

Krzysztof Marek Herman

KOLEJ WĄSKOTOROWA PIOTRKÓW-SULEJÓW



Redakcja:

Teresa Łozowska

Projekt okładki:

Jacek Wilk

Skład:

Paweł Szewczyk

Książki wydawane przez **Księży Młyn Dom Wydawniczy** mają na celu ukazanie piękna, tradycji oraz historii miast i regionów naszego kraju. Poprzez nasze publikacje pragniemy utrwalać i rozbudzać zamilowanie mieszkańców swymi „małymi ojczyznami”.

Księży Młyn Dom Wydawniczy – czołowy wydawca książek regionalnych i komunikacyjnych zaprasza do współpracy Autorów mających pomysły na książki związane z **miastami, regionami** oraz **tematami komunikacyjno-transportowymi**. Prosimy także o kontakt osoby posiadające zdjęcia, jak i różnego rodzaju pamiątki nawiązujące do interesujących nas tematów.



© Copyright by Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2016

Drogi Czytelniku

Książka, którą trzymasz w dłoni, jest efektem pracy m.in. autora, zespołu redakcyjnego, grafików i wydawcy. Prosimy, abyś uszanował ich pracę.

Nie kopiuj większych fragmentów, nie publikuj ich w internecie. Cytując fragmenty, nie zmieniaj ich treści i podawaj źródło ich pochodzenia.

Dziękujemy.

ISBN 978-83-7729-316-4



KSIĘŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński

90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14

tel./faks 42 632 78 61, 42 630 71 17, 602 34 98 02

infolinia: 604 600 800 (codziennie 8-22, także sms), gg 414 79 54

www.km.com.pl; e-mail: biuro@km.com.pl



Łódź 2016. Wydanie 1

Wstęp	7
1. Koleje wąskotorowe w Polsce	11
2. Stanisław Psarski – inicjator budowy kolei Piotrków – Sulejów	13
3. Historia kolei Piotrków – Sulejów	15
3.1. Historia do 1914 roku	15
3.2. Lata 1914–1945.....	24
3.3. Historia po 1945 roku	41
4. Przebieg linii i główne stacje	57
4.1. Stacja Piotrków (Piotrków Sulejowski, Piotrków Tryb. Wąsk.)	66
4.2. Stacje Uszczyn i Przygłów	70
4.3. Stacja Sulejów	76
5. Tabor	83
6. Wypadki	99
7. Zakończenie	101
Abstract	105
Bibliografia	107

