

# 0 Podlaskiej Kolei Wąskotorowej

## słów kilka

Krzysztof Śledziwski

W artykule przedstawiono historię powstania oraz likwidacji Podlaskiej Kolei Wąskotorowej. Oprócz tego autorzy opisali pozostały do dnia dzisiejszego most kolejowy przez rzekę Krzną w miejscowości Biała Podlaska.



mgr inż.  
Krzysztof Śledziwski  
Politechnika Lubelska,  
Wydział Budownictwa  
i Architektury,  
Katedra Dróg i Mostów  
k.sledziwski@pollub.pl

Po raz pierwszy w dokumentach historycznych Biała Podlaska pojawiła się pod koniec XV wieku i była częścią Wielkiego Księstwa Litewskiego. Jej pierwszymi właścicielami byli Illniczowie, a za założyciela uchodzi Piotr Janowicz Biały. W drugiej połowie XVI wieku na okres trwający dwa i pół wieku miasto przeszło we władanie rodu Radziwiłłów. Nastąpił wówczas szybki rozwój miasta i z czasem Biała przeobraziła się w główną siedzibę rodu, zwana Białą Księżącą bądź też Białą Radziwiłłowską. Za władania Radziwiłłów wzniesiono obronny zamek, założono Aka-

demie Białą, którą ustanowiono w 1633 roku filią Akademii Krakowskiej, wybudowano wiele świątyń, a także szpital. W XVII wieku Aleksander Ludwik Radziwiłł nadał Białej prawa miejskie. Wiek XVIII przyniósł wielokrotne zniszczenia miasta w czasie wojen szwedzkich, aczkolwiek za każdym razem było ono odbudowywane. Kolejny szybki rozkwit miasta przypadł na okres międzywojenny. Wówczas powstała fabryka Raabego, elektrownia miejska oraz Podlaska Wytwórnia Samolotów, która to zapewniła wzbogacenie miasta. II wojna światowa zatrzymała rozwój miasta, jednak po jej zakończeniu Biała powiększyła zasięg terytorialny, rozwinął się przemysł włókienniczy i meblarski. W 1975 roku Biała Podlaska została stolicą województwa, co przyczyniło się do dwukrotnego zwiększenia liczby jej mieszkańców w ciągu 20 lat [4]. Obecnie po reformie administracyjnej w 1999 roku ma status powiatu grodzkiego, jest miastem położonym w północnej części województwa lubelskiego w odległości 36 km od granicy z Białorusią (rys. 1).

