

Dział: Ogrodnictwo

ISSN 1897-7820

http://www.npt.up-poznan.net/tom2/zeszyt4/art_41.pdf

Copyright ©Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu

MARCIN IWANEK

Instytut Roślin Ozdobnych i Architektury Krajobrazu
Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie

KOLEJ WĄSKOTOROWA W TURYSTYCE I REKREACJI

Streszczenie. Kolej wąskotorowa w turystyce i rekreacji może odgrywać znaczącą rolę. Stanowi ciekawostkę historyczną, istotną np. dla powstawania przemysłu na obszarach, na których występuje. W większości przypadków wkomponowana była w krajobraz kulturowy, rzadziej naturalny. Analiza pod kątem przydatności wąskotorówek w turystyce i rekreacji wypada korzystnie. Kolej w terenie wytycza osie. Dla krajobrazu i wartości turystycznych mają jednakże znaczenie osie prostopadłe do kierunku poruszania się kolejek. Stanowią one o istocie krajobrazu i charakteryzują jego strukturę, właściwą dla poszczególnych regionów. Odbiór tego krajobrazu zależy nie tylko od przestrzennego usytuowania linii kolejowej, ale również od właściwości motorycznych lokomotywy wprawiającej w ruch całą scenerię. Te zależności decydują, czy odbiór krajobrazu dla potencjalnego obserwatora wypadnie pozytywnie.

Słowa kluczowe: kolej wąskotorowa, Nałęczów

Wstęp

Kolej wąskotorowa jest to kolej o prześwicie szyn mniejszym niż 1435 mm. Linie kolejek wąskotorowych zakładane są w miejscach mniej dogodnych dla komunikacji kołowej. Można stosować je przy większym nachyleniu powierzchni i kształtować mniejsze promienie skrętu. Ważną zaletą takich linii jest niski koszt ich zakładania.

Pierwsze kolejki wąskotorowe były ciągnięte przez konie. Informacje o najstarszych wąskotorówkach pochodzą z XVI wieku z terenów należących dziś do Czech. Na rycinie z 1556 roku (rys. 1) przedstawione są szyby kopalni i fragmenty toru kolejki. Najstarsza funkcjonująca do dziś linia kolejki wąskotorowej znajduje się na Górnym Śląsku. Kolejki wąskotorowe rozpowszechniły się w przemyśle wydobywczym, hutnictwie i leśnictwie. Od połowy XIX wieku zaczyna się zróżnicowanie funkcji kolei wąskotorowych w zależności od rozstawu szyn (KOLEJE 2007).



Rys. 1. Rysunek kopalni z 1556 roku
Fig. 1. Drawing of coal mine 1556

Rozwój techniki w kolejach normalnotorowych miał również odzwierciedlenie w wąskotorówkach. Od połowy XIX wieku stosuje się tu lokomotywy parowe, od końca XIX wieku wprowadza się na niektóre kolejki trakcję elektryczną, a od połowy XX wieku także spalinową.

Ze względu na funkcję, jaką mają pełnić, wyróżniamy kolejki:

- a) dojazdowe – linia komunikacji służąca do transportu osób i towarów między stacją główną lub centrum regionalnym a poszczególnymi punktami źródłowymi lub docelowymi,

- b) lokalne – linia komunikacji służąca do transportu osób i towarów na obszarze, gdzie budowa linii kolejowej normalnotorowej byłaby nieopłacalna ze względu na uwarunkowania terenu,
- c) polowe – linia komunikacji służąca do transportu osób i towarów charakteryzująca się uproszczoną konstrukcją, która wpływa na ograniczenie wagowe przewożonego towaru; kolej ta znajduje zastosowanie w wojsku, rolnictwie, budownictwie, obecnie w kopalniach torfu i cegielniach,
- d) leśne – kolej stosowana w leśnictwie, często z wykorzystaniem techniki typowej dla kolei polowych,
- e) górskie – stosowane w górach; mają duże znaczenie dla turystyki; jest to kolej korzystająca z mechanizmu napędowego linowego lub zębatego,
- f) parkowe – kolej pasażerska w parku lub parku rozrywki,
- g) przemysłowe – stosowane do przewozu osób i towarów w przemyśle; mogą być one zbliżone konstrukcją do kolejek polowych (nacisk osiowy około 4 do 5 ton) albo do kolejek normalnotorowych (nacisk osiowy od 8 do 12 ton). Najsilniejszą rolę kolej przemysłowa uzyskała w przemyśle wydobywczym, gdzie występuje pod powierzchnią terenu (kolej dołowa) i nad nią.