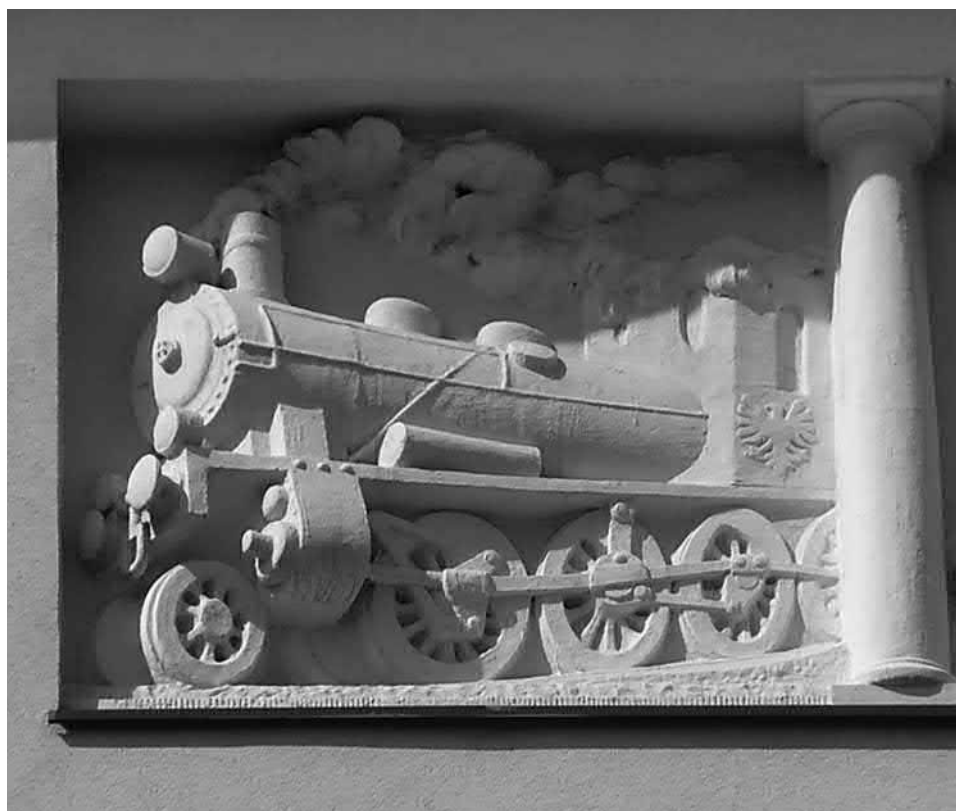


Okolice Piotrkowa Trybunalskiego w okresie powojennym. Mapa ze zbiorów Archiwum Państwowego w Piotrkowie Trybunalskim (APPT)
Vicinity of Piotrków Trybunalski in the post-war period. Map from the collection of the National Archives in Piotrków Trybunalski (APPT)

Literatura związana z Piotrkowską Koleją Wąskotorową jest dość uboga. W roku 1981 Jacek Goprowski opracował *Monografię kolejki wąskotorowej Piotrków – Sulejów*, której maszynopis był własnością Towarzystwa Przyjaciół Kolejki Wąskotorowej Piotrków – Sulejów. Istnieją także prace dyplomowe na temat kolei piotrkowskiej: *Historia Kolei Wąskotorowej Piotrków – Sulejów do wybuchu II wojny światowej* Dariusza Pisarka oraz *Monografia Kolejki Wąskotorowej Piotrków – Sulejów* Barbary Syguły – obie niepublikowane. Oprócz tego Piotrkowską Kolej Wąskotorową omówiono w przewodniku *Koleje* autorstwa Judyty Kurowskiej-Ciechańskiej i Ariela Ciechańskiego, opisującym kolejowe zabytki i atrakcje turystyczne w Polsce, a także w książkach dotyczących historii Piotrkowa, m.in.: *Życie Gospodarcze Piotrkowa Trybunalskiego w latach 1793–1914* autorstwa Piotra Głowackiego, i Sulejowa, m.in. *Vademecum Sulejowa i okolic* – maszynopis Andrzeja Tymieńskiego w zbiorach biblioteki w Sulejowie. O kolei Piotrków – Sulejów pisano także w czasopismach branżowych „Świat Kolei” oraz „Koleje Małe i Duże”, a ponadto niezliczoną ilość

razy w prasie lokalnej. Nigdy jednak nie powstało żadne opracowanie przedstawiające całą historię kolei Piotrków – Sulejów, które zostałyby opublikowane i byłyby dostępne w księgarniach lub bibliotekach.

Udokumentowanie dziejów Piotrkowskiej Kolei Dojazdowej jest tak samo ważne, jak udokumentowanie historii innych polskich kolei wąskotorowych. Każda publikacja z tej dziedziny przybliży nas do pełnego poznania dziejów kolejnictwa, a kolej piotrkowska też je współtworzy. Jak każda kolej wąskotorowa w Polsce powstała z jakiegoś określonego powodu. Piotrkowską Kolej Wąskotorową zbudowano przede wszystkim, aby usprawnić transport wapna z Sulejowa do Piotrkowa i nie ulega wątpliwości, że przez 90 lat swego istnienia znacząco wpłynęła na rozwój sulejowskiego przemysłu wapienniczego. Należy jednak pamiętać, że kolej piotrkowska przewoziła też tysiące pasażerów, przez lata stanowiąc dogodny środek transportu dla wielu osób, codziennie dojeżdżających do pracy czy szkoły. Kolej sulejowska z uwagi na niewielką prędkość pociągów była obiektem wielu żartów, takich jak „zakaz zbierania grzybów podczas



