Fot. www.schondorf.pl

Kolejka cukrowni „Cielce”

Regularną eksploatację zakończono na początku lat 90. Według danych z 1994 r. od 3 lat nie kursowały tu już pociągi, a nieruchomy tabor składał się z 4 lokomotyw WLs40 i WLs50 (po dwie) oraz czteroosiowego wagonu pasażerskiego z odkrytymi pomostami.

W południowej części województwa łódzkiego eksploatowano również wąskotorową kolej leśną o prześwicie toru 600 mm, łączącą stację kolei normalnotorowej w Rozprzy z lasami okolic wsi Lubień i Młynek Poduchowny. Uruchomiono ją prawdopodobnie podczas I wojny światowej, a rozbudowano ok. 1927 r. W 1967 r. sieć o łącznej długości ok. 17 km została definitywnie zamknięta.

Własne koleje zakładowe miały również cegielnie. Przykładowo cegielnia w Rossoszycy (powiat sieradzki) dysponowała kolejką o długości około 2,5 km, która funkcjonowała do przełomu lat 70. i 80. XX wieku. Nieduży tabor składał się z lokomotywy WLs40 oraz maksymalnie 10 wagonów-koleb.

Wąskotorowa linia kolejowa o rozstawie 600 mm łączyła też złoża gliny z cegielnią „Krobanów” w Michałowie (powiat zduńskowolski). Podczas budowy linii kolejowej Śląsk – Porty część torowiska przeprowadzono wiaduktem nad torami nowo powstającej magistrali. Prawdopodobnie w tym właśnie czasie na teren cegielni doprowadzono prowizoryczną linię wąskotorową służącą do transportu cegieł na budowę dworca i osiedla kolejowego w Karsznicach.

Na skromny tabor składała się tu lokomotywa parowa O&K oraz 10 wagonów-koleb. W latach 50. XX w. parowóz zastąpiono nową lokomotywą WLs40, która pracowała do końca istnienia kolei zakładowej – zezłomowano ją na początku XXI w.

Co ciekawe, lokomotywa eksponowana w formie pomnika przy zjeździe z drogi krajowej nr 14 do wspomnianych Karsznic to wąskotorowy parowóz Px48-1723 z tendrem, wyprodukowany w latach 50. XX w. w Fabryce Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego w Chrzanowie. Parowóz ten eksploatowany był do 1988 r. w Krośniewicach, później stał się atrakcją jednego z placów zabaw w Zduńskiej Woli-Karsznicach. Na obecnym miejscu znalazł się kilkanaście lat temu i stanowi odtąd wizytówkę miejscowego skansenu lokomotyw.

Na kolejce służącej do transportu gliny w Bugaju pod Piotrkowem wzorowano projekt kolei z Piotrkowa do Sulejowa. Inne cegielnie miały również własne krótkie kolejne wąskotorowe, podobnie jak niektóre zakłady przemysłowe swoje wewnętrzne koleje technologiczne. Nie włączono ich jednak nigdy do sieci transportu publicznego.

Bibliografia:

- A. Ciechański**, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, „Prace Geograficzne”, Warszawa 2013, nr 243.
- Ł. Popowski**, *Koleje polowe na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej oraz powiatu sochaczewskiego. Przyczynek do badań [w:] Koleje polowe na ziemiach polskich w okresie I wojny światowej. Funkcja, znaczenie i późniejsze wykorzystanie*, red. tenże i in., Sochaczew 2019.
- B. Pokropiński**, *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa 1980.
- P. Sölle**, *Powiat rawski. Przewodnik turystyczny*, Łódź – Rawa Mazowiecka 2016.
- A. Wawrzyniak**, *Rogowska Kolej Wąskotorowa*, (tekst zarchiwizowany z nieistniejącej strony www.ziemia-lodzka.pl).

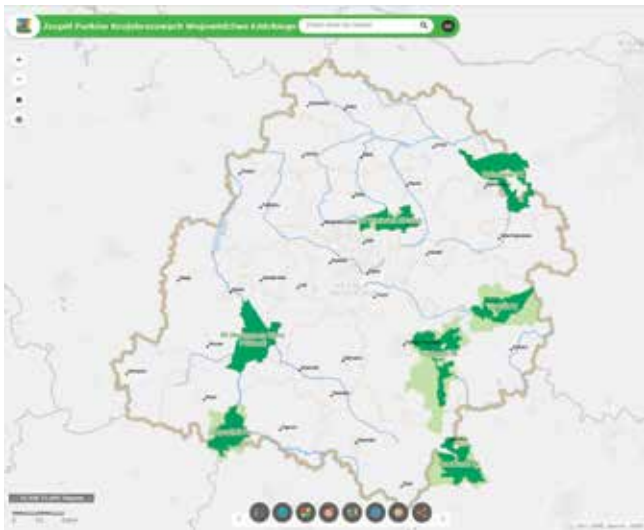
Strony internetowe:

www.bazakolejowa.pl
www.kolejkrosniewice.pl
www.kolejrogowska.pl
www.koleje.wask.pl
www.radomsk.pl
www.wikipedia.pl
www.zwk.org.pl



Mapy Parków Krajobrazowych w Geoportalu Województwa Łódzkiego

Parki krajobrazowe są jedną z kilku form ochrony przyrody funkcjonujących w Polsce. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody park krajobrazowy obejmuje obszar chroniony ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe, w celu zachowania oraz popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju. Na terenie województwa łódzkiego istnieje aktualnie 7 parków krajobrazowych działających w ramach Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego (ZPK WŁ). Są to: Bolimowski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich, Park Krajobrazowy Międzyrzecza Warty i Widawki, Załęczański Park Krajobrazowy, Przedborski Park Krajobrazowy, Spalski Park Krajobrazowy oraz Sulejowski Park Krajobrazowy.



Rozmieszczenie parków krajobrazowych na terenie województwa łódzkiego

Geoportal Województwa Łódzkiego (GWŁ) to internetowa aplikacja mapowa prowadzona przez Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego. W GWŁ jest publikowanych kilkadziesiąt map prezentujących wiele tematów. Jedną z tegorocznych nowości są mapy parków krajobrazowych województwa łódzkiego. W Internecie możemy znaleźć różne mapy oraz strony, których treścią będą wybrane elementy walorów przyrodniczych i kulturowych poszczególnych parków. Przewagą map w GWŁ jest kompleksowe ujęcie tematu parków krajobrazowych. Zawartość informacyjną podzielono na ponad 20 kategorii prezentujących m.in.: rezerwy przyrody, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, szlaki turystyczne, punkty widokowe, obiekty geoturystyczne, ścieżki i punkty edukacyjne, miejsca odpoczynku, bazę noclegową, gastronomię, obiekty militarne,

miejsca pamięci narodowej, obiekty sakralne oraz cenne obiekty historyczno-kulturowe. Oprócz tego w aplikacji znajduje się bogata dokumentacja zdjęciowa i ciekawe, syntetyczne opisy poszczególnych obiektów autorstwa pracowników Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego. Specjalne narzędzia pozwalają na wyszukiwanie interesujących użytkownika miejsc i obiektów, dają możliwość wyboru tła, na



Szlaki turystyczne w Parku Krajobrazowym Wzniesień Łódzkich

jakim są prezentowane mapy, a opcja „rozwarstwienia” informacji pozwala na czytelniejsze przedstawienie wybranej kategorii obiektów, np.: szlaków turystycznych.

Jak widzimy na grafice, przez teren Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich (PKWŁ) przebiega kilka szlaków turystycznych pieszych i rowerowych. Ciekawą propozycją na aktywny wypoczynek połączony z poznaniem PKWŁ jest trasa czarnego szlaku rowerowego, który zaczyna się w południowo-wschodniej części Parku, a następnie zatacza dookoła niego pętlę. Jadąc szlakiem, minimy wiele miejsc o walorach historycznych, kulturowych i przyrodniczych. Z prezentowanej mapy możemy się dowiedzieć, że na trasie znajdują się, m.in. trzy zabytkowe dwory w Byszewach, Starych Skoszewach i Buczku, ale bezpośredni dostęp do budynków jest ograniczony lub niemożliwy.



Dwór w Byszewach na trasie czarnego szlaku rowerowego w Parku Krajobrazowym Wzniesień Łódzkich

Przemieszczając się szlakiem, minimy również schron bojowy z okresu II wojny światowej, wiele przydrożnych krzyży, w tym ten upamiętniający Powstańców Stycz-



Rezerwat przyrody Struga Dobieszowska
w Parku Krajobrazowym Wzniesień Łódzkich

niowych poległych w 1863 r. Oprócz tego kilka punktów widokowych, grodzisko z IX w., zahaczmy także o trzy rezerваты przyrody i dwa obszary Natura 2000.

Pasjonatów geoturystyki mogą zainteresować zlokalizowane przy szlaku Parowy Janinowskie w Dąbrówce Dużej. Parowy są pochodzenia erozyjnego, mają głębokość dochodzącą do 8 m i łączną długość ok. 2 km, porasta je las bukowy. Ciekawym miejscem jest również Torfowisko Żabieniec niedaleko Kołacina w gminie Dmosin. Jest to torfowisko kotłowe o powierzchni ok. 2,5 ha, z czego ok. 0,22 ha przypada na otwarte lustro wody, które powstało wtórnie po wybraniu torfu. Unikatowy charakter torfowiska wynika z kilkunastometrowej głębokości osadów jeziornych i torfowiskowych. Uroku miejscu dodają pływające po powierzchni wody grzybień białe.



Prezentacja aplikacji

Utworzenie bazy danych oraz opracowanie specjalnej aplikacji umożliwiło prezentowanie wielu informacji. Dlatego GWŁ oferuje znacznie więcej niż tylko mapę parków krajobrazowych, to w zasadzie e-przewodnik po parkach. Użytkownik dzięki aplikacji ma wybór między dwoma scenariuszami działania. Może już w pierwszym podstawowym oknie przejść bezpośrednio do mapy interaktywnej i po kliknięciu w obiekt zobaczyć okno informacyjne z opisem oraz grafiką, i w ten sposób zapoznawać się z atrakcjami na terenie parku.

Albo przesuwając tekst i obrazy na monitorze lub wyświetlaczu za pomocą lewego bocznego panelu, przejść do pozostałych kart aplikacji, by zapoznać się z istotny-

mi faktami o wybranych parkach krajobrazowych lub przejść do poświęconych im stron internetowych.