### Budowa i początki eksploatacji

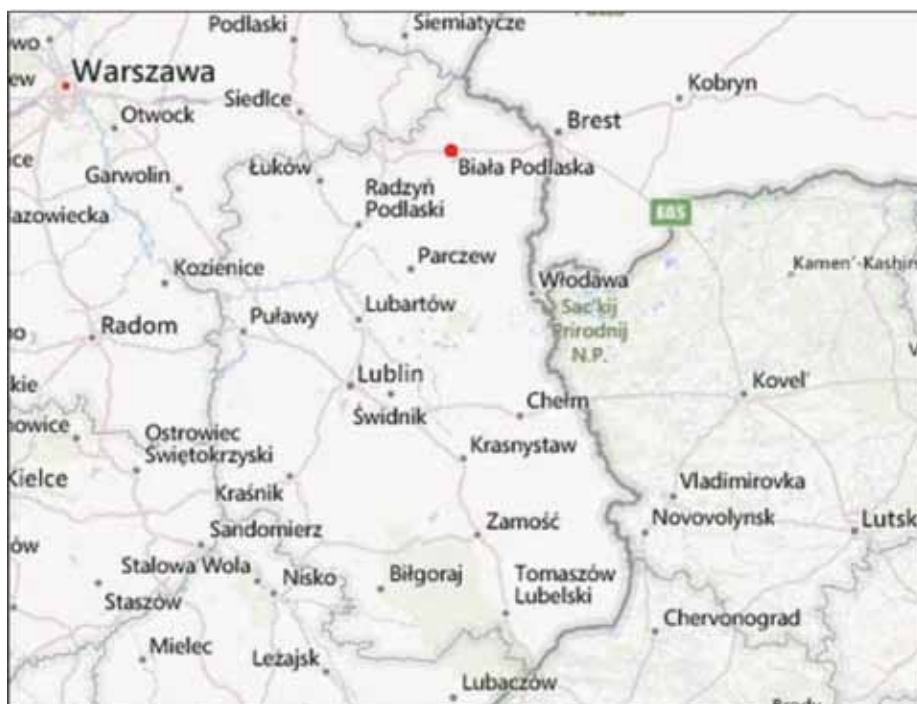
Budowa przedmiotowej kolejki została rozpoczęta w czasie I wojny światowej kiedy to wojska austriacko – węgierskie i niemieckie zajęły tereny południowego Podlasia. Bezpośrednią przyczyną rozpoczęcia jej budowy była konieczność zintensyfikowania eksploatacji terenów nadbużańskich, które zostały uznane za „specjalny obszar wojenny” [5]. Zabicie ten umożliwił rabunkową eksploatację lasów w celach wojskowych. Aby usprawnić rekwizycję, również produktów rolnych, kolejowe oddziały wojska niemieckiego wybudowały 29 km linii kolejki wąskotorowej. Na przełomie 1915 i 1916 roku powstało połączenie z Białą Podlaskiej przez Roskosz do Konstanytnowa. Niedługo potem dobudowano odgałęzienie Roskosz – Rokitno o długości trasy 8 km. Jako datę otwarcia całej trasy przyjmuje się rok 1917.

Cały tabor oraz wszystkie potrzebne urządzenia zostały przywiezione przez niemieckich budowniczych. Szyny układano z gotowych przęseł z metalowymi podkładami, dopiero później zastosowano podkłady drewniane, a w latach sześćdziesiątych żelbetowe. Samo torowisko było budowane w pośpiechu, bez odpowiedniego przygotowania podłoża oraz bez prowadzenia dokumentacji budowy [3]. Taki sposób budowy zapewniał sprawne układanie torów i w razie konieczności szybkie ich zdemontowanie. Niestety spowodował również, że źródła dotyczące kolejki są nieliczne i trudnodostępne.

Po wyzwoleniu w 1918 roku, wszystkie kolejki polowe przeszły pod jurysdykcję Ministerstwa Kolei Żelaznych. Część z nich, w szczególności te wybudowane tylko na potrzeby frontu, uznano za niepotrzebne i w związku z tym rozebrano je. Jednak niektóre, mające duże znaczenie gospodarcze i społeczne, postanowiono pozostawić, a nawet rozbudować, czego najlepszym przykładem jest kolej bialska [2].

### Okres międzywojenny

Dwudziestolecie międzywojenne to dla kolejki okres szybkiego rozwoju. Zarządzana była przez Dyрекcję Okręgową Kolei Pań-



1. Położenie Białej Podlaskiej w województwie lubelskim



2. Schemat Białskiej Kolejki Wąskotorowej

stowych w Warszawie i funkcjonowała pod nazwą: Koleje Wąskotorowe Białskie. Na początku lat dwudziestych wybudowano odcinek Rokitno – Janów Podlaski o dłu-

gości 9,5 km finansowany przez Sejmik Powiatu Konstanytnowskiego oraz z inicjatywy barona Różyckiego – Rosenwertha, właściciela majątku Cieleśnica, powstało połączenie Rokitno – Cieleśnica o długości 11 km, które pozostawało jego prywatną własnością do 1939 roku. Najbardziej prawdopodobną datą uruchomienia pierwszego odcinka jest rok 1922, natomiast drugiego 1921, aczkolwiek według Dmowskiego [2] i Królika [3] oba odcinki oddano do użytku w 1923 roku.

