

Zarys rozwoju i regresu sieci kolei przemysłowych w Polsce

Ariel Ciechański

Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce to zjawiska dotąd słabo poznane, zarówno przez geografów, jak i historyków transportu. Problematykę tę dotychczas poruszają nieliczne publikacje popularnonaukowe dotyczące pojedynczych sieci, brakuje natomiast opracowań traktujących naukowo to zagadnienie w sposób całościowy. Koleje przemysłowe pełniły tymczasem bardzo istotną rolę w systemach transportowych wielu regionów Polski. W artykule syntetycznie przedstawia się lokalizację oraz procesy rozwoju i regresu sieci najważniejszych rodzajów kolei przemysłowych – piaskowych, górnictwa węgla kamiennego, górnictwa węgla brunatnego, górnictwa rud żelaza oraz cukrowniczych i leśnych. Wyprowadza się także wnioski dotyczące przyczyn powstania i upadku poszczególnych rodzajów kolei przemysłowych. W stosunku do istniejących jeszcze sieci podejmuje się próbę przewidywania stojących przed nimi perspektyw.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 04.03.2013

data akceptacji do druku: 13.06.2013



dr Ariel Ciechański
Zakład Geografii Miast
i Ludności, Instytut
Geografii i Przestrzennego
Zagospodarowania
im. St. Leszczyckiego PAN
ariel@twarda.pan.pl

Sieci kolei przemysłowych w Polsce są interesującym i istotnym zjawiskiem, nierzadko pełniącym w systemie transportowym regionów rolę porównywalną z podobnymi sieciami kolei użytku publicznego (np. ze względu na wielkość wykonywanych przewozów).

Jako koleje przemysłowe rozumie się koleje stanowiące własność zakładów przemysłowych i przedsiębiorstw powołanych do kompleksowej obsługi transportowej zakładów (nie tylko macierzystych) za pomocą niezależnych od PKP własnych sieci linii kolejowych i własnego taboru [1].

Sieci kolei przemysłowych rozumie się jako sieci kolejowe przeznaczone do obsługi transportowej zakładów przemysłowych. Można je dzielić według przeznaczenia – w artykule przedmiot badań stanowią sieci kolei: piaskowych, górniczych, cukrowniczych i leśnych.

Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce stanowi zagadnienie stosunkowo rzadko badane. Dopiero autor podjął się kompleksowego rozpoznania tego zjawiska w swojej pracy doktorskiej [6] z zakresu geografii transportu (niniejszy artykuł powstał na jej podstawie). Za początkową datę badań przyjmuje się 1881 r., na który przypada pierwsze udokumentowane uruchomienie linii kolei przemysłowej w Polsce. Wiadomo jednak o uruchomionym już w 1802 r. 600-metrowym odcinku łączącym Hutę Królewską z szybami kopalni Król [8]. Biorąc jed-

nak pod uwagę jego długość i zastosowanie traktacji konnej, była to bardziej kolej wewnętrzzakładowa niż przemysłowa. Można przypuszczać, że nie jest to jedyny taki odcinek, jednak brakuje na ten temat wiarygodnych informacji.

Dotychczasowy dorobek badawczy dotyczący rozwoju i regresu sieci kolei przemysłowych w Polsce uznaje się za niewystarczający. Tę tematykę podejmują wycinkowo niemal wyłącznie geografowie – głównie S. Koziański [11], [12], [13], [14] i A. Ciechański [2], [3], [4], [5]. Ponadto Z. Taylor i A. Ciechański [18], [19], [20], [21] zauważają istotną rolę przewoźników wywodzących się z kolei przemysłowych w deregulacji transportu kolejowego w Polsce. Dlatego w badaniach wykorzystuje się także dane empiryczne pochodzące z publikacji o charakterze popularnonaukowym oraz z akt zgromadzonych w jednostkach podległych Naczelnej Dyrekcji Archiwów Państwowych i materiałów pochodzących z zasobów archiwalnych wydziałów transportu cukrowni w Dobrzelinie, Kruszwicy i Tucznie oraz kopalni węgla brunatnego w Koninie.

Sieci kolei piaskowych i górniczych

Największe skupienie sieci kolei związanych z górnictwem występuje na obszarze wydobycia węgla kamiennego w województwie śląskim (rys. 1). Znajdują się tutaj normalnotorowe sieci należące do kopalń piasku podszkawkowego, a także górnictwa węgla kamiennego na terenie Rybnickiego Okręgu Węglowego i kopalń dawnej Nadwiślańskiej Spółki Węglowej (Zagłębia Nadwiślańskiego).

Specyfikę kolei piaskowych dobrze definiują K. Soida i inni [16], s. 7:

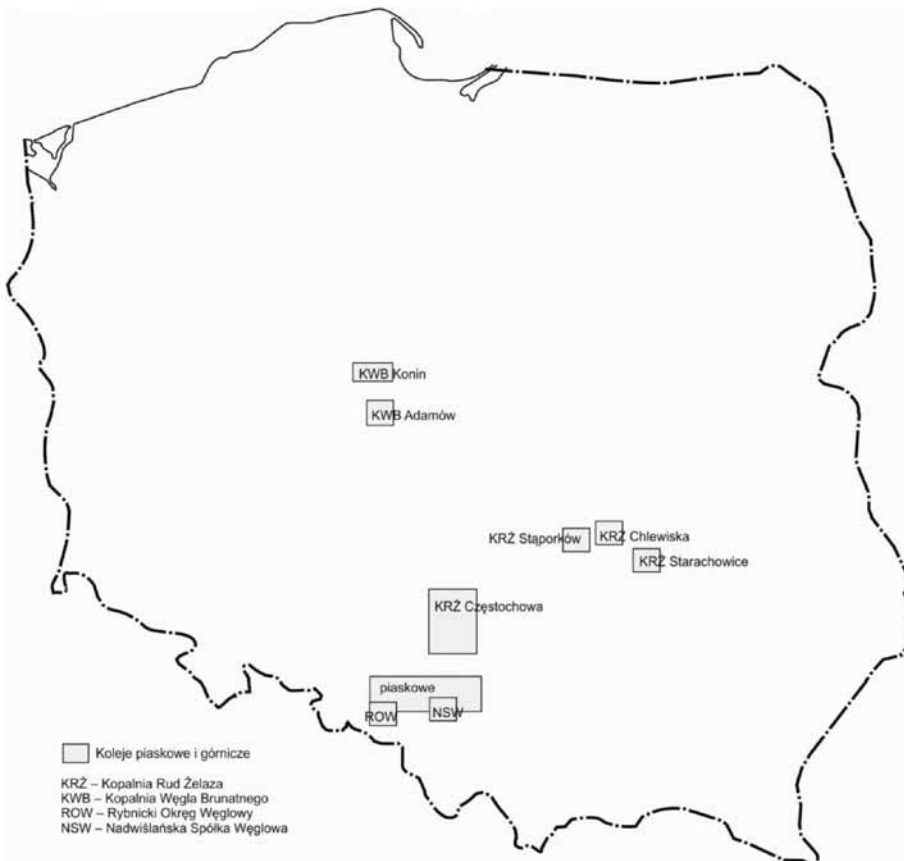
„Termin kolej piaskowa to umowne określenie transportu szynowego, którego podstawowym przeznaczeniem jest przewóz piasku z miejsc jego pozyskiwania do odbiorców.

Nazwę tę (*Sandbahn*) stosowano od chwili pojawienia się w 1905 r. tego wyspecjalizowanego, normalnotorowego systemu transportowego, choć kolejami piaskowymi były też licznie występujące koleje wąskotorowe przewożące materiał podsadzkowy. Określenie to, w odniesieniu do kolei normalnotorowych, utrwaliła *Ustawa o kolejach* [22], która wprowadziła podział transportu szynowego na koleje użytku publicznego i użytku niepublicznego (w tym bocznice) oraz piaskowe. Te ostatnie nie były bowiem ani kolejami użytku publicznego, gdyż nie świadczyły usług ogółowi klientów, ani też nie były też w pełnym tego słowa znaczeniu transportem niepublicznym, dlatego że wykonywały przewozy na potrzeby wielu przedsiębiorstw (kopalń, elektrowni, a nawet hut i innych firm).”

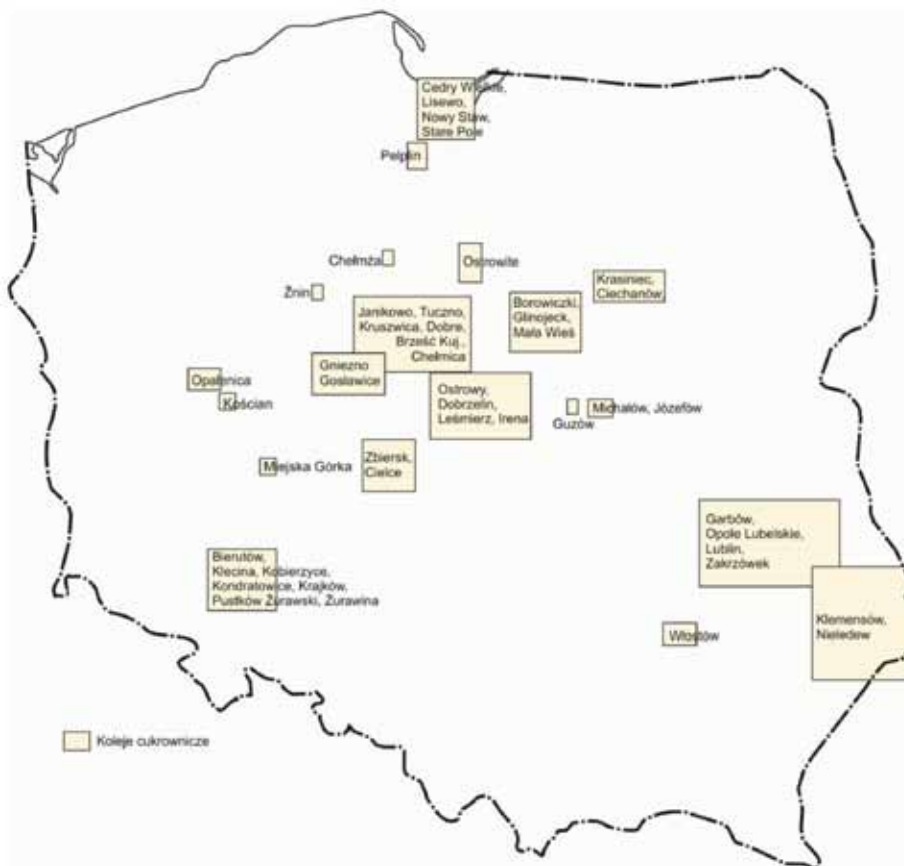
Najważniejszym rodzajem kolei obsługujących górnictwo były koleje piaskowe. Funkcjonowały one od 1905 r., jednak bardziej gwałtowny ich rozwój obserwowano po II wojnie światowej, głównie w latach 1950. i 1960. Był to efekt programu upowszechnienia stosowania podsadzki płynnej w polskim górnictwie węgla kamiennego.