Departament Geodezji, Kartografii i Geologii Urzędu Marszałkowskiego oraz Zespół Parków Krajobrazowych Województwa zapraszają do odwiedzania parków krajobrazowych oraz planowania wycieczek z wykorzystaniem opisywanej w artykule aplikacji mapowej, która powstała w celu promocji regionu przez pryzmat przyrody i turystyki.

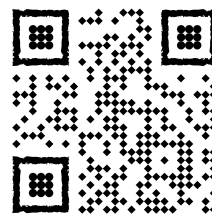
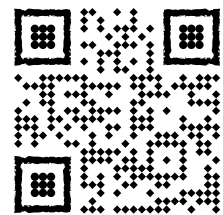
Wszystkie zawarte w artykule informacje, zdjęcia i charakterystyki miejsc są dostępne dla każdego użytkownika w opisywanej aplikacji mapowej.



„Story maps”, czyli „opowieść o mapie”
w aplikacji poświęconej parkom krajobrazowym

Wykonanie aplikacji:

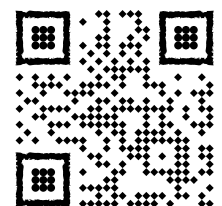
Urząd Marszałkowski
Województwa Łódzkiego
Departament Geodezji,
Kartografii i Geologii
www.rsip.lodzkie.pl



aplikacja dostępna pod adresem:
<https://geoportala.lodzkie.pl>,
zakładka „Parki Krajobrazowe
Województwa Łódzkiego”

Facebook: @geoportala.lodzkie

Zebranie i przekazanie danych
do aplikacji:
Zespół Parków Krajobrazowych
Województwa Łódzkiego
www.parkilodzkie.pl
Zespół Parków Krajobrazowych
Województwa Łódzkiego
Facebook: @zpkwl



O kolei po kolei. Parowozem romantyczniej

POCZĄTKI

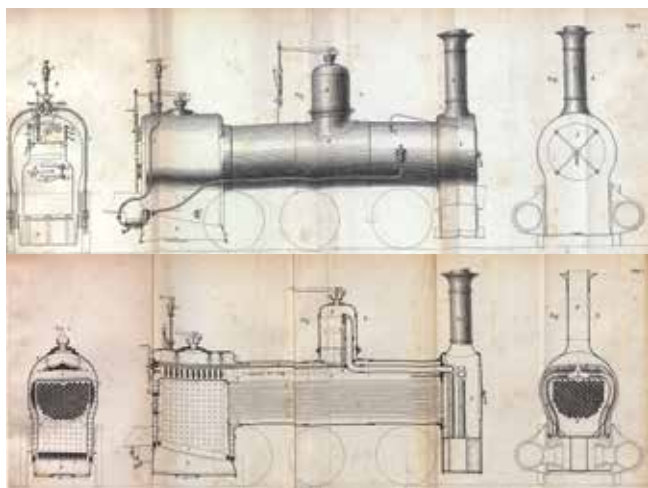
Wynalezienie, a właściwie usprawnienie w 1763 r. przez Jamesa Watta silnika parowego, dało początek rozwojowi kolei, szczególnie w XIX – wieku pary i elektryczności – w którym to maszyna parowa była głównym źródłem energii w przemyśle i transporcie towarowym. Oczywiście poruszająca się gładko po torach



James Watt – twórca silnika parowego

Fot. wikipedia.pl

kolej znacznie sprawniej i w większych ilościach transportowała towary niż pojazdy konne stanowiące wówczas jedyną alternatywę. Dla pasażerów kolej też była szybszą i wygodniejszą formą transportu niż przejazd zakurzonymi i dziurawymi drogami lub w najlepszym razie brukowanym



Konstrukcja parowozu wykorzystującego zasadę działania silnika Jamesa Watta

Fot. arch. Ryszarda Bonisławskiego

traktem. Poruszająca się gładko i szybko kolej rozwijała się znakomicie. Także w Łodzi, gdzie wszyscy wybitni fabrykanci zabiegali o doprowadzenie odnogi Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do miasta, a potem o bocznicę kolejową do fabryk, by móc ładować i rozładowywać towary bezpośrednio z rampy z pominięciem transportu konnego. Połączenia kolejowe sprzyjały rozwojowi miast i miejscowości. Pisano wówczas o tzw. magnetyzmie kolei, gdyż kolej przyciągała do miast przede wszystkim inwestorów, którzy widzieli możliwości rozwojowe związane ze sprawnym transportem. Kolej zrewolucjonizowała m.in. działanie poczty, która znacząco



Lux-Torpeda w Zakopanem w roku 1936
Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

przyspieszyła dostarczanie listów i przesyłek. Wraz z rozwojem sieci i infrastruktury kolejowej modernizowano także silniki parowe. W rezultacie postawały coraz nowocześniejsze lokomotywy poruszające się szybciej i zapewniające większą wygodę pasażerom. W okresie



Złącze torowe z podkładem

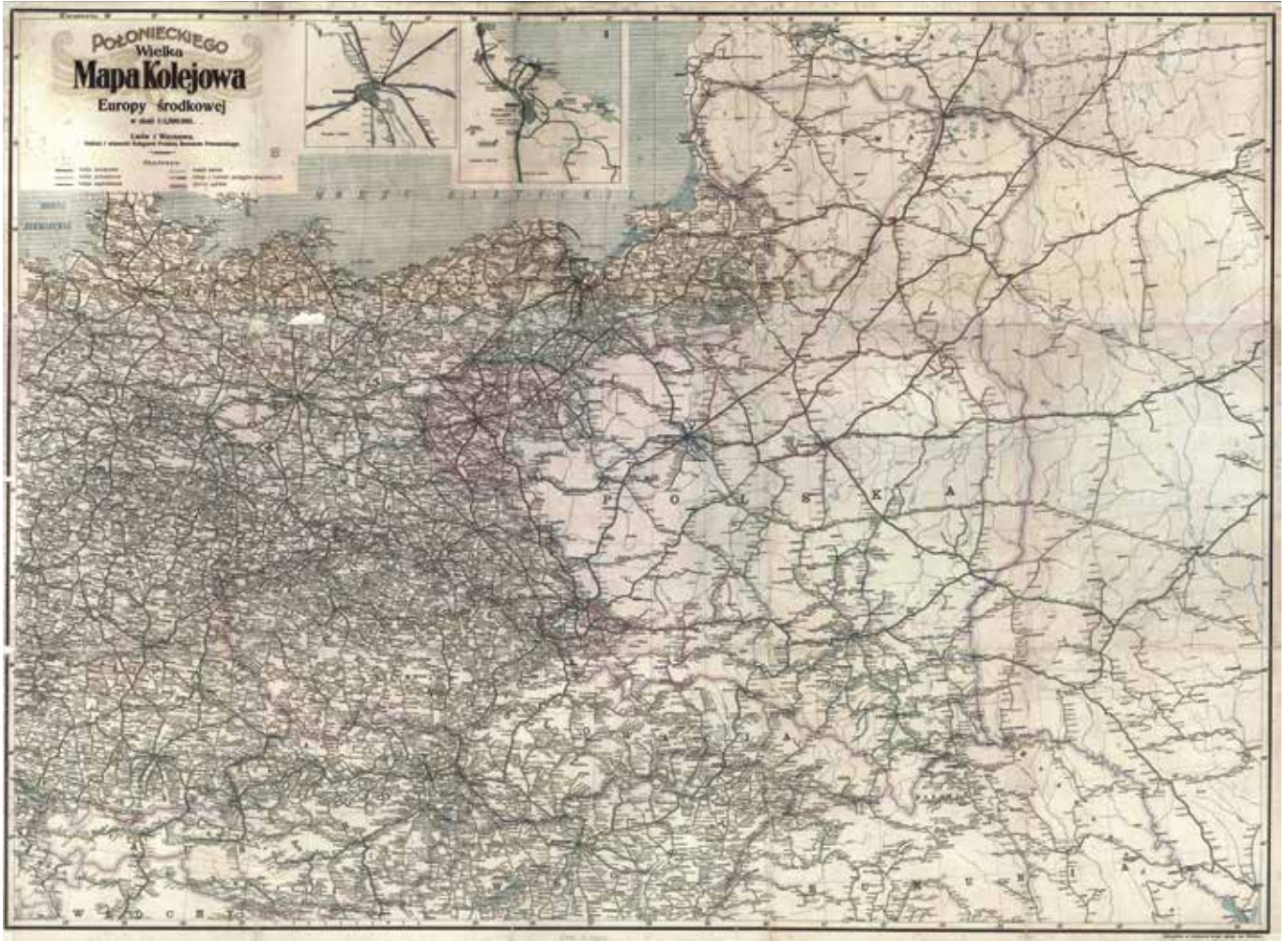
międzywojennym na trasie Łódź – Warszawa wprowadzono Lux-Torpedę, która mogła rozwijać prędkość 140 km na godzinę, co dla wówczas produkowanych seryjnie samochodów było nie-

Fot. Marek Lawin

osiągalne. Jedynie wyścigowe Bugatti i niemieckie prototypy zbliżały się do tego rekordu. Podróż z Łodzi do Warszawy trwała w tamtym czasie 1,5 godziny. Dla wygody pasażerów koła pojazdu były otoczone grubą warstwą twardej gumy, żeby niwelować drgania złączy torowych. Młodzi zapewne nie wie, co to są złącza torowe, bo dziś stosuje się tory spawane bez łączeń. Kiedyś odcinki torów skręcano i pozostawiano szparę dylatacyjną, która wywoływała charakterystyczne stukanie kół pociągu w czasie jazdy. Wprowadzane gdzieś tam koleje elektryczne, jak np. Warszawska Kolej Dojazdowa, nie miały wówczas większego znaczenia. Królowały parowozy. W okresie II wojny światowej kolej była ważnym środkiem transportu wojsk i zaopatrzenia frontowego, ale także poniosła wielkie straty w infrastrukturze i sprzęcie.