Dla rekreacji i turystyki duże znaczenie mają kolej parkowa, górską, dojazdowa i lokalna. W sytuacji, gdy transport samochodowy wypiera mniej elastyczny transport kolejowy i zmiana technologii produkcji czy plany miejscowego zagospodarowania terenu zmuszają do przeniesienia produkcji w inne miejsce, do dyspozycji specjalistów od turystyki i projektantów pozostają również przemysłowe linie kolejek wąskotorowych.

W Polsce znajduje się jeszcze dużo czynnych linii kolejek wąskotorowych. W większości są to kolejki dojazdowe i parkowe. Z kolejek parkowych czynnych należy wymienić Kolejkę Parkową w Cichowie i Maltańską Kolej Dziecięcą w Poznaniu. Kolejek dojazdowych jest więcej. W większości przypadków nie służą już do transportu ludzi i towarów, a pełnią funkcję wyłącznie rekreacyjną, jak np. Nałęczowska Kolej Dojazdowa.

Pierwsze informacje o kolei wąskotorowej w okolicy Nałęczowa pochodzą z roku 1892. Linię kolejki założono między folwarkiem Polanówka a cukrownią „Zagłoba”. Zastosowano drewniane szyny, które po krótkim okresie eksploatacji nie nadawały się do użycia, dlatego linię o charakterze przemysłowym zamknięto. W 1900 roku, według STATECZNEGO (2001), między Brzozową a Kępą Chotecką położono żelazne szyny. Kolej miała rozwiązać problemy transportu rozbudowującej się cukrowni Opole. Zastosowano rozstaw 750 mm. Tabor nie prezentował się imponująco, bo zakupiono tylko kilka wagonów i platform, które były ciągnięte przez zaprzęgi konne.

W roku 1912, według STATECZNEGO (2001), tabor zyskał dwie lokomotywy parowe Krauss. W 1915 roku w wyniku operacji wojennych zniszczono torowisko i tabor. Lokomotywy i wagoniki spoczęły na dnie Wisły zatopione przez ustępujących Rosjan. Po zajęciu okolic przez Austriaków odbudowano kolej i przedłużono linię do samego Nałęczowa, gdzie została doprowadzona do kolei normalnotorowej. Wąskotorówka zyskała charakter militarny, służąc do przemieszczania wojsk austriackich i zaopatrzenia. Wycofujący się Austriacy zachowali się tak jak Rosjanie i po wojnie trzeba było znowu odbudować trakcję kolejki. Przywrócenie wąskotorówki zawdzięczamy rodzinie Kle-

niewskich. W 1918 roku, według STATECZNEGO (2001), kolejkę przejęło Ministerstwo Kolei Żelaznych. W tym okresie pojawiły się parowozy zakupione z Kołomeńskiej Fabryce Parowozów w ZSRR, tzw. kołomyjki. Wtedy też zakupiono cięższe, 15-tonowe wagony towarowe. Linia kolejowa nieprzerwanie była rozbudowywana. Do roku 1930 przedłużono ją do Świdna. Wąskotorówka miała wyłącznie charakter przemysłowy. Służyła do przewozu buraków cukrowych do cukrowni „Opole”. Do obsługi linii zakupiono dwa parowozy firm Borsig i Orenstein&Koppel.