Piasek transportowany kolejami piaskowymi przeznaczony jest do podsadzania hydraulicznego wyrobisk górniczych. Podsadzanie hydrauliczne [10] oznacza wypełnianie przestrzeni poeksploatacyjnych materiałem trudnościslwym – głównie piaskiem, piaskiem wymieszany z skałą płoną lub też piaskiem z dodatkiem odpadów przemysłowych. Są one dostarczane do wyrobiska w strumieniu wody, która następnie jest odpompowywana.

Rozbudowie sieci towarzyszyła jej elektryfikacja, obejmująca praktycznie wszystkie linie główne, a także znaczną część bocznic prowadzących do szybów podsadzkowych. Sieć kolei piaskowych zbudowano na wzór sieci normalnotorowej PKP – łącznie z elektryfikacją identycznym systemem zasi-



1. Lokalizacja sieci kolei piaskowych i górniczych [6]



2. Lokalizacja sieci kolei cukrowniczych [6]

nie innych materiałów podsadzkowych, bądź wręcz zaniechanie podsadzania wyrobisk w pozostałych kopalniach, przyczyniły się do znaczącego spadku popytu na piasek. Wynikiem tego był ogólny spadek przewozów (inne ładunki nie kompensowały straty części przewozów piasku). Wraz z uwolnieniem dostępu do państwowej sieci kolejowej, wykorzystywanie elektrowozów do prowadzenia pociągów poza własną siecią stało się znacznie bardziej ekonomiczne. Spowodowało to całkowite zaprzestanie przewozów trakcją elektryczną po własnych sieciach kolejowych kopalń piasku.

Cechą charakterystyczną kolei piaskowych było bardzo obciążenie ruchem pociągów. W szczytowym okresie na sieci liczącej blisko 350 km przewożono około 80 milionów ton rocznie (dla porównania – PKP przewoziło na około 26 000 km ponad 400 mln ton). Istotne jest jednak, że przeciętna masa pociągu towarowego kolei piaskowych była dwukrotnie niższa, niż jego odpowiednika kursującego po sieci PKP. Ograniczenie ruchu pociągów, oprócz procesu deelektryfikacji, przyniosło również likwidację drugich torów na części odcinków magistralnych.

Z siecią kolei piaskowych związane są również dwie sieci obsługujące górnictwo węgla kamiennego – w Rybnickim Okręgu Węglowym (ROW) i tzw. Zagłębiu Nadwiślańskim. Pierwszy odcinek sieci w ROW funkcjonuje od 1882 r., jednak okres jej największego rozwoju przypada na lata 1960. i 1970. ze względu na brak połączenia nowo budowanych zakładów z sieciami kolei użytku publicznego i piaskowych. Podobna sieć w rejonie Oświęcimia, Tych i Bierunia działa od lat 1950. Największy jej rozwój przypada na koniec lat 1970. i 1980. Wszystkie te linie były zelektryfikowane. Poza likwidacją kilku stosunkowo krótkich odcinków nie odnotowuje się większych zmian w obydwu sieciach.

W górnictwie węgla brunatnego w Zagłębiu Konińskim, od początku lat 1960. funkcjonują dwie sieci kolei normalnotorowych. Sieć kolei Kopalni Węgla Brunatnego (KWB) Adamów od początku lat 1980. pozostaje bez zmian. Sieć KWB Konin ulega zmianom na skutek likwidacji dotychczasowych miejsc wydobycia zlokalizowanych w pobliżu elektrowni. Zarazem buduje się nowe linie, do odkrywek zlokalizowanych w większej odległości. KWB Bełchatów w transporcie węgla wykorzystuje natomiast wyłącznie transport taśmociągowy – dysponuje ona jedynie boczną łączącą z siecią PKP PLK.

Koleje górnictwa rud żelaza, w odróżnieniu od wcześniej omówionych, poza jednym przypadkiem były wąskotorowe. Najwcześniej (około 1899 r.) zaczęto budować linie w rejonie Starachowic, a w 1913 r. wybudowano pierwsze odcinki w rejonie częstochowskim. Największy rozwój sieci kolei górnictwa rud żelaza miał miejsce w latach 1950. i 1960., głównie za sprawą inwestycji w rejo-

lania. Rozwój kolei piaskowych był spowodowany wzrostem wydobycia węgla kamiennego i upowszechnieniem się stosowania pod-

sadzki płynnej. Likwidacja wielu kopalń szczególnie w centralnej części Górniośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP) – i stosowa-

nie częstochowskim – podjęto wtedy decyzję o intensyfikacji zaopatrzenia hutnictwa w rudy pochodzące z krajowych kopalń. Wybudowano nowe kopalnie oraz zakłady przetwórstwa rud żelaza. Potrzeba zapewnienia sprawnego transportu wymogła więc rozbudowę sieci kolei wąskotorowych. Było to naturalne przedłużenie procesu technologicznego wydobycia. Najszybciej (około 1960 r.) zakończono eksploatację kolei w Chlewiśkach i większości linii w rejonie Starachowic (pozostałych po przekazaniu większości sieci w 1941 r. administracji leśnej). Do połowy lat 1970. eksploatowano tylko odcinek do kopalni pirytu w Rudkach. Na początku lat 1970. zapadła decyzja o zaprzestaniu wydobycia polskich rud, przede wszystkim ze względu na małą zawartość żelaza, na rzecz lepszego surowca importowanego m.in. z ówczesnego ZSRR. W związku z tym w połowie lat 1970., z powodu braku możliwości innych zastosowań, sieci omawianych kolei zaczęły się gwałtownie kurczyć. Większość linii w rejonie częstochowskim wówczas zlikwidowano. Pozostały jedynie dwie izolowane sieci w rejonie Kłobucka i Poraja. Obsługiwały one oddziały zakładów budowy maszyn, powstałych w miejsce kopalń rud żelaza. W 1992 r. zamknięto ostatnią z nich.