ODBUDOWA I ROZWÓJ

Starsi z nas mogą jeszcze pamiętać wagony zwane popularnie kowbojkami lub bocznikami, które miały osobne drzwi do każdego przedziału, a konduktor w czasie jazdy poruszał się po pomostach na zewnątrz wagonu. Wagony te trafiły do Polski w ramach reparacji wojennych. Trzeba sobie zdawać sprawę, że polska kolej po wojnie to zbieranina najróżniejszego sprzętu, w różnym stanie technicznym i tylko ambicje oraz przedwojenne



Zróżnicowanie sieci kolejowej w Europie środkowej
Fot. arch. Ryszarda Bonisławskiego

przyzwyczajenia kolejarzy sprawiały, że to wszystko jakoś działało. Początkowe próby elektryfikacji kolei były ograniczone zasięgiem budowanej sieci. Powstawały krótsze lokalne odcinki wyposażane w znane jednostki dojazdowe E-57 zwane popularnie chińczykami, ze względu na niebiesko-żółte kolory malowania. Parowozy królowały na dłuższych trasach jeszcze do lat 70. XX w. Wówczas na odcinkach nieelektryfikowanych zastępowano je tzw. spalinówkami, czyli de facto hybridami, w których silnik diesla napędzał turbinę elektryczną zasilającą silnik elektryczny lokomotywy. Wprowadzono też, wspomniane torry bezстыkowe, które umożliwiają bezpieczne zwiększanie prędkości pociągów, ale także podwyższają komfort podróżowania.

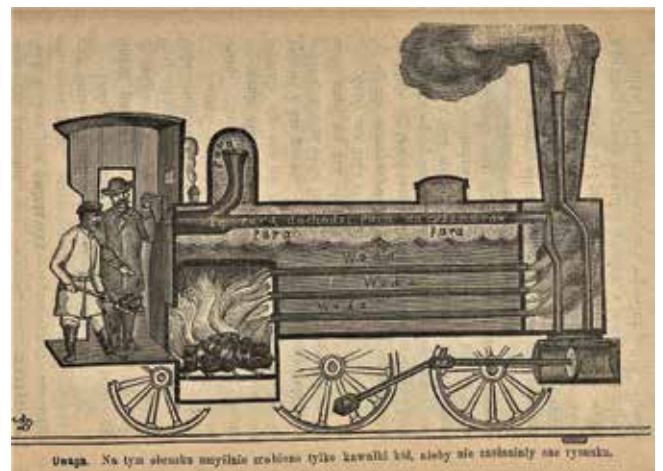
DLACZEGO ODESZŁY

Parowozy mają swoje niezaprzeczalne zalety. Najważniejszą jest niezależność od paliwa, bo jak to mówił rosyjski maszynista Kowaliow: „woda jest wszędzie, a jak nie to można stopić śnieg, a jak nie ma węgla, to można ściąć drzewa i jakoś się pojedzie dalej”. Oczywiście wolniej, bo drewno jest mniej wydajne energetycznie niż węgiel. Ta samowystarczalność parowozu spowodowała, że wojsko naciskało na utrzymanie części parowozów na kolei. Dla wojska kolej jest wciąż najważniejszym środkiem transportu, np. przy przetrzucaniu jednostek pancernych. A co się stanie, jak wróg wyłączy

prąd i odetnie dostawy ropy naftowej?

Dlaczego zatem wycofano parowozy? Powodów jest kilka, m.in. uciążliwość pracy maszynisty i palacza, trujące dymienie z komina, konieczne częste naprawy (wycystki, płukanie kotła) i dozór techniczny kotłów.

Najważniejsza jednak okazała się ekonomia. Parowozy są zbyt drogie w eksploatacji. Wystarczy nadmienić, że sprawność energetyczna parowozu liczona jako stosunek energii uzyskanej do włożonej jest rzędu ok. 10%, podczas gdy hybrydy spalinowej waha się w granicach 40%, a lokomotyw elektrycznych na prąd stały – 50%, a na prąd zmienny – 60% (nie licząc strat sieciowych). Podczas gdy w Polsce zaprzestano produkcji



Schemat działania parowozu
Fot. arch. Ryszarda Bonisławskiego

parowozów pod koniec lat 50. XX w., w Argentynie i RPA jeszcze w latach 90. prowadzono prace nad modernizacją parowozów i osiągnięto sprawność cieplną rzędu 21% (przy kotle kondensacyjnym) oraz znaczne zwiększenie mocy napędowej przy istotnym ograniczeniu dymienia. Wiele parowozów odgrywa obecnie rolę zabytków techniki lub eksponatów muzealnych, ale są takie miejsca na świecie, gdzie parowozy pracują. Takim miejscem w Polsce jest Wolsztyn.

WOLSZTYN – DRUGIE ŻYCIE PAROWOZÓW

Kolej w wielkopolskim Wolsztynie pojawiła się w 1886 r., kiedy pociągnięto linię kolejową ze Zbąszyna. Prawdziwy rozwój węzła nastąpił dopiero po powołaniu Królewskiej Dyrekcji Kolei w Poznaniu w 1895 r. W Wolsztynie wybudowano parowozownię na dwa parowozy, ale na początku XX w. rozbudowano ją do ośmiu stanowisk z obrotnicą o średnicy 16,2 m. W efekcie węzeł obsługiwał pięć linii kolejowych. Impulsem do rozwoju parowozowni w Wolsztynie stało się spalanie w czasie II wojny światowej parowozowni w Zbąszynie, z której parowozy i pracowników przeniesiono do Wolsz-



Stacja w przedwojennym Wolsztynie
Fot. fotopolska.eu



Stacja w przedwojennym Wolsztynie
Fot. fotopolska.eu

tyna. Na koniec wojny pozostał jeden niesprawny parowóz towarowy, który naprawili polscy pracownicy parowozowni. Podobnie zresztą jak całą infrastrukturę węzła.

W 1991 r. lokomotywnię w Wolsztynie przemianowano na parowozownię I klasy, aby podkreślić znaczenie parowozów w rozwoju kolei. Obecnie parowozy są tu wykorzystywane do prowadzenia ruchu pasażer-



Wolsztyński parowóz Pt47-65 na trasie do Poznania
Fot. Ignacy Jęczmionka

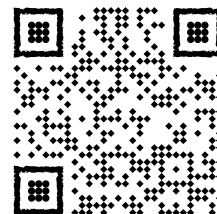


Parowóz Ol49-69, wyjazd ze stacji Wolsztyn
Fot. Grzegorz Olejarz (z arch. Biura Promocji Turystyki w Wolsztynie)



Instytucja Kultury Parowozownia Wolsztyn
Fot. Ignacy Jęczmionka

skiego, który ogranicza się do dwóch par pociągów w kierunku Leszna lub Poznania. Węzeł Wolsztyn stał się Instytucją Kultury Województwa Wielkopolskiego. Dzięki temu tradycje kolei parowej zostały uratowane, a ciężka praca kilku pokoleń kolejarzy doceniona. Dzisiaj turyści przybywający do Wolsztyna mogą nie tylko podziwiać wspaniałe zabytki techniki kolejowej, ale również przejechać się pociągiem ciągniętym przez stojącą pod parą lokomotywę. Parowozownia w Wolsztynie jest ostatnim obiektem w Europie, w którym parowozy wykorzystuje się do prowadzenia regularnych przewozów pasażerskich.

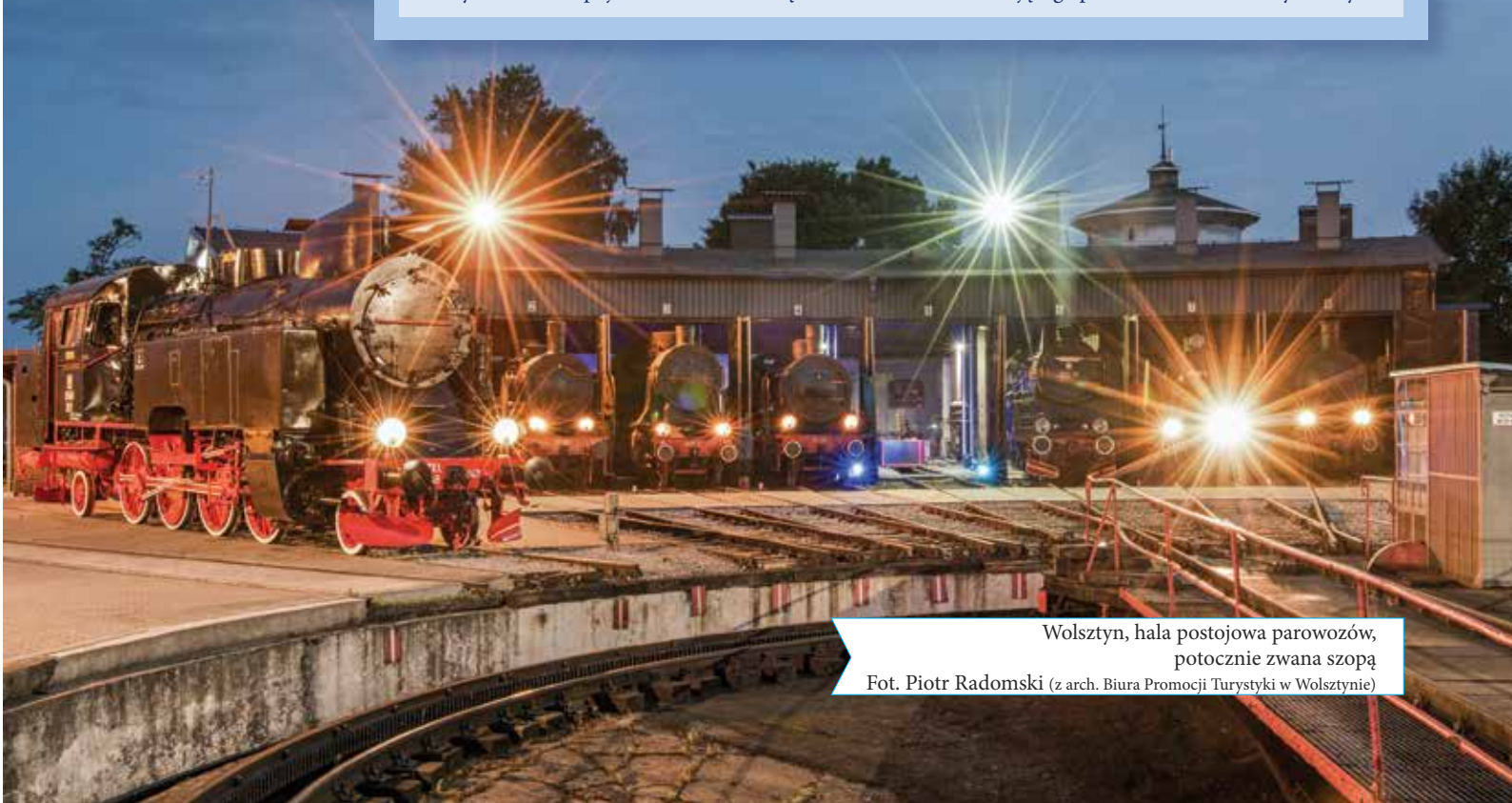




Leżąca na zachodniej granicy województwa gmina Wolsztyn stanowi doskonałą wizytówkę Wielkopolski witającą turystów z kraju i zagranicy hasłem „Wolsztyn pełną parą”. Do największych atrakcji Wolsztyna należy bez wątpienia wolsztyńska parowozownia, ostatnie miejsce na świecie, w którym parowozy nieprzerwanie wykorzystywane są do prowadzenia pasażerskiego ruchu planowego i gdzie niemal codziennie można zobaczyć parowóz „pod parą” pracujący dokładnie tak, jak kilkadziesiąt lat temu. Dziś parowozowe składy kursują w rozkładzie liniowym na trasie Wolsztyn – Leszno lub Wolsztyn – Poznań.