W 1928 roku narodził się nigdy niezrealizowany pomysł budowy bezpośredniego połączenia Konstanytnowa z Janowem Podlaskim. Ostatecznie Białska Kolej Dojazdowa posiadała trzy linie o łącznej długości 57 km, dla których częścią wspólną był odcinek Biała Podlaska – Roskosz, w której znajdowało się rozgałęzienie na Konstanytnów, Janów Podlaski i Cieleśnicę (rys. 2).



3. Budynek stacji Biała Podlaska Wąskotorowa, rok 2008 [1]

Na terenie Białej Podlaskiej trasa kolejki zaczynała się pod wieżą ciśnieni z 1928 roku, następnie mijała stację Biała Podlaska Wąskotorowa (fot. 3 [1]) w budynku z 1923 roku przy ulicy Kościuszki, przez most na rzece Krznie dojeżdżała ulicą Żelazną do stacji Biała Podlaska – Miasto przy ulicy Brzeskiej, której budynek wybudowano po wojnie w 1952 roku.

Następnie w kierunku północnym trasą ulicy Miłej i Wiejskiej mijała cmentarz i skręcała w prawo przed kaplicą Błogosławionego Ojca Honorata Koźmińskiego, kierując się na Roskosz [3]. Cała trasa kolejki pokrywała się z dzisiejszą Aleją Jana Pawła II.

W okresie międzywojennym na białskiej kolejce przeważały przewozy wewnętrzne. Transportowano głównie kredę z kopalni w Kornicy, wyroby gorzelni z Cieleśnicy i Witulina, drewno oraz produkty rolno-spożywcze [3]. Ważną częścią działalności kolejki był transport osobowy, był to jedyny możliwy sposób dotarcia do okolicznych miejscowości. Stan taki utrzymywał się jeszcze wiele lat po II wojnie światowej.

## II wojna światowa i lata powojenne

Po rozpoczęciu się II wojny światowej zarząd nad kolejką sprawował Szef Transportu Dowództwa Sił Zbrojnych i Dowództwa Wojsk Lądowych, który wydał rozkaz rekwizycji taboru na potrzeby wojska. Po wycofaniu się Armii Czerwonej, w Białej Podlaskiej rozpoczęła się okupacja niemiecka. W dniach 26-27 września 1939 roku w Łodzi powołano tymczasową dyrekcję kolei, pod którą przynależały również koleje wąskotorowe. Po utworzeniu Generalnego Gubernatorstwa z siedzibą władz w Krakowie, przeniesiono tymczasową dyrekcję kolei do Krakowa, gdzie jej miejsce zajęła Dyrekcja Generalna Kolei Wschodnich „Ostbahn” [2]. W czasie okupacji używano nazwy Kolej Biała Podlaska – Konstanytnów i podobnie jak w trakcie I wojny światowej Niemcy wy-



4. Budynek stacji Biała Podlaska-Miasto przy ulicy Brzeskiej, rok 2008 i 2012 [1]



korzystywali wąskotorówkę do rabowania podlaskich surowców.

Biała Podlaska została wyzwolona spod okupacji niemieckiej 26 lipca 1944 roku przez oddziały Armii Czerwonej i oddziały partyzanckie.

Po zakończeniu II wojny światowej zachodziły częste zmiany administracyjne zarządu kolejki. Początkowo wąskotorówka powróciła pod władzę Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie pod nową nazwą – Podlaska Kolej Wąskotorowa. W 1945 roku przy DOKP utworzono Wydział Kolei Wąskotorowych, który kilka lat później zastąpiono Dyrekcją Warszawskich Kolei Dojazdowych. W Białej Podlaskiej znajdował się jeden z zarządów terenowych kierujący białą kolejką. 1 czerwca 1951 roku zlikwidowano DWKD i ponownie utworzono Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych Warszawa Wydział Kolei Wąskotorowych. W roku 1955 ze względów oszczędnościowych zniesiono instytucje zarządzające kolejką, w tym również zarządy terenowe i utworzono Zarząd Kolei Dojazdowych.