Sieci kolei cukrowniczych

Istnienie sieci kolei cukrowniczych jest nieodłącznie związane z obecnością przemysłu cukrowniczego. Na terenie Polski obszary uprawy buraków cukrowych koncentrują się tam, gdzie są dobre warunki glebowe: na Nizinie Szczecińskiej, Żuławach Wiślanych, w okolicach Kętrzyna, na Pojezierzu Chełmińsko-Dobrzyńskim, Nizinie Podlaskiej, Pojezierzu i Nizinie Wielkopolskiej, Nizinie Mazowieckiej, Wyżynie Lubelskiej i Roztoczu, Przedgórzu Sudeckim i Nizinie Śląskiej, Wyżynie Kielecko-Sandomierskiej i w Kotlinie Sandomierskiej.

Koncentracja sieci tych kolei występowała na Żuławach Wiślanych, Pojezierzu Wielkopolskim (głównie Kujawach), Nizinie Mazowieckiej, Wyżynie Lubelskiej i Nizinie Śląskiej (rys. 2).

W niektórych regionach pomimo obecności zakładów cukrowniczych ich koleje nie powstały (Nizina Szczecińska, okolice Kętrzyna, Nizina Podlaska, Przedgórze Sudeckie i Kotlina Sandomierska). W części z nich wykorzystywano jednak dobrze rozwinięte sieci kolei wąskotorowych użytku publicznego (dotyczyło to np. cukrowni Kętrzyn, Gryfice czy Kazimierza Wielka) lub lokalnych normalnotorowych (szczególnie na Przedgórzu Sudeckim). Po upaństwowieniu części linii kolei cukrowniczych na Pojezierzu Wielkopolskim, Nizinie Mazowieckiej i Wyżynie Lubelskiej wzrosła rola kolei publicznych (PKP) w dostawach buraków do cukrowni.

Koleje cukrownicze w Polsce funkcjonowały w latach 1881–2003 i poza jednym przy-

padkiem były wyłącznie wąskotorowe (prześwit toru zazwyczaj 600, 750 lub 900 mm). W historii sieci kolei cukrowniczych wyróżnia się kilka etapów. W latach 1881–1918 rozwijały się one głównie na obszarze Pojezierza Wielkopolskiego i Niziny Wielkopolskiej. Dla powstającego przemysłu cukrowniczego kolej wąskotorowa stanowiła stosunkowo tani i niezawodny środek transportu buraków cukrowych z plantacji do zakładów przetwórczych. Warto pamiętać, że w tym czasie większość dróg miała charakter gruntowy, była zatem trudnoprzejezdna w okresie kampanii cukrowniczej przypadającej na jesień. Na terenie zaboru pruskiego rozwojowi tego środka transportu dodatkowo sprzyjało ustawodawstwo. Od 1908 r. także w części rosyjskiej Kujaw zaczęły powstawać sieci. Sieci kolei cukrowniczych w zaborze pruskim w momencie odzyskania przez Polskę niepodległości były ukształtowane. W odróżnieniu od sieci na Nizinach Śląskiej i Wielkopolskiej, które były znacznie prostsze i obsługiwały stosunkowo nieduże obszary, sieci wybudowane przez cukrownie na Pojezierzu Wielkopolskim charakteryzowała znaczna rozległość terytorialna i gęstość. Niektóre koleje budowane na Pojezierzu Wielkopolskim miały szerokość toru 900 mm, a więc były droższe w budowie. Większość prostych sieci na Żuławach Wiślanych przekształcono w 1897 r. w koleje użytku publicznego.

Na obszarze zaboru rosyjskiego do 1918 r. powstały nieliczne odcinki linii o prześwicie 750 mm (typowym dla Rosji również obecnie) – głównie na Pojezierzu Wielkopolskim, Wyżynie Lubelskiej i Roztoczu. Ich gęstość była mniejsza, zaś struktura znacznie prostsza niż w części Pojezierza Wielkopolskiego pod zaborem pruskim. W 1918 r. część linii kolejowych została zajęta przez administrację publiczną (od 1926 r. w jej prawa i obowiązki weszło nowo powstałe przedsiębiorstwo PKP – i spór o własność toczył się do 1930 r.

Kolejny etap rozbudowy sieci miał miejsce w latach 1920. Zbudowano nowe linie kolei o prześwicie 750 mm na Pojezierzu Wielkopolskim (głównie w miejscach upaństwowionych w 1918 r.). Podobne linie wybudowano na Wyżynie Lubelskiej i Roztoczu oraz na Pojezierzu Chełmińsko-Dobrzyńskim. W tym okresie nowe sieci w zasadzie budowano już z torów o szerokości 600 mm, wykorzystując bardzo często tabor i gotowe tzw. przęsła patentowe pozostałe po kolejach połowych z I wojny światowej. Takie koleje powstawały wówczas głównie na Nizinie Mazowieckiej, ale także na Pojezierzu Chełmińsko-Dobrzyńskim (sieć kolei cukrowni Chełmca – niepołączona z innymi).