Widoczna na dolnym zdjęciu hala postojowa typu wachlarzowego, została zbudowana w dwóch etapach w latach 1907–1909 r. To miejsce wykonywania przeglądów i napraw lokomotyw, w jej wnętrzach znajdują się kanały rewizyjne, dymochłony w dachu oraz zabytkowe piece grzewcze.

Widoczna w tle wieża wodna zbudowana w latach 1906–1907, jedno z najważniejszych urządzeń w lokomotywowni, gdyż umożliwia uzupełnienie zapasu wody w parowozie. Woda pochodząca z sąsiedniego Jeziora Berzyńskiego jest przelewana do studni i za pomocą pomp tłoczona do znajdującego się na szczycie wieży zbiornika o pojemności 100 m³, skąd trafia do żurawia wodującego parowóz na kanale oczyszczowym.



Kiedyś woziła las, teraz wozi nas – fenomen bieszczadzkiej kolejki wąskotorowej

Mieszkaniec Ziemi Łódzkiej na hasło „kolejka wąskotorowa” najczęściej kieruje myśli w stronę znakomicie wypromowanej i stale poszerzającej ofertę przewozów Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała. Największe zbiory muzealne w kraju (lokalni patrioci podkreślają, że nawet w Europie, choć trudno to zweryfikować) poświęcone taborowi wąskotorowemu znajdziemy w położonym tuż za granicą województwa łódzkiego Sochaczewie. Prócz kolekcji liczącej ponad 160 zabytkowych pojazdów szynowych, jego wizytówką są pociągi retro wożące turystów do Kampinoskiego Parku Narodowego. Nic to jednak wobec ogólnopolskiej sławy, jaką cieszy się Bieszczadzka Kolejka Leśna już od ponad 125 lat przemierzająca ostępy Puszczy Karpackiej u stóp połonin.

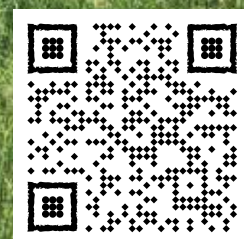
Historia wąskotorówek w Bieszczadach zaczęła się tak jak większości tego typu linii – od wykorzystania do transportu towarowego. W tym przypadku jej genezy należy upatrywać w budowie w latach 1872–1884 pierwszych linii szerokotorowych w tym rejonie, jakimi były przecinająca grzbiet karpacki tunelem pod Przełę-

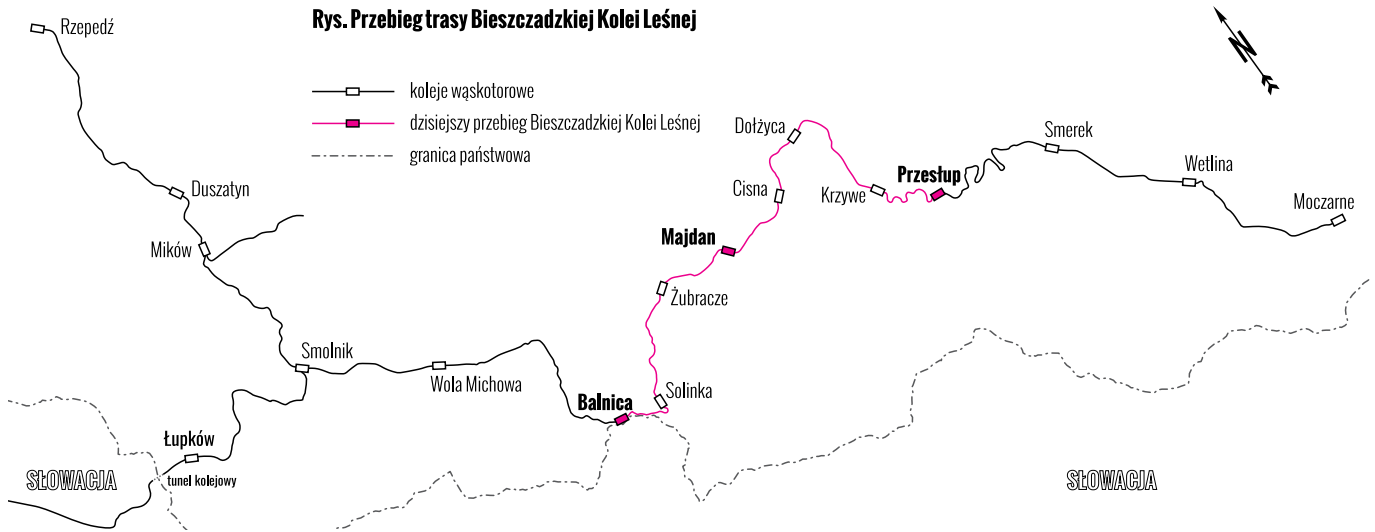


Bieszczadzka Kolej Leśna na trasie Majdan – Balnice, 2021 r.
Fot. Marek Lawin

czą Łupkowską trasą biegnącą z Przemyśla przez Zagórz, do Łupkowa, a po południowej stronie przez Medzilaborce i Humenne i dalej na Węgry, oraz jej odgałęzienie Zagórz – Krosno – Stróże będące fragmentem strategicznej Galicyjskiej Kolei Transwersalnej. Powstanie tych szlaków kolejowych spowodowało ożywienie gospodarcze i wzmogło chęć eksploatacji bieszczadzkich lasów, z których do tej pory nie było jak wywozić urobku drzewnego. Tutejsze rzeki nie dawały gwarancji spławności, drogi po większych opadach zamieniały się w błotne grzędzawiska, a ich rzadka sieć pozwalała dotrzeć tylko do najważniejszych miejscowości. Remedium na te bolączki miała być budowa odgałęzienia

Bieszczadzka Kolej Leśna na trasie Majdan – Balnice, 2021 r.
Fot. Marek Lawin





kolei normalnotorowej na odcinku Nowy Łupków – Cisna. Plany spełżyły jednak na niczym w wyniku sprzeciwu nadesłanego aż... z parlamentu węgierskiego, który obawiał się, że po oddaniu inwestycji nadmiernie wzrosną wpływy austriackie na tych przygranicznych ziemiach. Lokalni przedsiębiorcy upatrujący pewnego zysku nie zamierzali jednak dawać za wygraną i postawili na dużo tańsze, szybsze w realizacji, a jak się później okazało epizodyczne rozwiązanie, jakim była budowa kolei wąskotorowej.

Prace budowlane rozpoczęto w 1890 r. przy sporym udziale finansowym spółki austriackich inwestorów, a nawet lwowskiego magistratu. Zatrudniono doświadczonego inżyniera Albina Zazulę z podkarpackiego Jarosławia oraz całe grono specjalistów, z egzotycznymi włoskimi mistrzami pracy w kamieniu na czele. Prace, choć mozolnie, systematycznie posuwały się do przodu – nie zważano na wyjątkowo ciężkie warunki terenowe, często uniemożliwiające mechanizację robót, czy niekończące się spory o wykup działek (miejskowa ludność widząc szansę twardych negocjacji, nie wahała się dyktować astronomicznych cen). Z pewnością atutem był dostatek miejscowego budulca (drewna, kamieni, żwiru), a także siły roboczej przywykłej do pracy w takich warunkach. Na efekty nie trzeba było długo czekać – po pięciu latach robót, w 1895 r. pierwszy skład przejechał 26 km na trasie Łupków – Majdan, kończąc swój bieg tam, gdzie dziś rozpoczyna się wycieczka bieszczadzką „ciuchcią”. Dobre wyniki ekonomiczne linii, widoczne ożywienie gospodarcze na jej szlaku (m.in. budowa tartaków parowych, rozwój lokalnej przedsiębiorczości) zaowocowały rychłym przedłużeniem trasy do odległej o kilkanaście kilometrów Kalnicy. Pionierzy bieszczadzkiej kolejkowej leśnej nie musieli długo czekać na naśladowców – względnie niskie koszty inwestycji, możliwość budowy niezliczonych odgałęzień, które łatwo można było rozebrać po wyeksploatowaniu surowca w dolinie i ponownie złożyć niczym klocki w innym miejscu sprawiły, że następne linie kolejki zaczęły wyrastać jak grzyby po deszczu. Do najważniejszych trzeba zaliczyć liczącą w szczytowym momencie aż 60,5 km linię Ustrzyki Górne – Sokoliki, wybudowaną w latach 1900–1904, łączącą się z linią normalnotorową

w rejonie Sokolików na trasie Lwów – Przełęcz Użocka – Użhorod (dziś w całości po ukraińskiej stronie granicy, choć jej fragmenty wraz ze stacją w Siankach widać jak na dłoni ze ścieżki dydaktycznej wiodącej do źródeł Sanu – ze względu na liczne wiadukty, tunele i wspaniałe panoramy przejażdżka pociągiem na tej trasie jest wielką atrakcją turystyczną). Choć ówczesnie najdłuższa w Bieszczadach, trasa ta nie cieszyła się dobrą sławą – budowana w pośpiechu, bardzo kręta (często miast negocjować ceny wykupu gruntów od prywatnych właścicieli po prostu je omijano), przekraczała normy spadku terenu i obfitowała w wykolejenia, niekiedy nawet z ofiarami śmiertelnymi. Śmiało poprowadzona trasa dość szybko stała się atrakcją turystyczną przedwojennych Bieszczadów, zwłaszcza że wiodła w stronę ich ówczesnej turystycznej stolicy, za jaką uchodziły Sianki. Szczególnych wrażeń dostarczały przejazdy przez drewniane mosty nad potokami (ich kamienne przyczółki są dziś jedynymi świadectwami istnienia tej linii), które latami nieremontowane stawały się tak niebezpieczne, że pasażerowie, ale także załoga pociągu (łącznie z maszynistą!) pokonywali je pieszo, idąc za wolno posuwającym się do przodu parowozem ciągnącym z reguły 12 platform wyładowanych 12–14 m sześciennymi drewna. Ostatecznie linię rozebrano z przyczyn ekonomicznych w latach 1933–1934, tabor i szyny sprzedano w cenie złomu. Mimo protestów miejscowej ludności, która równocześnie straciła dogodny środek transportu i często miejsce dochodowego, a także podnoszącego prestiż zatrudnienia, ten fragment bieszczadzkiej sieci wąskotorowej przeszedł do historii, pozostawiając po sobie jedynie wspomniane przyczółki mostowe w Ustrzykach Górnych, Pszczelinach i Muczmem.