W pierwszych latach po zakończeniu wojny inwestowano w rozwój kolejki, wybudowano nowe budynki stacji Biała Podlaska-Miasto (fot. 4 [1]) oraz stacji Janów Podlaski w 1952 roku, wprowadzono do użytku nowe parowozy – polskiej produkcji Px-48 – oraz w miejsce starego drewnianego mostu przez Krznę w Białej Podlaskiej wybudowano nowy most stalowy (1956 r.) [3].

W pierwszych latach po wojnie kolejka stanowiła wciąż jedyny środek transportu na tym terenie. Nadal przewożono ludzi oraz zaopatrzenie do spółdzielni i sklepów w mijanych miejscowościach, jednak zainteresowanie kolejką nieustannie malało na rzecz rozwoju motoryzacji. Ilość pasażerów permanentnie malała, aż dalsza eksploatacja stawała się nierentowna. Regularne przewozy zostały wstrzymane w 1967 roku, dostarczając jedynie zaległe przesyłki [2].

W maju 1971 roku ruch na wąskotorówce wstrzymano, a od września rozpoczęto rozbiórkę torów. Demontaż zakończono na wiosnę 1972 roku [3], a już w kwietniu wywieziono ostatni parowóz i z dniem 30 kwietnia zwolniono pracowników.

## Most przez rzekę Krznę

W czasie budowy kolejki wąskotorowej w 1915 roku żołnierze niemieccy zbudowali drewniany most kolejkowy na Krznie. W latach trzydziestych został on przebudowany, podniesiono poziom mostu o metr w stosunku do poziomu wody oraz podwyższono nasyp. W roku 1956 oddano do użytku nowy, stalowy most, który znajduje się tam po dzień dzisiejszy (fot. 5 [1]).

Obiekt zlokalizowany jest na odcinku prostym, obok mostu drogowego w cią-



5. Most kolejki wąskotorowej w Białej Podlaskiej [1]



6. Lokalizacja mostu [1]

gu Alei Jana Pawła II w Białej Podlaskiej (fot. 6 [1]). Jest to konstrukcja stała, trójprzęsłowa, o schemacie statycznym belki wolnopodpartej, dwudźwigarowej. Ustrój nośny stalowy z pokładem drewnianym został oparty na betonowych przyczółkach i dwóch podporach pośrednich.

Każde przesłone mostu stanowi para dźwigarów połączonych dodatkowo stężeniami poprzecznymi oraz podłużnymi w płaszczyźnie pasa dolnego oraz górnego blachownic (fot. 7 [1]).

Dźwigary są rozmieszczone w rozstawie 150 cm, zbudowane z blachy pionowej pełnej o zmiennej wysokości, różnej dla poszczególnych przęseł, z kątowników w pasie górnym i dolnym oraz usztywniających dwóch warstw blachy poziomej o grubości 20 mm każda. Dodatkowo w miejscach podparć umieszczono odcinki pasów wzmacniające przekrój oraz w miejscach styków blach ele-

menty służące do ich przekrycia. W konstrukcji pasów wykorzystano kątowniki równoramienne o wymiarach 100 x 100 x 10 mm. Szerokość pasów blachownicy wynosi 250 mm. Środek został wykonany z blachy płaskiej o grubości 2 x 10 mm. W tabeli 1 [1] przedstawiono parametry dźwigarów różne dla poszczególnych przęseł.

Most w Białej Podlaskiej posiada nawierzchnię o konstrukcji otwartej. Mostownice wykonano z belek drewnianych o długości 3,00 m i przekroju poprzecznym 10 x 20 cm, co trzecią mostownicę zastąpiono poprzecznicą wykonaną z dwóch belek o długości 4,10 m i przekrojach poprzecznych 10 x 20 cm. Poprzecznice zamocowano do dźwigarów nośnych za pomocą śrub i kątowników nierównoramiennych 120 x 80 x 10 mm, natomiast pozostałe mostownice za pomocą haków, dodatkowo wykonano wcięcia w belkach na głębokość 15 mm w celu lepszego połączenia z dźwi-