W okresie II wojny światowej połączono w większy organizm sieci kolei cukrowniczych o prześwicie 750 mm na Pojezierzu Wielkopolskim. Podobnie postąpiono z sieciami o prześwicie 600 mm na Nizinie Mazowieckiej – połączono koleje cukrowni Boro-

wiczki, Izabelin i Mała Wieś na północy i Leśmierz, Młynów i Irena (w Łyszkowicach) na zachodzie regionu. Nieznaczne uzupełnienia sieci miały miejsce też po II wojnie światowej. Wybudowano wtedy drugie połączenie sieci cukrowni Kruszowica i Mątwy oraz linię z cukrowni Chełmca do stacji PKP w Lipnie.

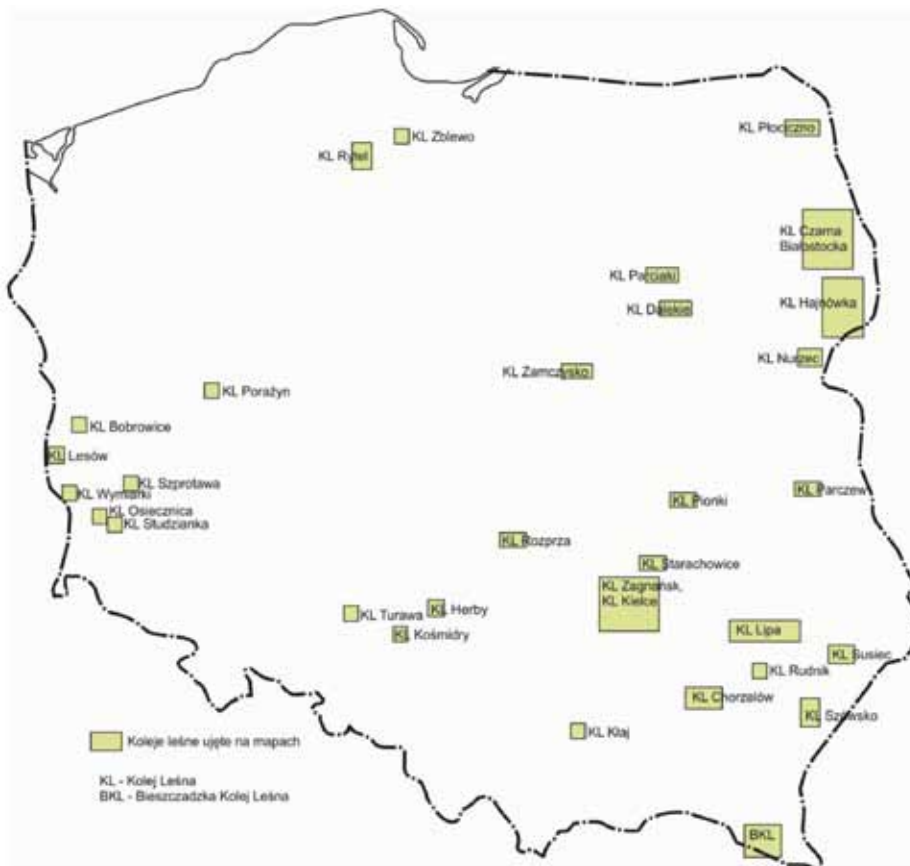
Ostateczne zakończenie rozwoju sieci kolei cukrowniczych w Polsce przypadło na okres okupacji hitlerowskiej, kiedy to osiągnęły maksymalną długość około 1760 km (z tego 743 km na Pojezierzu i Nizinie Wielkopolskiej, a 514 km na Nizinie Mazowieckiej). Można uznać, że ten etap rozwoju był rezultatem polityki łączenia dotychczas w dużej mierze niezależnych sieci kolei cukrowniczych na Pojezierzu Wielkopolskim i Nizinie Mazowieckiej.

Po 1950 r. w zasadzie miał miejsce już tylko regres sieci kolei cukrowniczych. W drugiej połowie lat 1960. nastąpił rozwój krajowej produkcji samochodów ciężarowych. Towarzyszył mu także gwałtowny rozwój sieci drogowej. Z drugiej strony [23], koleje cukrownicze dotknęły problemy związane z pogarszaniem się stanu linii i taboru kolejowego. Wynikały one z ogólnych braków materiałów i wykonawców usług. Nie bez znaczenia było też podejście władz różnych szczebli, uznających koleje wąskotorowe za nieefektywny przeżytek. Wszystkie te czynniki sprawiły, że od połowy lat 1960. do połowy 1970. nastąpiła gwałtowna częściowa lub całkowita likwidacja wielu sieci. Niekorzystną tendencję wyharmował kryzys paliwowy połowy lat 1970. Do ostatecznego zaprzestania wykorzystywania kolei cukrowniczych przyczyniła się niewątpliwie daleko posunięta dekapitalizacja infrastruktury, jak również taboru. Nie bez znaczenia był także fakt, że transport drogowy był bardziej elastyczny i tańszy (brak konieczności bezpośredniego ponoszenia kosztów utrzymania infrastruktury). Ponadto w ostatnich latach funkcjonowania kolei cukrowniczych nastąpiła zmiana technologii odbioru buraków cukrowych od plantatorów – zobowiązano ich do dostaw surowca bezpośrednio na plac składowy w cukrowni. Eksploatacja sieci kolei cukrowniczych zakończyła się ostatecznie w 2003 r. Co interesujące – pierwsze uruchomione w latach 1881–1882 odcinki zamknięto jako ostatnie, co może świadczyć o ich trafnym trasowaniu.

