



Ariel Ciechański

Koleje normalnotorowe jako składnik transportu międzyzakładowego w polskim górnictwie

Sieć kolejowa KWB Konin – stacja Cukrownia 27.03.2017. Fot. A. Zieliński

Normalnotorowe sieci kolei w różnych gałęziach górnictwa w Polsce są interesującym, zróżnicowanym i istotnym zjawiskiem, bardzo często pełniącym w systemie transportowym tradycyjnych okręgów przemysłowych niezwykle ważną rolę. W wielu z nich stanowiły główne ogniwo łączące między sobą zakłady wydobywcze i przetwórcze oraz sieci kolei użytku publicznego. Niestety wciąż brakuje holistycznych opracowań zarówno naukowych, jak również popularno-naukowych im poświęconych.

Pierwsze udokumentowane uruchomienie linii tego typu kolei na ziemiach polskich przypada na koniec XIX w. Nastąpiło ono na terenie obecnego Rybnickiego Okręgu Węglowego i dotyczyło kolei górnictwa węgla kamiennego. Kolejnym chronologicznie rodzajem kolei górniczych, które powstały na terytorium dzisiejszej Polski, były koleje piaskowe powstałe w pierwszej dekadzie XX w. w rejonie Pyskowic. Pozostałe omówione w opracowaniu rodzaje kolei górniczych mają swoją genezę dopiero w silnym uprzemysławianiu się PRL w latach 50. i 60. Poza górnictwem rud żelaza oraz siarkowym, większość z rodzajów analizowanych tu sieci kolejowych znajduje się nadal w eksploatacji, przy czym należy pamiętać, że w przypadku górnictwa piasku podszkawkowego już w dość ograniczonej formie. W artykule syntetycznie przedstawia się rozwój i regres normalnotorowych sieci kolei górnictwa i podejmuje się próbę wskazania genezy tych procesów.

Słowa kluczowe: górnictwo, historia, transport, koleje górnicze, koleje przemysłowe.

Wprowadzenie

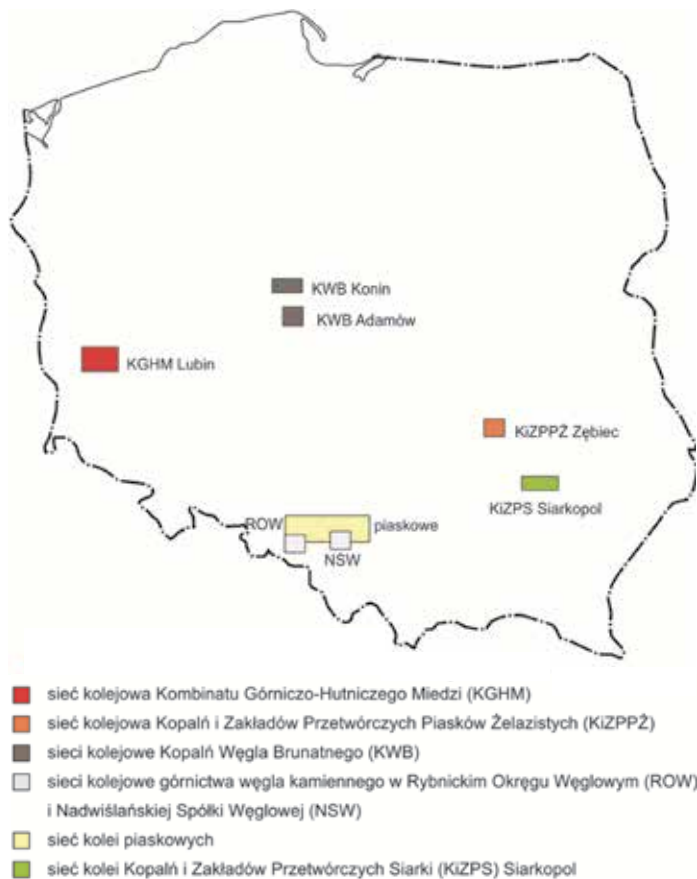
Transport kolejowy spełnia bardzo istotną rolę w obsłudze zagłębi górniczych niezależnie od tego jaka kopalina jest w nich

wydobywana. Łączy zakłady wydobywcze i przeróbcze między sobą oraz z odbiorcami zewnętrznymi. Celem artykułu jest syntetyczne przedstawienie lokalizacji oraz procesów rozwoju i regresu sieci kolejowych tego typu w Polsce oraz wskazanie szans i zagrożeń przed nimi stojących.