Podczas II wojny światowej okupant hitlerowski przystąpił do wzmożonej eksploatacji bieszczadzkiej lasów, do czego intensywnie wykorzystywał sieć kolejki w rejonie Cisnej i Łupkowa. Choć początkowo podjęto nawet prace inwestycyjne polegające m.in. na zmianie rozstawu szyn z 760 na 750 mm, pod koniec wojny tabor i torowiska były w opłakanym stanie – wysadzone w powietrze mosty, rozjechane czołgami nasypy, podkłady kolejowe użyte do budowy umocnień czy na

opał. Dzieła zniszczenia dopełniły bolesne lata walk z Ukraińską Powstańczą Armią i późniejsze bieszczadzkie „bezkrólowie”. Dopiero na początku lat 50. losami kolejki zainteresowały się Lasy Państwowe, energicznie przystąpiły nie tylko do niezbędnych napraw, ale też do rozbudowy infrastruktury o nowe odcinki do Rzepedzi (gdzie powstawał kombinat drzewny – moloch, zdolny „pożreć” niemal każdą ilość bieszczadzkiego drewna) oraz na trasie Kalnica – Wetlina – Moczarne (gdzie dziś znajduje się jeden z najcenniejszych mateczników przyrody Bieszczadzkiego Parku Narodowego, ówczesnie postrzegany jako nieograniczony rezerwar drewna). Łącznie przybyło Bieszczadom do połowy lat 60. ponad 60 km linii kolejowej, całkowicie odnowiono także tabor szynowy. W tym okresie, który uznać należy na szczyt działalności kolejki u stóp połonin, przewoziła ona do 160 tysięcy metrów sześciennych drewna rocznie, równocześnie nierozwalnie wrosła w krajobraz Bieszczadów budujących renomę „polskiego dzikiego zachodu”. Pionierzy powojennej bieszczadzkiej turystyki za



Bieszczadzka Kolej Leśna, 1961 r.

Fot. Zdzisław Postępski (arch. CFK PTTK)

obowiązkowy punkt wizyty uznali liczący sobie blisko 4,5 godziny przejazd z Łupkowa do Cisnej, koniecznie nie w wagonie pasażerskim (co pozostawiano miejscowym), ale – po drobnych negocjacjach i opłacie liczonej w papierosach lub innym „fancie” uiszczonej u załogi pociągu – na odkrytym wagonie towarowym pozwalającym bliżej obcować z bezkresną, zdawałoby się, bieszczadzką puszcza. Początkiem końca kolejki leśnej z prawdziwego zdarzenia była budowa sieci dróg asfaltowych w Bieszczadach, z tzw. obwodnicą bieszczadzką na czele. Możliwość transportu samochodowego docierającego niemal bezpośrednio na majdany, na których składowano ścięte drzewa, sprawiła, że stopniowo, a od końca lat 70. w coraz większym stopniu, znaczenie przewozów kolejką zaczęło spadać. Rychło pojawiły się

pierwsze decyzje o zamknięciu poszczególnych jej odcinków – początkowo tylko bocznych odgałęzień, później sukcesywnie skracano trasę główną z obu końców. Lata 90. XX wieku były jak istny rollercoaster w dziejach tej nostalgicznie sunącej po torach kolejki. W 1992 r. Wojewódzki Konserwator Zabytków wpisał ją do rejestru zabytków, rok później Ośrodek Transportu Leśnego w Sannoku przekazuje ją do lokalnych nadleśnictw, które błyskawicznie orientują się, że nie stać ich na utrzymanie tego nierentownego kukułczego jaja. 1 grudnia 1994 r. w przededniu 100-lecia istnienia pierwszy raz w historii kolejka bezterminowo zawiesza funkcjonowanie. Już nieco ponad półtora roku później powstaje Fundacja Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej, która przejmuje od Lasów Państwowych kolejkę w użytkowanie. 4 lipca 1997 r. przy



Przystanek Bieszczadzkiej Kolei Leśnej w Balnicy, 2021 r.

Fot. Marek Lawin

asyście orkiestry oraz niezliczonych rzesz turystów i mieszkańców Bieszczadów przybyłych z najodleglejszych zakątków krainy Biesia i Czada ze stacji-skansenu w Majdanie wyruszył skład wiozący pasażerów, wśród których byli miejscowi notable, do odległego o 12 km Przysłupu. Tak zaczął się nowy etap przewozów po wąskich torach pod połoninami. Już rok później reaktywowano ruch na odcinku Majdan – Wola Michowa (dziś jest to trasa realizowana na specjalne zamówienia, rozkładowe pociągi dojeżdżają tylko do położonej na granicy ze Słowacją Balnicy).

Stale rosnąca popularność przewozów turystycznych pozwala patrzeć z optymizmem w przyszłość



Izba Muzealna w budynku na stacji Majdan, 2021 r.

Fot. Marek Lawin



Sklep z pamiątkami na stacji Majdan, 2021 r.
Fot. Marek Lawin

bieszczadzkiej „ciuchci”, a zapał i zaangażowanie osób, które otoczyły ją troskliwą opieką, pokazują, że chcieć, to móc. Dziś jak u zarania dziejów kolejki jest ona motorem napędowym zmian wzdłuż biegu linii – na stacji w Balnicy otworzył podwoje sklepik ze słowackimi specjalami, w Przysłupie podczas wekslowania lokomotywy można raczyć się pstrągiem z miejscowej smażalni, wreszcie na głównej stacji w Majdanie, oczekując na odjazd, można zapoznać się ze stale rosnącą kolekcją taboru w miejscowym skansenie czy zwiedzić ekspozycję historyczną w niewielkim muzeum kolejowym. Na każdej stacji działają punkty gastronomiczne, oferowane są też pamiątki, w tym wyroby miejscowego rzemiosła artystycznego. Kolejka żyje i ma się dobrze, zaraża zapałem innych entuzjastów turystycznego wykorzystania nieczynnych linii kolejowych. Na północnych rubieżach Bieszczadów, w osławionych funkcjonującym w czasach PRL-u zakładem karnym Uhercach Mineralnych na turystów czeka przeszło 100 drezyn o napędzie nożnym. Jeszcze niedawno można było dojechać nimi aż do ruin zamku Sobień (dziś trasa z przyczyn technicznych została skrócona do 12-kilometrycznych wycieczek na odcinkach Uherce – Stefkowa lub Uherce – Jankowce). Działające od 2015 r. przejazdy drezynami rowerowymi są znakomitym uzupełnieniem klasycznej oferty turystycznej czekającej na podróż-



Bieszczadzkie Drezyny Rowerowe – odpoczynek na trasie
Fot. Marek Lawin



Turyści na trasie Bieszczadzkich Drezyn Rowerowych, 2021 r.
Fot. Marek Lawin

nych w Bieszczadach. Nieco dalej na północ, na Pogórze Dynowskim kryje się prawdziwy ewenement infrastruktury kolejowej – najdłuższy w Europie, a jedyny w Polsce tunel na szlaku kolei wąskotorowej. W miejscowości Szklary stale użytkowana przez pociągi turystyczne „Pogórzanin” linia przecina pasmo niewysokich wzniesień, wdzierając się w ich głąb długim na 602 m. przekopem. Cała trasa między Przeworskiem a Dynowem to aż 46 km, co pokonywane w czasie nieco ponad 2,5 godziny (w jedną stronę!) sprawia, iż obcując z pięknem pogórzkańskich krajobrazów, w pełni można pojąć znaczenie trafnego dla podróży po wąskich torach hasła, iż to droga jest celem.



Przestawianie drezyn na powrót do Uherców Mineralnych
Fot. Marek Lawin (2021 r.)

Pałucka ciuchcia

Kolejka wąskotorowa to jeden z najbardziej charakterystycznych elementów pałuckiego krajobrazu. Od blisko 130 lat związana jest z historią regionu. Początkowo stanowiła podstawowy środek transportu towarowego i pasażerskiego. Kolejką przewożono płody rolne, pocztę i inne towary. Mieszkańcy Pałuk dojeżdżali nią do pracy, szkoły i na targ po zakupy. Dziś to jedna z największych atrakcji turystycznych Pałuk.



Żnińska Kolej Wąskotorowa – skład z parowozem Px38
 Fot. Monika Andruszkiewicz

Z KART HISTORII...

1 października 1887 r. został utworzony powiat żniński. Jeszcze w tym samym roku powstała linia kolejowa łącząca Gniezno z Nakłem nad Notecią. 1 czerwca 1889 r. Żnin otrzymał połączenie z Inowrocławiem i Wągrowcem, a 1 października 1895 r. z Bydgoszczą. Problemem pozostawała komunikacja lokalna.

Obszar Pałuk okazał się dużym wyzwaniem. Specyfika terenu, często podmokłego, liczne jeziora i wzgórza sprawiały, że budowa kolei normalnotorowej była w zasadzie niemożliwa. Szybko pojawił się pomysł stworzenia linii kolei wąskotorowej o prześwicie 600 mm. Pomogły decyzje władz pruskich. Parlament w Berlinie uchwalił Ustawę o kolejach lokalnych i prywatnych bocznicach kolejowych (28 lipca 1892 r.). Określała ona zasady budowy i finansowania kolei trzeciorzęd-

nych budowanych przez samorządy i przedsiębiorstwa prywatne, eksploatowanych następnie jako koleje użytku publicznego. Uzupełnieniem tego prawa były dwie kolejne ustawy z 1895 r., które na rząd pruski nałożyły obowiązek pomocy finansowej i udzielania korzystnych pożyczek.