Rys. 2. Urządzenia przeładunkowe na stacji Nałęczów (fot. M. Iwanek)
Fig. 2. Special installation for trans-shipment of railways station Nałęczów (photo by M. Iwanek)

W 1938 roku, według STATECZNEGO (2001), dobudowano ostatni odcinek kolejki. Doprowadzono linię do Poniatowej, gdzie powstawały zakłady elektrotechniczne. Nadano wówczas oficjalną nazwę, która funkcjonuje do dziś: Nałęczowska Kolej Dojazdowa. Po drugiej wojnie światowej trzeba było znowu przywracać tabor do użytku. Kolejkę przejęły częściowo Polskie Koleje Państwowe. Odcinek z Karczmisk do Wilkowa odzyskała cukrownia „Opole”. Rozbudowywano i uzupełniano tabor kolejowy, wprowadzono ciężkie lokomotywy Lxd2 i transportery do przewozu wagonów normalnotorowych. W roku 1980 zakończył pracę ostatni parowóz na tej linii Px48. W 1988 wprowadzono wagony Bxhpi. Wzmożony ruch towarowy i osobowy zmusił do zastosowania szyn normalnotorowych.

Od roku 1990 aktywność Nałęczowskiej Kolei Dojazdowej zmniejszyła się. Pracowało wtedy przy kolejce około 250 osób. Transport kolejowy w cukrowni „Opole” zastąpiono mniej kosztownym transportem samochodowym. W 1991 zrezygnowano z ruchu osobowego do Poniatowej. W 2001 roku pojawiła się potrzeba wprowadzenia pociągów turystycznych oraz sporadycznie pociągów towarowych. Pod koniec tegoż roku linię całkowicie zamknięto. Tabor został zgromadzony na stacji w Karczmiskach, przez nikogo nie pilnowany. W 2002 roku opiekę nad kolejką przejęło Starostwo

Powiatowe w Opolu Lubelskim. Na zarządcę linii wybrano Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych w Kaliszu. Po częściowym odbudowaniu kolejki wznowiono przewozy o charakterze turystycznym (MALCZEWSKI 2005).

Dyskusja

Wpływ na krajobraz kolejek wąskotorowych ma lokalizacja i przebieg linii kolejowej. Kolejka funkcjonuje tylko dzięki rekreacji i turystyce. Pierwszy przystanek Nałęczowskich Kolei Dojazdowych wypada w Nałęczowie, uzdrowisku znanym nie tylko w Polsce. Pomnikowe postacie związane ze światem sztuki i nauki kojarzone z Nałęczowem stwarzają dodatkową atmosferę miejsca, do którego warto przyjechać nie tylko po zdrowie. Minusem dla kolejki jest na pewno znaczna odległość, jaką trzeba pokonać, aby się dostać z centrum uzdrowiska na dworzec Nałęczów, który znajduje się we wsi Drzewce Kolonia. Tę trasę trzeba pokonać własnym środkiem transportu. Spacer może zająć do dwóch godzin. Podróż rowerem to chyba jedna z przyjemniejszych możliwości, mimo iż narażamy się na widok stacji paliw znajdującej się na osi drogi w miejscowości Strzelce i brak stanowisk na rowery przy dworcu. Samochód też jest złym rozwiązaniem – z uwagi na zbyt małą liczbę miejsc parkingowych przy stacji kolejki. Nałęczów w sezonie jest miejscowością bardzo zatłoczoną. Przemieszczając się samochodem, można więcej czasu stracić niż zyskać. W wakacje najlepiej zostawić samochód w przydomowym garażu. Jadąc własnym autem, mamy mniejsze możliwości podziwiania krajobrazu, zwłaszcza gdy prowadzimy pojazd.

Stacja Nałęczów Wąskotorowy znajduje się przy Dworcu Głównym. Jest to parterowy, nieotynkowany budynek, ze ścianami z cegły wapienno-piaskowej. Dach dwuspadowy o małym pochyleniu połaci, kryty papą. Budynek posiada wysoki na ponad metr cokół. Z dachu sterczą kominy spalinowe i wentylacyjne wykonane również z tej samej cegły co ściany zewnętrzne. Stolarka okienna-drzwiowa pomalowana na biało jest w złym stanie technicznym, a w oknach brakuje szyb. Nie tylko budynek stacji przeraża stanem technicznym. Torowisko kolejki jest mocno obrosnięte roślinnością. Stan ten sprawia wrażenie, jakby kolejka do Nałęczowa nie dojeżdżała.