1. Plaskorzeźba na budynku hali targowej w Piotrkowie Trybunalskim, 2014 r. Fot. Autor
Relief on the building of the exhibition hall in Piotrków Trybunalski, 2014, photo by the Author

2. Parowóz produkcji Borsiga z pociągiem pasażerskim. I połowa XX wieku. Źródło: ze zbiorów Jerzego Korczaka-Ziołkowskiego

A Borsig-built steam locomotive with a passenger train. The first half of the twentieth century.

Source: From the collection of Jerzy Korczak-Ziołkowski



jazdy”. Niektórzy przezywali ją np. „sulejką kolejową”, a w prasie dość popularne było określenie ciuchcia. Niemniej ta ciuchcia była bardzo potrzebna wielu ludziom. We wspomnianej pracy *Vademecum Sulejowa i okolic* autor pisze: *Całe rodziny z obowiązkowo obfitym prowiantem i napitkiem, obładowane torbami, czekały na Starostwie na pierwszy poranny pociąg. Bywało, że ilość chętnych była tak duża, iż oprócz wagonów osobowych kolejarze doczepiali zwykle – towarowe, do których wstawiano ławki. Pomimo tych zabiegów tłok był niemiłosierny. Sapiąc i ciężko dysząc, kolejka jako tako docierała do Korytnicy. Tu często zaczynały się problemy. Z prostej przyczyny. Nadmiernie przeciążona „ciuchcia” nie dawała rady wdrapać się na wniesienie. Zatem wysiadka, pociąg uwolniony od ciężaru podjeżdżał na bardziej płaski teren, a pasażerowie po pokonaniu kawałka trasy „per pedes”, ponownie zajmowali swe miejsca, by po jakimś czasie wreszcie dotrzeć nad upragnioną Pilicę¹.*

Podobny obraz wyłania się z opisu zamieszczonego w 115 numerze „Kuriera Polskiego” z roku 1986: (...) w soboty niemal cały Piotrków „walił” z rodzinami za miasto z muzyką i śpiewem. Mieszkańcy trybunalskiego grodu w najprzemysłniejszy sposób lokowali się w „superekspresie”. Była jazda na stopniach, na buforach między wagonikami, na dachu, a nawet w doczepianych (...) wymytych węglarkach. Gapowicze też byli, a jakże, tyle że obsługa przy takim ścisku nic nie mogła na to poradzić².

¹ A. Tyimiński, *Vademecum Sulejowa i okolic*, maszynopis w zbiorach Miejskiej Biblioteki Publicznej w Sulejowie, s. 35.

² *Ostatni sezon superekspresu*, „Kurier Polski” 1986, nr 115, s. 10.

Wielu było też takich, którzy do ciuchci mieli, zwyczajnie, sentyment. W „Dzienniku Łódzkim” z 1989 roku czytamy: *Turyści i urlopowicze w lecie licznie przybywający na te tereny wzdychają do dawnych podróży w niewielkich wagonach ciągniętych przez buchającą parą i dymem lokomotywę³.*

Założeniem niniejszej monografii jest udokumentowanie historii Piotrkowskiej Kolei Wąskotorowej od momentu jej powstania w roku 1902 do czasu jej likwidacji, która następowała stopniowo w latach 2005–2008. Poruszane są także zagadnienia typowo techniczne, zwłaszcza związane z taborem, jaki eksploatowano na kolei Piotrków – Sulejów, niemniej jest to przede wszystkim monografia historyczna i jako taka powstawała.