Pomysł spodobał się okolicznym właścicielom dużych gospodarstw rolnych. Zwłaszcza, że w Żninie trwała już budowa cukrowni. Wsparł ich starosta. Przekonali też Kreistag (sejmik powiatowy) do korzyści płynących z połączenia miejscowości powiatu z jego stolicą. Zamówienie na opracowanie projektu kolei zlecono berlińskiemu przedstawicielstwu firmy Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation.

Decyzję w sprawie kolei wąskotorowej sejmik powiatowy podjął 21 marca 1893 r. Postanowiono, że powiat wybuduje ją własnymi siłami. W Bochumer Verein zamówiono tylko materiały i tabor. Budowę rozpoczęto natychmiast. Od 14 września do 15 listopada 1893 r. tory pomagało układać 89 żołnierzy z 2. kompani pułku kolejowego (Eisenbahn-Regiments Nr. 2) z Berlina. Zadanie to było wykonywane w ramach ćwiczeń wojskowych.

Regularne przewozy buraków cukrowych rozpoczęto już 13 grudnia 1893 r., a w następnym roku oddano do użytku pierwsze odcinki łączące stolicę regionu Żnin z Rogowem i Ośnem oraz Gąsawą i Szelejewem. Już w chwili uruchomienia można było podróżować zarówno w wagonach letnich, jak i w wagonach zamkniętych.



Trzy pierwsze parowozy dla kolei w Żninie zamówiono w firmie Lokomotivfabrik Krauss & Comp. z Monachium. Pierwotnie na kolei znajdowało się 13 punktów ładunkowych i zarazem przystanków osobowych. Całość obsługiwało tylko dwóch urzędników, dwóch maszynistów, dwóch palaczy i jeden konduktor. Do utrzymania torów zatrudniono trzech pracowników. W szczytowym okresie rozwoju kolejka z zawrotną prędkością 20–25 km/h obsługiwała trasy o łącznej długości niemal 80 km. W żnińskiej lokomotywni stacjonowało stale niemal 10 parowozów, sama zaś kolej powiatowa zatrudniała kilkadziesiąt osób, będąc tym samym jednym z największych pracodawców w regionie.

Rozkład jazdy uwzględniał skomunikowanie pociągów wąskotorowych z normalnotorowymi. W ten sposób możliwy stał się jednodniowy wyjazd do Poznania.

26 czerwca 1905 r. sejmik powiatowy uchwalił, że zostanie zbudowana linia z Rydlewa przez Podgórzyn i Białożewin do portu śródlądowego w Ostrówach. Od początku na tej trasie oprócz ruchu towarowego przewidywano także ruch osobowy. Ostrówce miały stać się miejscem wycieczek mieszkańców Żnina.

28 października 1910 r. podjęto decyzję o budowie nowej linii ze Żnina do Obiecanowa wraz z odgałęzieniem z Uścikowa do Woli (tylko ruch towarowy). Pojawiały się też głosy o konieczności stworzenia kolejnych połączeń.

W czasie II wojny światowej kolej otrzymała początkowo nazwę Żniner Kreisbahn, a już w 1940 r. nazwę miasta zmieniono na Dietfurt (Dietfurter Kreisbahn).

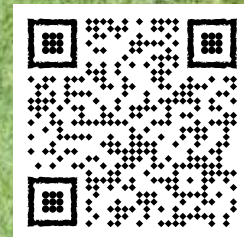
1 lipca 1949 r. Żnińska Kolej Powiatowa została upaństwowiona. Przeszła pod zarządek Dyrekcji Okręgowej

Żnińska Kolej Wąskotorowa – stacja Wenecja
Fot. Monika Andruszkiewicz

Kolei Państwowych w Poznaniu. Jednak PKP nie było zainteresowane rozwojem kolejek wąskotorowych. Z czasem kolejki w transporcie lokalnym zostały wyparte przez inne środki lokomocji. Przewozy na kolejnych odcinkach tras były zawieszane i zamykane.

Warto wspomnieć, że cukrownia w Żninie miała własną sieć kolei wąskotorowej o torach szerokości 600 mm. W latach 1894–1972 jej długość wynosiła ok. 47 km. Przewoziła ona głównie buraki cukrowe i wysłodki, ale także zaopatrywała rolników m.in. w węgiel, nawozy i materiały budowlane.

Informacja o zamiarze likwidacji ŻKD zmotywowała lokalną społeczność do działania. W Wenecji, w pobliżu ruin zamku, powstało pierwsze w Polsce Muzeum Kolei Wąskotorowej. Otwarto je 8 października 1972 r. Już w grudniu tego samego roku Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Żninie zwróciło się do dyrektora DOKP w Poznaniu z wnioskiem o przywrócenie ruchu pasażerskiego o charakterze turystycznym w Żnińskiej Kolei Dojazdowej na odcinku Żnin – Wenecja – Biskupin – Gąsawa. Decyzja była pozytywna. Przejazdy turystyczne zaczęto realizować 1 maja 1976 r. Kolejka bardzo szybko zdobyła popularność wśród turystów. Atrakcyjny przebieg trasy, bliskość Szlaku Piastowskiego, połączenie piękna krajobrazu z atrakcjami turystycznymi były gwarancją sukcesu. Wielokrotnie w szczycie sezonu nie wszyscy chętni mogli znaleźć miejsce w pociągu. Aby zwiększyć liczbę kursujących pociągów, wybudowano mijankę w pobliżu muzeum w Wenecji i uruchomiono dodatkowe wagony. Otwarcie przewozów turystycznych odsunęło zagrożenie likwidacji kolei.



Żnińska Kolej Wąskotorowa – skład z lokomotywą spalinową
Fot. Monika Andruszkiewicz

Od połowy lat 80. XX w. kolejka w ruchu towarowym przewoziła głównie buraki cukrowe i wysłodki. Przewozów towarowych ostatecznie zaprzestano po rezygnacji cukrowni z usług kolei. Doprowadziło to do zamknięcia i rozebrania kolejnych odcinków linii.

Jeszcze w 1994 r. kolejka dojeżdżała przez Wenecję do Rzymu, gdzie na placu buraczanym został zorganizowany festyn z okazji 100-lecia wąskich torów na Pałukach. Wyjątkowe walory Żnińskiej Kolei Wąskotorowej oraz chęć współpracy z innymi operatorami doceniono w środowisku kolejarskim, które powierzyło zarządowi tutejszej kolei organizację największej na Starym Kontynencie imprezy – Europejskiego Złotu Kolei Wąskotorowych. Złot odbył się w październiku 2017 r.

Dzisiaj pałucka ciuchcia po wielu przekształceniach własnościowych jest oddziałem Muzeum Ziemi Pałuckiej w Żniniu (od 2014 r.) i rocznie przewozi dziesiątki tysięcy turystów, będąc jednocześnie jedną z najbardziej rozpoznawalnych wizytówek regionu. W posiadaniu Żnińskiej Kolei Wąskotorowej jest jedyny czynny egzemplarz parowozu Px38 zwany „Leon”.

W 2020 r. nazwa Żnińska Kolej Powiatowa została zmieniona na Żnińska Kolej Wąskotorowa. Obecnie trwają prace zmierzające do budowy nowego peronu i przedłużenia trasy turystycznej kolejki do centrum Żnina. Dzięki temu atrakcyjność jej oferty jeszcze bardziej wzrośnie.

MUZEUM KOLEI WĄSKOTOROWEJ W WENECJI

Za inicjatora utworzenia w Wenecji muzeum jest uważany inż. Tadeusz Rządkowski, ówczesny zastępca przewodniczącego Powiatowej Rady Narodowej. W zwią-

ku ze stopniową likwidacją kolei wąskotorowej podjęto starania o utworzenie muzeum kolei wąskotorowej. Ich celem było pozostawienie kolejki jako obiektu turystycznego i dydaktycznego dla licznie odwiedzających region turystów oraz młodzieży szkolnej. Muzeum miało powstać w Wenecji, w pobliżu ruin zamku z XIV w. Na początku lipca 1971 r. do Żnina trafiła decyzja ministra komunikacji o nieodpłatnym przekazaniu po przeprowadzeniu renowacji: parowozu, 3 wagonów osobowych, krytego wagonu towarowego, wagonu węglarki, 2 wagonów platform i 2 par wózków leśnych. Przekazano także mundur pracownika PKP z akcesoriami, sprzęt i narzędzia potrzebne do obsługi taboru i ruchu pociągów oraz fotografie. Muzeum oficjalnie zostało otwarte 8 października 1972 r., na zakończenie dorocznego Złotu Turystów „Jesień na Pałukach”.

W 1973 r. na stanowisku przewodnika po muzeum zatrudniono Leona Lichocińskiego, który bardzo szybko sam stał się legendą i jedną z jego atrakcji. Zmarł w sierpniu 1992 r. na terenie muzeum, czekając po pracy na pociąg do Żnina.

Z czasem w muzeum pojawiały się kolejne eksponaty pozyskiwane głównie z zamykanych linii kolejowych czy cukrowni. Częściowo są to też depozyty Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Tabor muzealny jest prezentowany w całości pod gołym niebem. Uzupełnieniem ekspozycji plenerowej są elementy infrastruktury kolejowej takie jak rogatki przejazdowe, semafor, żuraw wodny i obrotnica.

Największą atrakcją weneckiego muzeum są parowozy. Pochodzą zarówno z dawnych kolei PKP, jak i kolei przemysłowych. Najstarszy parowóz w zbiorach, T531, został zbudowany w 1900 r. w podberlińskiej fabryce Orenstein&Koppel. Pracował w cukrowni

w Nakle n. Notecią do 1975 r. Jest to najprawdopodobniej najstarszy na świecie zachowany parowóz tej fabryki. Parowóz Tx26-422 (1925 r.) jest jednym z pierwszych parowozów wąskotorowych wyprodukowanych przez Pierwszą Polską Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie.

Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji funkcjonuje jako oddział Muzeum Ziemi Pałuckiej w Żninie.