Przystanek Nałęczów Wąskotorowy ma duże znaczenie dla funkcjonowania linii, ponieważ jest on styczny ze stacją kolei normalnotorowej i posiada tory odstawcze wraz z suwnicą i rampami do załadunku.

Sąsiedztwo stacji to z jednej strony dworzec Nałęczów, a z drugiej działki z parterową zabudową mieszkalną. Horyzontalny układ dworca stacji Nałęczów Wąskotorowy znakomicie wpisuje się w otoczenie.

Następną stacją na trasie wąskotorówki jest Wąwolnica. Trzy kilometry za Nałęczowem znajduje się wiadukt nad drogą Nałęczów-Puławy, zaraz potem kolejka znajduje się na moście nad rzeką Bystrą. Torowisko podąża do Wąwolnicy po fantazyjnej krzywej, o małych promieniach skrętu. Linia kolejki przecina przynajmniej w dwóch punktach drogę asfaltową, która podąża od stacji niemalże w linii prostej. Krajobraz jest zdecydowanie horyzontalny. Przestrzeń otwarta po horyzont, miejscami zamykana ścianą lasu, który w oddali prezentuje się jak gruba linia zakreślona markerem. Gdzieś tam wewnątrz występują elementy wolnostojące w postaci drzew i krzewów. Przed Wąwolnicą linia biegnie po niewysokim nasypie. Z jednej strony pod ścianą



Rys. 3. Zabudowania w Wąwolnicy (fot. M. Iwanek)
Fig. 3. The buildings in Wąwolnica (photo by M. Iwanek)

wąwozu w oddali znajdują się zabudowania jednorodzinne, po drugiej stronie łąka zaadaptowana na boisko. Samej miejscowości nie widać, jest zasłonięta kurtyną drzew. Między wierzchołkami ledwo można wypatrzeć wieżę neogotyckiego kościoła. Po przejechaniu przez kurtynę ukazuje się miejscowość z parterową i piętrową zabudową usługowo-mieszkalną zdominowaną przez kościelną wieżę. Dominanta wyznacza kierunek powrotny kolejki i przez cały jej przejazd przez Wąwolnicę jest widoczna. Linia kolejki biegnie przez miejscowość w niewielkim zagłębieniu podszytym roślinnością łąkową. Ta różnica terenu jeszcze bardziej potęguje wrażenie dominacji wieży w krajobrazie Wąwolnicy. Na pożegnanie miejscowości przejeżdżamy obok cmentarza położonego u stóp ściany wąwozu. Przy cmentarzu znajduje się przystanek kolejki z budynkiem, który obecnie nie pełni funkcji związanej ze stacją. Przystanek jest strasznie zaniedbany, nie posiada powierzchni utwardzonej ani odpowiedniego dojścia. Istnieje tam jeszcze mijanka oraz dodatkowy tor przy placu ładunkowym.

Następnie tory prowadzą do Niezabitowa. Kolejka przemierza krajobraz domków mieszkalnych jednorodzinnych w odległości nie większej jak 6 m od granicy działek. Mija kapliczkę i wkomponowuje się znowu w równinny, płaski pejzaż z niezliczoną liczbą punktów widokowych. Linia kolejki w Niezabitowie przebiega na wysokim nasypie, przez co otaczające ją parterowe domostwa wydają się mniejsze.

Podążając w kierunku kolejnej miejscowości, tory przedzierają się przez bramy utworzone z drzew i biegną między uprawami chmielu i malin. We wsi Oblizniak po przeskoczeniu drogi gminnej mijają po prawej stronie duże gospodarstwo, które może budzić mieszane uczucia estetyczne.