Pisząc tę książkę, przede wszystkim korzystałem z akt Archiwum Państwowego w Piotrkowie Trybunalskim. Instytucja ta posiada bogaty zbiór dokumentów Towarzystwa Drogi Żelaznej Podjazdowej Piotrków – Sulejów powstałych przed 1945 rokiem. Przedstawiając zaś dzieje kolei piotrkowsko-sulejowskiej w okresie powojennym, opierałem się przede wszystkim na artykułach prasowych. Pomocne były też dokumenty piotrkowskiej delegatury Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków, pochodzące głównie z lat 90. XX wieku. Wiele informacji do niniejszej pracy wniosły też opracowania tworzone przez historyków i pasjonatów kolejnictwa, publikowane m.in. na licznych stronach internetowych.

Ja sam, z racji wieku, nigdy pociągiem Piotrkowskiej Kolei Wąskotorowej nie jechałem, jednak pamiętam tory biegnące wzdłuż szosy. Spędzając latem wakacje na wsi

³ *Wąskotorówki czar*, „Dziennik Łódzki” 1989, nr 174, s. 6.



3. Panorama Sulejowa z pociągiem wąskotorowym. Grafika Jerzego Korczaka-Ziołkowskiego

Sulejów panorama with a narrow-gauge train. Illustration by Jerzy Korczak-Ziołkowski



4. Parowóz serii Px48 na stacji Piotrków Tryb. Wąsk. Za nim lokomotywa spalinowa serii Lxd2. Lata 80. XX wieku. Źródło: ze zbiorów Jerzego Korczaka-Ziołkowskiego

Px48 class steam locomotive at the Piotrków Trybunalski Narrow-Gauge station. Behind it class Lxd2 diesel locomotive. The 1980s. Source: From the collection of Jerzy Korczak-Ziołkowski

w okolicach Sulejowa, wielokrotnie przejeżdżałem trasę Piotrków – Sulejów, wypatrując budynków i pozostałości torów nieczynnej już linii kolejowej. Lata mijały, a zainteresowanie Piotrkowską Koleją Wąskotorową, a także kolejami wąskotorowymi w ogóle, pozostało. Efektem tych zainteresowań jest niniejsza praca.

Kończąc, chciałbym podziękować wszystkim, którzy przyczynili się do powstania tej monografii: mgr Beacie Marii Ziai, Agnieszce Warchulińskiej, dr. Tomaszowi Rombkowi, Andrzejowi Tajchertowi, Krzysztofowi Bojarczukowi, Dariuszowi Krysztofiakowi, oo. Bernardynom, Wydawcy oraz życzliwie nastawionym pracownikom Ośrodka Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PKP

PLK SA w Tarnowskich Górach, Archiwum Państwowego w Piotrkowie Trybunalskim, Miejskiej Biblioteki Publicznej im. Adama Próchnika w Piotrkowie Trybunalskim, Miejskiej Biblioteki Publicznej w Sulejowie, Muzeum w Piotrkowie Trybunalskim, a także Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków. Dziękuję także Panu Dariuszowi, twórcy strony internetowej www.gdario.republika.pl za pozwolenie na publikację zdjęć pochodzących z tej strony. W przypadku zdjęć historycznych szczególne podziękowania kieruję do Pana Jerzego Korczaka-Ziołkowskiego za udostępnienie wielu wcześniej niepublikowanych fotografii. Przede wszystkim zaś dziękuję babci za nieustające wsparcie.

1. Koleje wąskotorowe w Polsce

Istnieje kilka powodów, dla których budowano koleje wąskotorowe. Przede wszystkim koszty budowy i eksploatacji wąskotorówki były mniejsze niż kolei normalnotorowej. Istotną była też powierzchnia, której koleje wąskotorowe zajmowały mniej.