Żnińską Kolej Wąskotorową można uznać za prekursorkę kolei turystycznych. Przez wiele lat, w letnich miesiącach wożono pasażerów na wypoczynek do Ostrówiec. Kolejnym impulsem do rozwoju było odkrycie osady w Biskupinie (1933 r.). Zaczęto organizować pociągi wycieczkowe dla mieszkańców Żnina. W programie wycieczek było zwiedzanie terenu wykopaliisk z przewodnikiem. Proponowano też organizację imprez w pociągach specjalnych.

Dzisiaj pałucka ciuchcia kursuje na trasie Żnin – Wenecja – Biskupin – Gąsawa, dowożąc pasażerów do największych atrakcji turystycznych Pałuk. Przejazd tym blisko 130-letnim środkiem lokomocji to swoista podróż w czasie...

Żnin to miasto, którego historia liczy ponad 750 lat. Stojąca na rynku wieża z XV w. kryje we wnętrzu ekspozycję Muzeum Ziemi Pałuckiej.

Wenecja słynie z Muzeum Kolei Wąskotorowej. Można tam też spotkać legendarnego Diabła Wenecji, który od wieków strzeże ruin swojego zamku.



Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji
Fot. Monika Andruszkiewicz

Wizyta w Muzeum Archeologicznym w Biskupinie jest okazją do przekonania się, jak żyli nasi przodkowie. Wszystko odbywa się na terenie zrekonstruowanych osad z okresu neolitycznego i kultury łużyckiej oraz średniowiecznej wsi.

Gąsawa na kartach historii zapisała się jako miejsce zjazdu książąt piastowskich w 1227 r. Dzisiaj zachwyca tutaj drewniany kościół pw. św. Mikołaja. Niepozorny z zewnątrz, ale po wejściu do świątyni urzeka pięknem zespół barokowych malowideł ściennych.

Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji
Fot. Monika Andruszkiewicz



10-lecie Komisji Fotografii Krajoznawczej w Wałbrzychu



W tym roku przypada 10-lecie działalności Komisji Fotografii Krajoznawczej Oddziału PTTK Ziemi Wałbrzyskiej. Ten doniosły jubileusz uświetnił naszą cykliczną, tradycyjną już wystawę z pokazem diaporam pt. „Byłem – Widziałem – Zdobyłem”, która odbyła się 21 sierpnia, w ramach IX Ogólnopolskiego Przeglądu

Diaporam i Fotografii Cyfrowych PTTK. Wpisał się on też wyjątkowo w obchody 70-lecia działalności Oddziału PTTK Ziemi Wałbrzyskiej.

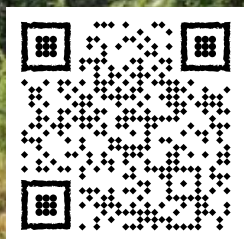
Nasza dziesięcioletnia działalność nie byłaby tak pełna, wszechstronna i bogata w sukcesy, gdyby nie wspierała i owocna współpraca z przedstawicielami Wałbrzyskiego Ośrodka Kultury. Towarzyszyli nam, wspierali nas przy organizacji wielu przedsięwzięć wspomnianych teraz z sentymentem.

Sięgnijmy pamięcią wstecz, do roku 2011, do czasu kształtowania się naszej komisji. Nikt nie snuł wówczas dalekosiężnych planów, nikt nie myślał o odległym czasie jubileuszy i nie miał do końca wizji tego, jak rozwinię się ona w przyszłości. Wtedy ważna była tylko pasja każdego z nas – fotografów amatorów – zapał, chęć wspólnego działania i bycia w bliskich, przyjaznych relacjach. Powoli, z biegiem czasu okazywało się, że pod wodzą naszego znakomitego Przewodniczącego Alka Ziółkowskiego, tworzymy zgraną grupę, która jest zdolna do wielkich przedsięwzięć, bardzo różnorodnych w formie i o różnym zasięgu. Bezcenna jest nasza przyjaźń, wspieranie – wspólne sukcesy, a bogaty, artystyczny wymiar życia daje każdemu z nas wiele zadowolenia i satysfakcji. Dziś, po 10 latach, zauważamy, jak ten miniony czas zmienił nas, nasze spojrzenia na warsztat fotograficzny i na życie w wielu jego aspektach. W naszej twórczości fotograficznej zaczęło się przejawiać bogactwo warsztatu artystycznego, demonstracja wrażliwości, odkrywczosci i głębi uczuć, a także różnorodność sposobów interpretacji oraz form takich jak symbolika, fantazja czy abstrakcja. Wzrósł stopień dostrzegania w zwykłości czegoś niezwykłego, w małości – wielkiego, w płytkości – głębi, w ciemności – artyzmu, a w przyziemności – sensu.

Patrząc z perspektywy minionych lat, możemy śmiało i jednoznacznie powiedzieć, że cenny czas spędzony z aparatem w ręku w KFK, to wartościowy prezent od



Pamiętkowe zdjęcie na placu Starej Kopalni w Wałbrzychu
Fot. Danuta Kałasznikow (arch. KFK Wałbrzych)



losu, który umiejętnie wykorzystaliśmy z pożytkiem dla siebie, a przy okazji dawaliśmy naszym odbiorcom możliwość coraz bogatszych artystycznych wrażeń i wzruszeń. Transformację duchową i artystyczną, którą przeszliśmy, zawdzięczamy wszechstronnej, prężnej działalności, bogatej w inspiracje, przekładające się na przedsięwzięcia wspomniane z perspektywy czasu ze wzruszeniem. Plenery fotograficzne w urokliwych zakątkach Polski i Czech nie tylko były miłym akcentem integracyjnym. Pozwalały poznać i docenić piękno okolic, w których spędzaliśmy czas, oraz doświadczyć fotografowania w tak wspaniałych miejscach.

Przygotowały nas do tego liczne szkolenia sukcesywnie planowane przez naszego Przewodniczącego Alka, prowadzone przez osoby z dużą wiedzą i doświadczeniem w dziedzinie fotografii oraz techniki komputerowej. Dowodem na to są piękne poplenerowe „fototrofea” prezentowane na ponad 60 wystawach zbiorowych i indywidualnych, które zorganizowaliśmy dla naszych odbiorców – mieszkańców Wałbrzycha. Uczestniczyliśmy aktywnie w działalności różnych instytucji miasta, wspierając je naszymi zdjęciami, organizowaniem szkoleń i innych działań promujących miasto oraz na-

szą komisję. Staliśmy się uczestnikami Forów Fotografii Krajoznawczej na terenie całego kraju, byliśmy organizatorami dwóch z nich – w 2015 i 2019 r. Najlepszym dowodem na nasz rozwój i dorobek zarówno osobisty, jak całej Komisji Fotografii Krajoznawczej PTTK Ziemi Wałbrzyskiej niech będą nagrody i odznaczenia przyznane wielu jej członkom w jubileuszowy wieczór. Z rąk ważnych przedstawicieli władz miasta, ZG PTTK, działaczy Centrum Fotografii Krajoznawczej i WOK obecnych na uroczystości Złotą Honorową Odznakę PTTK otrzymał Alek Ziółkowski. Tadeuszowi Rupocińskiemu i Jerzemu Noszczykowi wręczono Dolnośląską Odznakę Honorową PTTK.

Jak wspominałam, jubileuszowe uroczystości zbiegły się z IX Ogólnopolskim Przeglądem Diaporam i Fotografii Cyfrowych PTTK. Odbyła się prezentacja zdjęć nagrodzonych w tym roku, jak również diaporam – można rzec swoisty spektakl audiowizualny, podczas którego dźwięk i obraz stworzyły nierozdzielalną całość, pobudzając wyobraźnię i kształtując wrażenia odbiorców. W dziedzinie fotografii nagrody otrzymali: Krzysztof Haase za zdjęcie PILSKO (2021) i Piotr Sadoczyński za zdjęcie TATRY (2017). Ponadto przyznano dwa wy-

Alek Ziółkowski odznaczany Złotą Honorową Odznaką PTTK
Fot. Krystyna Kosińska (arch. KFK Wałbrzych)



Fot. arch. KFK Wałbrzych

Logotyp konkursu





Krzysztof Hasse – I nagroda w konkursie
Fot. Krzysztof Hasse (arch. KFK Wałbrzych)

Krzysztof Hasse
Fotograf
Nasza Ziemia (2021)

różnienia – dla Bożeny Giorewy za zdjęcie pt. „Ciekawy lisek” i Waldemara Kałasznikowa za zdjęcie pt. „Mufłony, Książański Park Krajobrazowy”. W dziedzinie diaporam nagrodzeni zostali: Tadeusz Łazarz za pracę pt. „Impresje” oraz Ewelina i Wojciech Świeściakowie za diaporamę pt. „Podlasie”. Ponadto przyznano dwa wyróżnienia: dla Krystyny i Marka Kosińskich za diaporamę pt. „Kolorowe i pachnące – Arboretum Wojsławice” oraz dla Walentego Krzyśka za diaporamę pt. „Karkonosze 2021”.

Należy dodać, że 14 maja br., w ramach obchodów 10-lecia KFK zorganizowaliśmy jubileuszową wystawę fotograficzną, ukazującą nasz dotychczasowy dorobek okupiony wieloletnim, mozolnym przygotowaniem warsztatowym i doświadczeniami z aparatem w rękę. Wernisaż był w założeniu niezwykle zróżnicowany merytorycznie – od ciekawych ujęć krajobrazowych naszego miasta Wałbrzycha oraz okolicznych boga-

Uczestnicy jubileuszu 10-lecia KFK Wałbrzych
Fot. Kazimierz Szymela (arch. KFK Wałbrzych)

tych przyrodniczo i historycznie miejsc, poprzez detale natury wytropione w przestrzeni czy też kompozycje łączące naturę z zamysłem twórcy, aż do ujęć graniczących z abstrakcją. Ta wystawa była niewątpliwie wynikiem naszych ubogaconych artystycznie osobowości, czujności, podziwu dla świata oraz wyrafinowanego korzystania z warsztatu fotograficznego. Byliśmy dumni, że możemy podzielić się plonem 10 lat pracy i zabawy z naszymi gośćmi.