Linia, mijając miejscowość Wolnica, dociera do dużej stacji węzłowej w Karczmiskach. Stacja ta przejmuje funkcje techniczne w obsłudze kolejki. Tutaj znajdują się lokomotywnia, warsztaty i wieża wodna. Obok stacji jest rozjazd kolejowy, na którym

odgałęzia się szlak do Rozalina. W budynkach przy stacji mieści się muzeum nałęczowskiej kolejki. Stacja usytuowana jest przy przejeździe kolejowym z opuszczanymi szlabanami. Wnętrze jej dziedzińca jest typowym wnętrzem długim, jego ściany to budynki stacji. Podłoże porośnięte trawami składa się z czterech torowisk, z których jedno odgałęzia się w kierunku Rozalina. Dwa budynki parterowe o rzucie zbliżonym do kwadratu znajdują się przy przejeździe kolejowym. Zabudowania od przejazdu oddzielone są balustradą wykonaną z profili kolejowych. Jeden z budynków posiada dach czterospadowy kryty blachą stalową płaską na rąbek stojący. Na dachu znajduje się lukarna z daszkiem jednospadowym. Okno lukarny w brutalny sposób zostało zabite deskami, które wcześniej odpadły spod pokrycia. Ściany tego budynku, z jednej strony tynkowane, z drugiej pokryte okładziną z płyty drewnianej, jak i cały budynek, nie prezentują się okazale. W drugim budynku zwieńczonym stromym dachem krytym blachą znajduje się muzeum kolejek wąskotorowych. Ściany zewnętrzne osłonięte są deskami o szalowaniu poziomym. Za opisaną infrastrukturą znajdują się budynki ceglane o funkcji warsztatowo-magazynowej. Jeden z nich, parterowy, posiada nadbudowę dodatkowych dwu kondygnacji, w których znajdują się pomieszczenia biurowo-mieszkalne. Budynki kryte są dachami dwuspadowymi o niedużym spadku. Po drugiej stronie torowiska znajdują się również parterowe zabudowania o funkcji biurowo-mieszkalnej i ceglana wieża wodna. Całość prezentuje się pod względem estetycznym niedobrze. Stan techniczny z racji wykorzystania jako budulca ścian cegły pełnej ma szansę na poprawę przy nakładzie niedużych środków ekonomicznych.

Po wyjechaniu z Karczmisk przez Głusko i Rozalin podążamy do stacji Poniatowa. Z otwartego krajobrazu skomponowanego z zabudowy zagrodowej jednorodzinnej i upraw małych i średnich gospodarstw wjeżdżamy w skupisko drzew. Linia kolejki prowadzi przez las, który kształtuje przestrzeń z lewej strony i zamyka ją od góry. Z prawej strony biegnie droga asfaltowa do Poniatowej. Następnie pojawiają się na



Rys. 4. Dworzec w Poniatowej (fot. M. Iwanek)

Fig. 4. The railway station in Poniatowa (photo by M. Iwanek)

otwartej przestrzeni zabudowania tej miejscowości, a chwilę później znowu wjeżdżamy w las otaczający linię kolejki ze wszystkich stron: z góry, dołu i po obu stronach. Kolejka płynie w wysokim poszyciu roślinności tunelem do końcowej stacji Poniatowa.

Parterowy budynek stacji z użytkowym poddaszem pochodzi z 1938 roku. Dach budynku – czterospadowy kryty blachą płaską na rąbek stojący. W dachu znajdują się dwie lukarny nad krótszymi ścianami i nadbudówka zwieńczona ścianką attykową akcentującą oś główną budynku stacji. Ściany budynku murowane, otynkowane i pomalowane. Okna ozdobiono opaskami. Zastosowano gzyms składający się z dwóch linii poziomych, które optycznie skracają wysokość budynku. Wejście stacji zaakcentowane jest czterema filarami, nad którymi w nadbudówce wkomponowano trzy okna, każde nad polem między słupami. Zastrzeżenie może budzić dobudowana do nadbudówki w elewacji tylnej kubatura zaburzająca symetrię układu. Tutaj ściana lasu zamyka trasę kolejki.

Podsumowanie

Kolejki wąskotorowe mają duże znaczenie w kształtowaniu krajobrazu, są istotnym jego elementem. Mają wartość historyczną sięgającą XIX wieku, dzięki czemu są atrakcją turystyczną. Pierwotnie szlak kolejek prowadzony był w krajobrazie kulturowym o małym stopniu cywilizacyjnych przekształceń. Kolejki wąskotorowe stosowano w terenie trudnym, kiedy prowadzenie kolejki normalnotorowej nie było uzasadnione ekonomicznie. Różnorodność krajobrazowa, która towarzyszy wąskotorówkom, wpływa dodatkowo na ocenę tego środka lokomocji w adaptacji dla celów turystycznych. Mały promień skrętu i znikomy stopień inwestowania w przekształcenia krajobrazu ma znaczenie w świecie postępującego uprzemysłowienia.