Dorobek naukowy dotyczący rozwoju i regresu kolei piaskowych i górnictwa węgla kamiennego jest skromny i pochodzi od S. Koziarskiego [11, 13–15], T. Lijewskiego i A. Ciechańskiego [2–5]. Bardziej obszerny jest dorobek popularnonaukowy. Szersze opracowania dotyczące rozwoju sieci kolei piaskowych są zazwyczaj monografiami przedsiębiorstw [7, 8, 16] albo też określonego procesu – np. elektryfikacji [6]. Znaczący wkład w poznanie przebiegu rozwoju i regresu sieci kolei piaskowych wnoszą prace R. Rusaka [21–26] oraz zespołów pod kierunkiem K. Soidy [27, 28].

Nielicznych informacji o rozwoju sieci kolei górnictwa węgla brunatnego dostarczają opracowania popularnonaukowe Z. Kowalczykiewicza [8, 9] i A. Rudzińskiego [19, 20] oraz A. Piaseckiego [16] i S. Rozpędowskiego [18]. Istotne dane pochodzą również z dokumentów zakładu transportu kolejowego Kopalni Węgla Brunatnego (KWB) „Konin” i w mniejszym stopniu z zespołu akt „Kopalnia Węgla Brunatnego „Konin” w Kleczewie” z konińskiego Archiwum Państwowego. Z jednostek zespołu Okręgowy Urząd Górniczy w Kielcach z AP w Kielcach pochodzą cenne informacje dotyczące rozwoju i regresu sieci kolei KRZ w Stąporkowie oraz ZGH Zębice.

W przypadku sieci kolejowych KGHM i Siarkopolu brak jest zidentyfikowanych publikowanych źródeł informacji, dlatego w niniejszym artykule zostanie podjęta próba bliższego scharakteryzowania tych sieci na podstawie hobbystycznych serwisów internetowych [29, 30]. Wskazane jest jednak także zweryfiko-



Rys. 1. Lokalizacja sieci normalnotorowych sieci kolejowych górnictwa

wanie i poszerzenie prezentowanych wyników badań w ramach bardziej zaawansowanej kwerendy archiwalnej.

Po części wprowadzającej, w artykule charakteryzuje się po kolei poszczególne rodzaje normalnotorowych kolei górniczych w Polsce: piaskowe, górnictwa węgla kamiennego, górnictwa węgla brunatnego, górnictwa rud żelaza, górnictwa rud miedzi oraz górnictwa siarkowego. Na zakończenie rozważań przepro-



Elektrowóz z zestawem wagonów rolkowych do przewozu piasku na szlaku między stacjami Jęzor Centralny JCA i Jęzor Centralny JCC (lato 2001)

wadza się podsumowanie i podejmuje się próbę scharakteryzowania możliwej przyszłości kolei górniczych w Polsce.

Największe skupienie sieci kolei związanych z górnictwem występuje w województwie śląskim. Znajdują się tutaj normalnotorowe sieci należące do kopalń piasku podsadzkowego i górnictwa węgla kamiennego. W Zagłębiu Konińskim natomiast dwie sieci kolei obsługują górnictwo węgla brunatnego. Nie należy zapominać również o stosunkowo krótko funkcjonującej kolei Kopalń i Zakładów Przetwórczych Piasków Żelazistych (KIZPPZ) w Zębcu koło Starachowic oraz sieciach obsługujących Kombinat Górniczo-Hutniczy Miedzi zlokalizowany między Lubinem a Polkowicami, a także w Kopalniach i Zakładach Przetwórczych Siarki (KIZPS) Siarkopol w okolicach Tarnobrzega (rys. 1).

Sieć kolei piaskowych

Sand rail network

Przyjmuje się, że koleje piaskowe – to koleje normalnotorowe stanowiące własność Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego (PMPPW) w Katowicach, służące do przewozów piasku podsadzkowego. Specyfikę kolei piaskowych dobrze definiuje K. Soida z zespołem [27].