Dzieje kolei wąskotorowych zaczęły się trochę później niż normalnotorowych – za datę powstania pierwszej publicznej kolei wąskotorowej uznaje się rok 1832. Pierwsza publiczna kolej wąskotorowa w Europie, poza Wielką Brytanią, powstała w cesarstwie austro-węgierskim, zaś pierwsze linie wąskotorowe na obecnych ziemiach polskich zbudowano na Górnym Śląsku (w ówczesnych Prusach). W roku 1913, u progu I wojny światowej, na późniejszych ziemiach polskich istniało 1427,3 km linii kolei wąskotorowych użytku publicznego. Najlepiej koleje wąskotorowe rozwijały się w zaborze pruskim, najgorzej w zaborze austriackim, gdzie istniały jedynie dwie wąskotorówki, zaś zabór rosyjski pod tym względem lokował się pośrodku. Co ciekawe, najwięcej kolei wąskotorowych użytku niepublicznego⁴ o ruchu lokomotywowym⁵ było właśnie w zaborze rosyjskim⁶. Stan ten odzwierciedla poniekąd rozwój gospodarczy ziem polskich w poszczególnych zaborach. W tym okresie Królestwo Polskie (w którym znalazły się istotne w przypadku tej pracy miasta: Piotrków – po II wojnie światowej pojawiło się określenie „Trybunalski” – i Sulejów) było najbardziej uprzemysłowioną częścią Rosji.

W roku 1918 rodzi się państwo polskie, a koleje wąskotorowe przechodzą pod zarząd Ministerstwa Komunikacji (od 1919 roku Ministerstwa Kolei Żelaznych). W roku 1921 w Polsce eksploatowano 2363 km linii użytku publicznego, a w momencie wybuchu II wojny światowej 2252 km.

Po II wojnie światowej wszystkie koleje wąskotorowe w Polsce przeszły pod przymusowy zarząd państwowy. W 1945 roku w kraju znajdowało się 4166 km linii wąskotorowych użytku publicznego. Według danych z roku 1947 publiczne wąskotorówki używały sześciu rozstawów szyn: 600, 750, 760, 785, 800 i 1000 mm. Z czasem, zwłaszcza po roku 1989, gdy rozpoczął się proces transformacji kolei wąskotorowych, zaczęto je postrzegać jako atrakcje turystyczne i zabytki techniki. Pierwszą wąskotorówką przekształconą w ten sposób była Sochaczewska Kolej Dojazdowa. W 2000 roku koleje wąskotorowe przewiozły 140 tysięcy osób kursowymi pociągami turystycznymi. Niestety rok 2000 był także rokiem, w którym koleje wąskotorowe przyniosły Polskim Kolejom Państwowym 30 mln zł strat. Wówczas postanowiono nieodpłatnie przekazać koleje wąskotorowe samorządom. W maju 2001 roku w Polsce istniało 1581 km linii wąskotorowych, z czego na 985 km prowadzono ruch, a 530 km wpisano do rejestru zabytków. 25 września Zarząd PKP S.A. przyjął zarządzenie w sprawie likwidacji jednostki organizacyjnej PKP S.A. Dyrekcja Kolei Dojazdowych w Warszawie. Polskie Koleje Państwowe zaprzęstały prowadzenia ruchu osobowego i towarowego na wszystkich kolejach wąskotorowych, które do nich należały. Nadal jednak działały koleje wąskotorowe przekazane lokalnym władzom. W 2003 roku przewiozły one 285 tysięcy osób, a w 2009 – 740 tysięcy. W 2010 roku w Polsce istniało 21 kolei wąskotorowych o łącznej długości linii 379 km. Stan taki, praktycznie biorąc, utrzymuje się do dziś. Koleje wąskotorowe pod opieką grup miłośników kolei i samorządów nadal „żyją”, chociaż ogrom wartościowego (pod względem historycznym) majątku został bezpowrotnie utracony.

⁴ To kolej ograniczonego użytkowania, często wewnątrzzakładowa lub taka, z której korzystają tylko konkretne zakłady, huty czy kopalnie.

⁵ Ruch prowadzony trakcją mechaniczną.

⁶ B. Pokropiński, *Koleje Wąskotorowe PKP*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1980.