Sieci kolei leśnych

W przeciwieństwie do upraw buraków cukrowych lasy zajmują zazwyczaj słabe gleby i występują praktycznie na obszarze całego kraju, dlatego rozkład przestrzenny sieci kolei leśnych jest inny niż cukrowniczych (rys. 3).

Koleje leśne obsługiwały przede wszystkim przemysł tartaczny, który silnie wiązał się z występowaniem bazy surowcowej. Zdekoncentrowaniu zakładów dodatkowo sprzyjało niewielkie zużycie energii i paliwa, niskie



3. Lokalizacja sieci kolei leśnych [6]

wymagania wobec siły roboczej i rozproszenie rynków zbytu. Polska w okresie międzywojennym była też jednym z największych producentów tarcicy [7], co z pewnością miało wpływ także na rozmieszczenie sieci kolei leśnych.

Zwraca uwagę większe zagęszczenie sieci kolei leśnych na terenach dawnego zaboru rosyjskiego (Niziny Podlaska i Mazowiecka, Polesie Lubelskie, Wyżyna Kielecko-Sandomierska, część Kotliny Sandomierskiej). Na obszarze dawnego zaboru austriackiego koleje leśne funkcjonowały w części Kotliny Sandomierskiej i na terenie Bieszczadów. Na obszarze dawniej dzielnicy pruskiej istniały dwa skupienia sieci kolei leśnych: jedno na pograniczu Niziny Śląskiej i Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej, drugie w Borach Dolnośląskich.

Pierwszą kolej leśną na ziemiach polskich uruchomiono w 1893 r. w leśnictwie sokolskim w Karpatach Wschodnich. Na przełomie XIX i XX w. powstało tam łącznie 16 podobnych kolei. W 1924 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych dzierżawiło firmom i majątkom leśnym 465 km kolei służących do przewozu drewna. Jednocześnie lasy państwowe dysponowały siecią liczącą 1550 km, z których 575 zbudowano już po odzyskaniu niepodległości przez Polskę. W kolejnych latach zbudowano 96 km nowych linii, jednocześnie likwidując 310 km istniejących. A zatem w 1927 r. funkcjonowało tylko 1336 km kolei [24].

W 1945 r. w administracji Dyrekcji Lasów Państwowych znalazło się 37 kolei leśnych

o łącznej długości 1081 km. Długość linii wynosiła od 1 km (kolej w Zblewio) po 158 km (sieć kolei w Hajówce). Do 1947 r. liczba eksploatowanych kolei leśnych spadła do 21 o łącznej długości 895 km. Jednocześnie w latach 1945–1950 budowano nowe linie – powstała m.in. kolej leśna w Przejęślawiu i rozbudowano koleje w Plocicznie, Lipie, Kielcach i Pionkach. W 1950 r. powołano do życia Ośrodki Transportu Leśnego, które dysponowały 18 kolejami leśnymi. Koleje w Nurcu, Suścu, Parciakach i Przejęślawiu (o łącznej długości 90 km) podlegały nadleśnictwom. Do 1954 r. koleje w Parciakach i Suścu uległy likwidacji. W latach 1950. doszło też do największej inwestycji związanej z kolejami leśnymi – rozbudowy kolei bieszczadzkiej. W latach 1960. rozpoczął się stopniowy zanik sieci kolei leśnych [17].

Rozwój kolei leśnych zazwyczaj wiązał się z działaniami wojennymi, podczas których okupanci dokonywali masowych wyrębów drewna – dotyczyło to okresu zarówno I, jak i w mniejszym stopniu II wojny światowej. Na terenach pozbawionych dróg utwardzonych tylko kolej wąskotorowa była w stanie zapewnić przez cały rok szybkie i masowe przemieszczanie ściętych drzew do tartaków lub punktów przeładunku na koleje użytku publicznego.

Przyczyny likwidacji sieci kolei leśnych były podobne jak w przypadku kolei cukrowniczych, tj. wyeksploatowanie taboru i infrastruktury, problemy z zaopatrzeniem i rozwój

alternatywnych środków transportu. E. Skrabski [16] dodaje do tego także odpływ kadr i zakończenie wyrębów w pobliżu torowisk kolejowych, co wiązało się ze zwiększeniem kosztów zrywki drewna. W niektórych regionach (np. Puszcza Kampinoska, Góry Świętokrzyskie czy Bieszczady) nałożyły się na to także ograniczenia eksploatacji lasów w związku z ochroną środowiska. Ponadto gorsza niż na terenach rolniczych dostępność obszarów leśnych sprawiła, że stosunkowo duża ilość sieci przetrwała w rozbudowanej postaci do początku lat 1990.

Perspektywy kolei przemysłowych w Polsce

W dobie ogólnego regresu transportu kolejowego, zmniejsza się także rola kolei przemysłowych. Szanse i zagrożenia dla kolei normalnotorowych i wąskotorowych są różne i zależą od ich obecnej sytuacji. Pierwsze użytkuje się jeszcze zgodnie pierwotnym przeznaczeniem, dla drugich jedyną szansą dalszej eksploatacji wydaje się zmiana dotychczasowej funkcji na turystyczną.