Nie byłoby tego sukcesu, gdyby nie Sympatycy naszej komisji – ludzie towarzyszący nam przez lata na wystawach, prezentacjach, a także mniej oficjalnie, na plenerach, spotkaniach przy kawie czy podczas krótkich weekendowych wycieczek po regionie. Zawsze wspierający nas przychylną opinią, dobrym słowem, a czasem konstruktywną krytyką. Inspirowali nas i prowokowali do pracy nad sobą i swoim warsztatem artystycznym, do stawiania sobie coraz wyższej poprzeczki. Zaprocenowało to tym, że staliśmy się znani i doceniani nie tylko w naszym mieście, ale i w kraju. Jesteśmy im wdzięczni za to, że mogliśmy zobaczyć, a czasem nawet utrwalić





Nagroda główna dla Tadeusza Łazarza. Wręczają: Andrzej Kowol (KFK ZG PTTK), Marek Lawin (CFK PTTK)
Fot. Krystnka Kosińska (arch. KFK Wałbrzych)

w kadrach, ich zdumienie na widok pięknego ujęcia krajobrazu, ich skupione oczy na detalach fotografii, radosny uśmiech – być może budzący jakieś osobiste skojarzenie czy wspomnienie, a może nostalgię lub re-



Goście zwiedzający wystawę fotograficzną podczas imprezy
Fot. Danuta Kałasznikow (arch. KFK Wałbrzych)

niedostrzegane i pomijane, a tym samym niedoceniane. Nie ukrywamy, że liczymy na dalsze wsparcie, przyjazne gesty i częstą obecność na drodze naszych zmagañ z fotografią, dziękując za dotychczasowy podziw dla naszych dokonań, wyrozumiałość i sympatię.



Otwarcie 10. dorocznej Wystawy KFK Wałbrzych
Fot. Krystyna Kosińska (arch. KFK Wałbrzych)

fleksję. Bo tworzymy nie tylko dla własnego spełnienia i satysfakcji, ale też w dużym stopniu dla odbiorców, aby dzięki naszej twórczości rozbudzali własną kreatywność w interpretacji świata przedstawianego w niekonwencjonalny sposób, dostrzegali całe spektrum poznawcze autorów fotografii, które pozwoliło im stworzyć osobiste „małe dzieła”. Aby zaznajomili się z bardzo indywidualną opowieścią o emocjach, niepokojach, inspiracjach, ekspresji, potrzebie zwrócenia ludzkiej uwagi na to, co piękne, ważne, ciekawe, niezwykle, a często



Jubileuszowe pamiątki dla KFK Oddział Wałbrzych
Fot. Danuta Kałasznikow (arch. KFK Wałbrzych)

Myszę, że stosowną puentą podsumowującą dziesięciolecie naszych wzniosłych działań w subtelnej relacji ze sztuką, będą słowa amerykańskiego fotografa Mino-ra White: „Zdjęcia krajoznawcze są w rzeczywistości krajobrazami naszego wnętrza”. Dodajmy więc – a fotograf, to turysta wędrujący po świecie, lecz w dużej mierze po własnej duszy.

Pamiątkowe zdjęcie z drona na placu Starej Kopalni
Fot. Kazimierz Szymela (arch. KFK Wałbrzych)



Marcin Jakub Szymański – *Łódź na wodach dziejów.* *Biografia miasta*

(recenzja na podstawie materiałów wydawcy)

Pod koniec 2019 r. na rynku księgarskim ukazała się najnowsza monografia Łodzi pióra doktora Marcina Jakuba Szymańskiego – *Łódź na wodach dziejów. Biografia miasta*. Publikacja wydana przez Fundację „Zakręcenie czytaniem” została dofinansowana ze środków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego pochodzących z Funduszu Promocji Kultury. W 2020 r. książka zdobyła nagrodę „Złoty Ekslibris Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Łodzi” w kategorii najlepsza książka o Łodzi, w ramach 28. edycji tego konkursu.

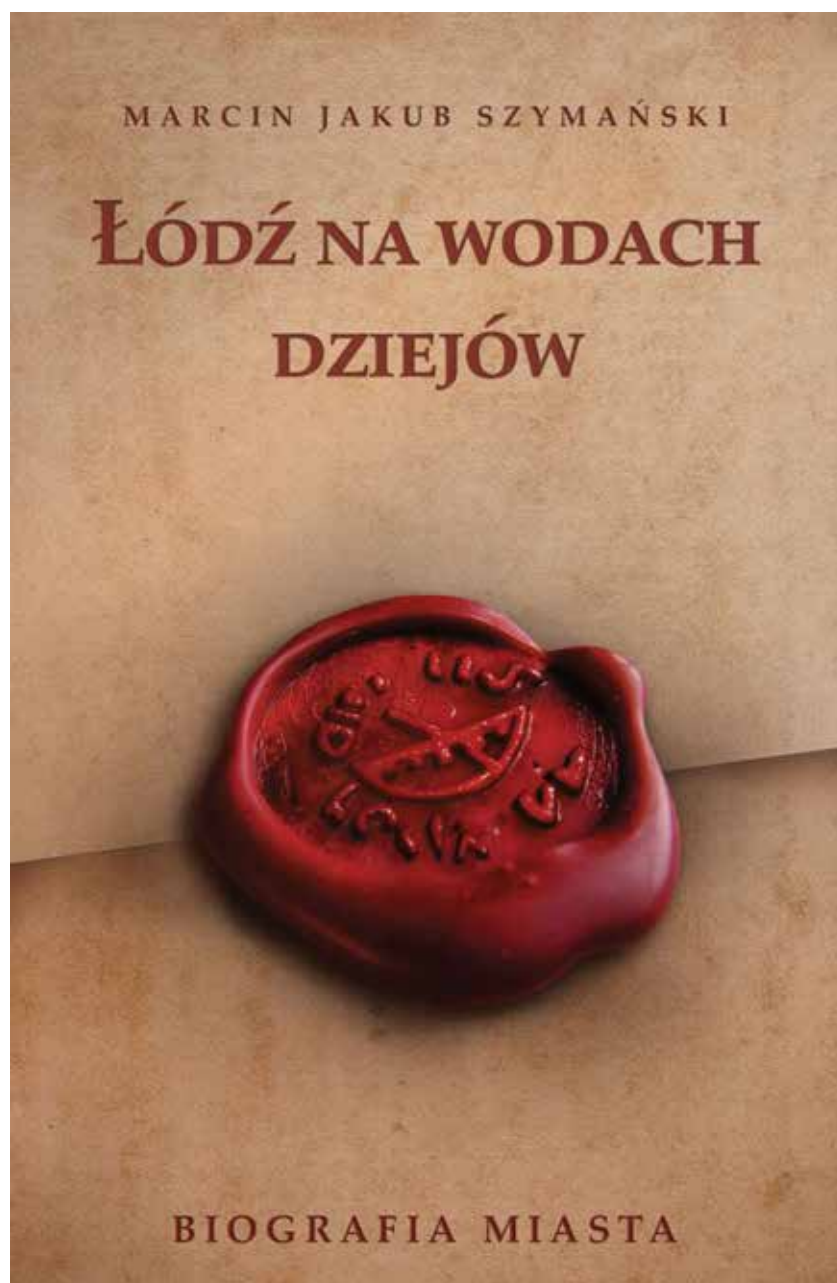
Praca jest pierwszą łódzką monografią, która podejmuje próbę kompleksowego ukazania dziejów Łodzi, od rolniczych początków miasta po okres przemian lat 80. ubiegłego wieku. Jej autor to znany i ceniony historyk młodego pokolenia, pracownik Katedry Historii Polski Najnowszej Uniwersytetu Łódzkiego, posiadający na koncie liczne publikacje naukowe i popularno-naukowe poświęcone dziejom Łodzi oraz Polski (m.in. *Browary Łodzi i regionu. Historia i współczesność*, *Łódzka elektrownia i gazownia do 1939 roku*, *Fabrykanci. Burzliwe dzieje łódzkich bogaczy* – współautorstwo Błażej Torzański, *Polskie Piwo. Biografia*).

Książka składa się z siedmiu rozdziałów nawiązujących do powszechnie przyjętej periodyzacji dziejów miasta. Zostały one uzupełnione o *Wprowadzenie* przybliżające główne założenia publikacji oraz współczesny stan badań naukowych o Łodzi, a także *Zakończenie* i obszerną bibliografię. Ponadto w części dotyczącej XIX w. zostały wyodrębnione historie wybranych rodów fabrykanckich: Geyerów, Eisertów, Heinzlów, Barcińskich, Silbersteinów, Scheiblerów, Poznańskich, Gehligów, Urbanowskich, Biedermannów oraz biogram Juliusza Kunitzera.

Napisaną przystępnym językiem monografię uzupełnia zróżnicowany materiał ikonograficzny składający się z ponad 160 ilustracji, zdjęć oraz map i planów. Wśród nich są reprodukcje

znanych rycin i fotografii – swoiste „must have” każdej publikacji dotyczącej Łodzi – jak również zdjęcia dotychczas niepublikowane.

Książka ze względu na przyjętą przez Autora popularno-naukową formę oraz stosunkowo niewielką objętość (320 stron) stanowi przede wszystkim zasób podstawowej wiedzy o historii Łodzi oraz zachodzących w mieście wielopłaszczyznowych procesach i zjawiskach historycznych. Tym samym adresowana jest do szerokiego grona odbiorców zainteresowanych Łodzią ze względów zawodowych (np. przewodnicy miejscy, nauczyciele, dziennikarze) oraz hobbystycznych. Warta jest również uwagi ze strony zawodowych badaczy dziejów Łodzi skupiających się w pracy jedynie na wybranych zagadnieniach z historii miasta, np. dziejach sztuki czy architektury, a przede wszystkim jako przyczynek do szerszej dyskusji nad planowaną od wielu lat kilkutomową monografią dziejów Łodzi, której wydanie zapowiedziano w związku z przypadającymi w 2023 r. obchodami 600-lecia nadania Łodzi praw miejskich.





KRYNICA — KOLEJKA ZEBATA



ZDJĘCIA I POCZTÓWKI Z ARCHIWUM
CENTRUM FOTOGRAFII KRAJOZNAWCZEJ PTTK





WWW PTTK



WWW CFK PTTK



FB CFK PTTK

KOLEJ NA PTTK - PTTK NA KOLEJ



województwo łódzkie

dotacje ŁÓDZKIE NA PLUS



Wierzy mi nie zabrakę
Mundurów nie zdejmę.
Tak mi dopomóż Bogu.