Tab. 1: Zestawienie parametrów przęseł [1]

Parametr [m]	Numer przęsła		
	Przęsło I	Przęsło II	Przęsło III
Długość	19,00	19,97	15,27
Rozpiętość	18,60	20,30	15,70
Wysokość dźwigarów	od 68 do 150	od 68 do 160	od 68 do 120
Kształt blachownicy	trapezowy	paraboliczny	trapezowy

Pomimo, że minęło przeszło 40 lat od likwidacji Podlaskiej Kolei Wąskotorowej to nadal zachowało się kilka obiektów świadczących o jej istnieniu (budynki stacyjne). Należałoby się postarać, aby bialska kolej wąskotorowa nie zniknęła całkowicie z naszej pamięci. Można by stworzyć przynajmniej szlak rowerowy śladem byłej kolejki z zaznaczeniem ocalałych lub charakterystycznych miejsc. Aczkolwiek w tej ostatniej kwestii pozostaje nam jedynie wyrazić życzenie, aby zajęły się tym odpowiednie władze miasta. ◀

## Materiały źródłowe

- [1] Arnold E.: Koncepcje adaptacji starego mostu w Białej Podlaskiej w ciągu Alei Jana Pawła II, Praca inżynierska, Politechnika Lubelska, 2013
- [2] Dmowski R.: Kolej Wąskotorowa w Białej Podlaskiej, „Rocznik Białskopodlaski”, tom VII, s. 61-63
- [3] Królik A.: Moje dzieciństwo na ciuchci, Biała Podlaska, Intergraf 2008
- [4] Maraśkiewicz J.: Biała Podlaska. Informator. Historia, rozwój przestrzenny, zabytki, Biała Podlaska, Donatech Sp. z o.o. 2005
- [5] Sroka J.: Biała na Podlasiu, Lublin, 1968
- [6] Załącznik do Zarządzenia Nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lipca 2005 roku w sprawie wprowadzenia instrukcji przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich.



7. Widok spodu mostu [1]

garami i uniemożliwienia przesuwu w kierunku poprzecznym mostu. Szyny na trasie kolejki były produkcji rosyjskiej o rozstawie pomiędzy główkami 750 mm. Po zdemontowaniu torów na obiekcie ułożono pomost składający się z dwóch warstw (poprzecznej i podłużnej) tarcicy o grubości 2 x 3,5 cm i do roku 2000 most pełnił funkcję kładki dla pieszych.

Niestety obecnie most ten nie jest eksploatowany, ze względu na zły stan techniczny oraz brak przystosowania do obecnych przepisów bezpieczeństwa ruchu. Według kryteriów zawartych w obecnie obowiązujących przepisach [6] stan techniczny obiektu jest niedostateczny i obecnie uniemożliwia jego użytkowanie.

Pokład drewniany mostu kolejkowego wykazuje liczne ubytki w wyniku uszkodzeń mechanicznych i zmian wywołanych biokorozją. Stan pokładu uniemożliwia korzystanie z obiektu (fot. 8 [1]).

Stalowe belki noszą ślady powierzchniowej korozji, co nie wpływa znacząco na zmianę właściwości dźwigarów. Natomiast stalowa balustrada jest silnie skorodowana, dużej części elementów brakuje, co również widać na fotografii 8. Podpory mostu nie są uszkodzone i wymagają jedynie bieżących prac porządkowych.

## Podsumowanie

W tym miejscu pozostaje jedynie wyrazić autorom żal, że coraz mniej jest w kraju kolei wąskotorowej, a te, które przetrwały najtrudniejszy okres, lata swojej świetności mają już dawno za sobą. Wiele linii zostało zlikwidowanych, a na tych nielicznych, które pozostały i nadają się do użytku nic się nie dzieje. Oczywiście są wyjątki, mowa tu chociażby o Żuławskiej Kolei Dojazdowej, która to stanowi turystyczną atrakcję swojego regionu.



8. Obecny stan nawierzchni na moście [1]