W przypadku sieci kolei normalnotorowych szczególnie negatywnym zjawiskiem jest regres kolei piaskowych obsługujących niegdyś rozległą sieć kopalń na terenie obecnego województwa śląskiego. Oczywiście jedną z przyczyn regresu jest zaprzestanie wydobycia węgla w wielu rejonach GOP. Jeśli uwzględni się fakt, że wydobycie węgla kamiennego zaczyna koncentrować się w kopalniach niedostosowanych do stosowania podsadzki płynnej, należy się spodziewać dalszego regresu sieci kolei, zwłaszcza w rejonie Katowic, Bytomia, Rudy Śląskiej. Wydaje się, że w ostatecznym rozrachunku szanse przetrwania mają linie kolejowe łączące ze światem elektrownie nieposiadające innej możliwości zaopatrywania niż kolejami piaskowymi (Rybnik, Jaworzno II, Jaworzno III) oraz zaplecza techniczne dawnych kopalń piasku z siecią PKP (są one istotnymi przewoźnikami na ogólnopolskiej sieci kolei). Pozostałe linie kolejowe, wobec braku alternatywnych możliwości wykorzystania, prawdopodobnie w ciągu najbliższych kilku–kilkunastu lat ulegną likwidacji.

Zapewne podobny los czeka linie kolei górniczych związane z kopalniami węgla kamiennego w rejonie Jastrzębia-Zdroju i Rybnika oraz Tych i Bierunia. Proces ten, ze względu na wiek kopalń, będzie odsunięty w czasie w stosunku do kolei piaskowych, ale wraz z zakończeniem wydobycia należy się spodziewać likwidacji większości linii kolejowych, zwłaszcza w pobliżu Tych, Bierunia i Oświęcimia. Nieco inaczej wygląda sytuacja w okolicy Jastrzębia-Zdroju, które praktycznie jest pozbawione dostępu do narodowej sieci kolei. Według doniesień medialnych (np. [9]) władze zarządzającej tą siecią Jastrzębskiej Spółki Kolejowej próbują zainteresować okoliczne

samorządy prowadzeniem po niej ogólnodostępnych przewozów pasażerskich.

Znacznie lepsza przyszłość jawi się przed sieciami kolei normalnotorowych w górnictwie węgla brunatnego. Obecnie kopalnie w Koninie i Turku stoją przed koniecznością budowy nowych odkrywek, znajdujących się w coraz większej odległości od elektrowni. Planowane jest uruchomienie 14-kilometrowej trasy do odkrywki Tomisławice.

Odmienne przedstawia się sytuacja sieci kolei wąskotorowych. Części z nich (np. górnictwa rud żelaza i cukrownicze) nie ma już w krajobrazie Polski. Nieco lepiej wygląda sytuacja kolei leśnych – zachowane są cztery koleje, wiązało się to jednak ze zmianą funkcji na turystyczną. Dwie z nich mają dość ustabilizowaną sytuację. Pierwsza – to legenda na Bieszczadzka Kolej Leśna zarządzana przez Fundację Bieszczadzkiej Kolei Leśnej. W obsłudze ruchu turystycznego zaangażowana jest także kolej leśna w Płocicznie, dzierżawiona przez miejscowe przedsiębiorstwo turystyczne. Mniej optymistycznie rysuje się przyszłość kolei leśnej w Hajnówce, eksploatowanej przez miejscowe nadleśnictwo. Obecnie czynne są dwa odcinki, ale ich obsługa jest dla nadleśnictwa kłopotliwa. Ostatnia z omawianych kolei leśnych wychodząca z Czarnej Białostockiej także spełnia tylko funkcję atrakcji turystycznej – obecnie jednak wobec konfliktu pomiędzy nadleśnictwem a operatorem jest tymczasowo nieczynna.

Dalszy los kolei przemysłowych w Polsce, zarówno wykorzystywanych zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem, jak również tych pełniących wyłącznie funkcje turystyczne, w dużej mierze jest związany z bieżącą polityką zarówno władz na poziomie krajowym, jak i szczebla lokalnego. Kontynuacja przyzwolenia na rabunkową eksploatację węgla kamiennego z pewnością przyczyni się do całkowitego zaniku unikatowego systemu, jakim są nadal koleje piaskowe. Ponadto, forsowanie niekontrolowanego rozwoju motoryzacji i idące w ślad za nim uprzywilejowanie inwestycji drogowych kosztem infrastruktury transportu kolejowego, utrudnia alternatywne wykorzystanie kolei przemysłowych np. w lokalnym pasażerskim transporcie zbiorowym. Jest to niestety polityka bardzo krótkowzroczna, w ostatecznym rozrachunku prowadząca do trudnej do likwidacji kongestii.

Zwracają uwagę także bariery prawne, znacznie utrudniające rozbudowę sieci kolei przemysłowych wciąż pełniących istotną rolę w obsłudze macierzystych zakładów. Sztandarowym przykładem jest tu wstrzymywana od dwóch lat, przez kilku właścicieli nieruchomości, budowa linii kolejowej KWB Konin do Tomisławic. Brak skutecznych mechanizmów umożliwiających skuteczne wywłaszczenie powoduje nadmierne obciążenie środowiska i infrastruktury drogowej oraz dodatkowe koszty związane z przeładunkiem z samochodów na wagony. Istotny wpływ na przyszłość

kolei przemysłowych ma też nieme przyzwolenie organów ścigania na kradzieże istotnych elementów torowiska – rzadko któremu sprawcy stawiane są bowiem zarzuty spowodowania zagrożenia katastrofą w ruchu lądowym.