W przypadku kolejki NKD czynna linia o długości około 33 km prowadzi z Nałęczowa do Karczmisk i Opoła Lubelskiego. Czas przejazdu wynosi 1,5 godz. Zatem kolejka porusza się ze średnią prędkością ponad 22 km/godz. (trzeba odjąć czas postoju na stacjach, żeby obliczyć rzeczywistą prędkość). Przy takiej motoryce kolejki ważne jest, żeby krajobraz otaczający nie był zbyt monotony. Kolejka nałęczowska może się poszczycić różnorodnością w kompozycji krajobrazów, przez które się przemieszcza. Droga od Nałęczowa do Wąwolnicy charakteryzuje się zmiennością kierunków, co pozwala – mimo jednostajnego płaskiego krajobrazu – uchwycić go z różnych punktów widokowych, których jest tam wiele. Podróż przez Wąwolnicę to prawdziwa uczta krajobrazowa. Kurtyny odsłaniające poszczególne widoki, ściana wąwozu i podporządkowanie całości kompozycji wieży kościelnej daje pewien urok i dynamikę. Następnie mamy krajobraz małych i średnich gospodarstw prowadzących do Karczmisk. Pojawiają się bramy i tunele utworzone z drzew. Mijamy domostwa prawie na wyciągnięcie ręki. Dają one obraz życia na wsi. Podróż do Poniatowej w zmienionej scenerii lasu i końcowa stacja wśród naturalnej roślinności to mocny akcent kolejkowej kompozycji na zakończenie. Na negatywny odbiór wąskotorówki wpływa jedynie zły stan techniczny torowisk i obiektów obsługujących NKD. Nałęczowska Kolej Dojazdowa funkcjonuje nadal dzięki adaptacji dla celów rekreacyjnych i turystycznych. W latach 1990-2002 nie było podstaw ekonomicznych do utrzymania kolejki. Bez zainteresowania turystów odwiedzających Nałęczów i okolice krajobraz pozbawiony byłby linii wąskotorowej.

Literatura

- STATECZNY M., 2001. Historia kolejki. *Gaz. Nałęcz.* 4-5, 3: 6-12.
MALCZEWSKI M., 2005. Koleje wąskotorowe przełomu wieków. *Świat Kolei* 11: 8-12.
KOLEJE. 2007. Red. P. Zalewski, J. Kurkowska-Ciechańska, A. Ciechański. Carta Blanca, Warszawa.

NARROW-GAUGE RAILWAY IN TOURISM AND RECREATION

Summary. Narrow-gauge railway in tourism and recreation may play a significant role. Many factors support the point as well. Such railway is of historical interest and crucial for the development of industry in the areas of their appearance. In most cases the railway is incorporated into the landscape and less frequently into cultural background. From the point of view of usefulness in tourism and recreation the estimation and analysis of the landscape proves adventurous. The railway sets strong axis along the rails. Yet for the landscape and tourism the axis perpendicular to the rail is of value. They are the matter of the landscape and characterise structure of particular regions. The perception of the landscape depends not only on the way the railway incorporated in the space but also on the way the engine sets in motion the whole landscape. These dependences decide whether the perception of the landscape for the potential observer is of advantage.

Key words: narrow-gauge railway, Nałęczów

Adres do korespondencji – Corresponding address:

Marcin Iwanek, Instytut Roślin Ozdobnych i Architektury Krajobrazu, Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie, ul. Nowodworska 18 A/4, 21-100 Lubartów, Poland, e-mail: miwanek@vp.pl

Zaakceptowano do druku – Accepted for print:

2.10.2008

Do cytowania – For citation:

*Iwanek M., 2008. Kolej wąskotorowa w turystyce i rekreacji. *Nauka Przyr. Technol.* 2, 4, #41.*