Sytuacja kolei przemysłowych wykorzystywanych w ruchu turystycznym wymaga także pewnych zmian, zarówno w aspektach prawnych, jak również mentalnych. Przede wszystkim należy rozważyć liberalizację przepisów – koleje wykorzystywane turystycznie muszą bardzo często spełniać takie same wyśrubowane i kosztowne wymagania techniczne, jak linie po których poruszają się szybkie bądź ciężkie składki zapewniające codzienną obsługę społeczeństwa i gospodarki. Istotną kwestią, która może zaważyć na przyszłości przemysłowych kolei turystycznych i wymaga pilnego rozwiązania, jest nieprecyzyjność prawa podatkowego. Biorąc pod uwagę znaczące koszty utrzymania infrastruktury torowej, powinna ona zostać jednoznacznie ustawowo zwolniona z opodatkowania na rzecz samorządów lokalnych. W przeciwnym razie w dobie dramatycznego poszukiwania pieniędzy przez samorządy lokalne będą nadal obserwowane próby „wylania dziecka z kąpielą” poprzez obciążenie operatorów podatkami gruntowymi i od nieruchomości. Konieczna wydaje się także zmiana podejścia lokalnych władz do kolei turystycznych i uświadomienie im znaczących kosztów związanych z ich eksploatacją oraz istotnej ich wartości historycznej i atrakcyjności turystycznej. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Ciechański A.: Koleje przemysłowe na Górnym Śląsku w okresie transformacji gospodarczo-ustrojowej. Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW Warszawa 2002. Maszynopis pracy magisterskiej.
- [2] Ciechański A.: Koleje przemysłowe na Górnym Śląsku jako nowe zarządy kolejowe. Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG. Tom IX Warszawa-Rzeszów 2003, s. 211-250.
- [3] Ciechański A.: Koleje piaskowe. Przegląd Komunikacyjny 2003. Nr 11, s. 19-22.
- [4] Ciechański A.: Regres kolei przemysłowych w Polsce i jego przejawy, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG. Tom X, Warszawa-Rzeszów 2004, s. 259-280.
- [5] Ciechański A.: Koleje cukrownicze w Europie Środkowej, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, Tom XIII Warszawa-Rzeszów 2007, s. 221-242.
- [6] Ciechański A.: Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce (1881-2010) w świetle materiałów archiwalnych, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN Warszawa 2012. Maszynopis rozprawy doktorskiej.

- [7] Fierla I.: Geografia przemysłu Polski. PWE Warszawa 1984.
- [8] Halor J.: Pierwsza kolej żelazna na ziemiach polskich. Świat Kolei 2009. Nr 8, s. 22-31.
- [9] Karpeta A.: Pociągiem do Jastrzębia, Nowiny 2011, Nr 7, <http://www.nowiny.rybnik.pl/>, artykuł,20803,pociągiem-dojastrzebia.html [dostęp 15.10.2011].
- [10] Kaźmierczyk T., Kopczyńska J., Kościel A., Krzykowski J., Matyasik G., Noworyta M., Regulowski S., Wdaniec J., Wyprało H., Zając Z.: Kopalnia Piasku Szczakowa S.A. Kopalnia Piasku Szczakowa Jaworzno 1997.
- [11] Koziarski S.: Elektryfikacja sieci kolejowej w Polsce. Czasopismo Geograficzne 1985. Nr 1, s. 31-44.
- [12] Koziarski S.: Koleje piaskowe i górnicze w województwie katowickim. Przegląd Komunikacyjny 1989. Nr 2, s. 36-39.
- [13] Koziarski S.: Sieć kolejowa w aglomeracjach miejsko-przemysłowych makroregionu południowego. Instytut Śląski Opole 1989.
- [14] Koziarski S.: Rozwój sieci kolejowej na Śląsku. Instytut Śląski, Opole 1990.
- [15] Skrabski E.: Likwidacja kolejek leśnych na Kielecczyźnie. Sylwan 1988. Nr 11/12, s. 91-97.
- [16] Soida K., Karniewski J., Roszak T., Dąbrowski H., Podlejski Z., Szafirski T.: Dzieje Katowickiego Okręgu Kolejowego. Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych Katowice 1997.
- [17] Świerzewski Z.: Koleje leśne w latach 1945 do 1974. W: O. Duda, Z. Świerzewski, K. Zintel: Leśne kolejki południowo-wschodniej Polski. Poznański Klub Modelarzy Kolejowych Poznań 1995, s. 4-10.
- [18] Taylor Z., Ciechański A.: Deregulacja w polskim transporcie kolejowym. Przegląd Geograficzny 2005. Nr 2, s. 139-169.
- [19] Taylor Z., Ciechański A.: Deregulation in Polish rail transport. Transport Reviews 2006. Nr 3, s. 305-324.
- [20] Taylor Z., Ciechański A.: Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce - część I. Przegląd Geograficzny 2010. Nr 4, s. 549-571.
- [21] Taylor Z., Ciechański A.: Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce - część II. Przegląd Geograficzny 2011. Nr 2, s. 205-231.
- [22] Ustawa z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach. Dziennik Ustaw PRL 1960. Nr 54, poz. 312.
- [23] Wardęcki J.: Koleje cukrownicze w 1982 r. Stalowe Szlaki 1994. Nr 1-6, s. 15-23.
- [24] Zintel K.: Koleje leśne w Karpatach Wschodnich. W: O. Duda, Z. Świerzewski, K. Zintel: Leśne kolejki południowo-wschodniej Polski. Poznański Klub Modelarzy Kolejowych Poznań 1995.