Piasek transportowany kolejami piaskowymi przeznaczony jest do podsadzania hydraulicznego wyrobisk górniczych. Historia tego typu kolei rozpoczęła się od wybudowania przykopalnianych linii wąskotorowych. Pierwsze piaskownie działające na skalę przemysłową powstały koło Pyskowic. W latach 1905–1909 zbudowano normalnotorowe linie kolejowe do transportu piasku z odkrytki koncernu Prūsag nieopodal Przechlebia do kopalń węgla kamiennego (kwk) w Zabrze. Drugą odkrywkę firmy Borsig oraz Ballestrem zlokalizowały w Pyskowicach i własną, wybudowaną w latach 1911–1913, linią dostarczały piasek do kopalń w Zabrzu. Około 1924 r. uruchomiono zelektryfikowaną kolej piaskową KWK Paryż w Dąbrowie Górniczej, a 4 lata później ruszyła późniejsza Magistrala Sosnowiecka, łącząca piaskownię w Jęzorze z kopalnią Sosnowiec. W okresie okupacji hitlerowskiej budowano linie Rogoźnik–Czeladź (zakończona w 1949 r.) i od magistrali sosnowieckiej do kopalń w rejonie Niwki (zelektryfikowana w 1966 r.) [14, 27].

Po zakończeniu II wojny światowej na większą skalę pojawił się problem zaopatrzenia kopalń w piasek podsadzkowy. W związku ze znaczącym przeciążeniem sieci kolei należącej do PKP, rozpatrywano jego dystrybucję za pomocą niezależnej sieci kolejowej. W 1946 r. rozpoczęto prace projektowe nad siatką przyszłych linii piaskowych, a w 1947 r. powstało wyspecjalizowane przedsiębiorstwo, które przystąpiło do budowy pierwszej z nich. W 1950 r. powołano do życia jako samodzielną jednostkę gospodarczą PMPPW [27]. Zbiegło się to niemal z uruchomieniem odkrywek w okolicy Jaworzna. Przedsiębiorstwo przejęło także większość już powstałych piaskowni wraz z obsługującymi je kolejami. Magistrala Wschodnia łącząca Jęzor z Kopalnią Piasku (KP) Szczakowa powstała w latach 1947–1972, a dwutorowa Magistrala Południowa z Jęzora do Zabrze Makoszowych w latach 1952–1958. Wraz z uruchomieniem KP Kuźnica Warężyńska w Dąbrowie Górniczej w latach 1966–1971 wybudowano dwutorową Magistralę Błędownską, łączącą ją z siecią kolei piaskowych.

Uruchomienie kopalni Kotlarnia spowodowało w latach 1958–1967 budowę dwutorowej Magistrali Zachodniej łączącej ją z Tacziszowem. W okresie 1963–1966 oddano do użytku linię łączącą Goszczyce z Knurówem. W latach 1966–1973 po-

wstała Magistrala Rybnicka z Kotlarni do położonej w Rybniku stacji Boguszowice. Etap rozbudowy sieci w 1982 r. zakończyła budowa odcinka Szczakowa Północna-Cieśle łączącego koleje piaskowe z szerokotorową Linią Hutniczo-Siarkową PKP. W latach 1953-1983 niemal wszystkie linie zelektryfikowano identycznym jak w przypadku PKP systemem prądu stałego o napięciu 3 kV [14].

W prawie niezmienionym kształcie PMPPW przetrwało do 1990 r. Wówczas podzielono je na 4 nowe, powstałe na bazie dotychczasowych zakładów samodzielne kopalnie: Kuźnica Warężyńska, Szczakowa, Kotlarnia i Maczki Bór. Spójny dotychczas system linii kolejowych (rys. 2) podzielono także pomiędzy 4 nowych właścicieli.

Od początku lat 50. obserwowano regres fragmentów sieci, związany głównie z likwidacją piaskowni. Przybrał on na sile po 1989 r. - znikały nie tylko połączenia ze zbiornikami podszkawkowymi, ale także prowadzące do likwidowanych wyrobisk i zwałowisk kamienia dołowego. Bardzo szybko niekorzystne zmiany odczuła KP Kuźnica Warężyńska. Kopalni tej przydzielono Magistralę Będowską wraz z odgałęzieniami do Rogoźnika, Sosnowca Pogoni i Elektrowni Łagisza. W latach 1990-2000 rozebrano linie z Rozkówki do Sosnowca Pogoń i w kierunku Rogoźnicy. Do 2003 r. zdemontowano całkowicie sieć trakcyjną na pozostałych odcinkach. Wraz z likwidacją linii bocznych Magistralę Będowską przekształcono w bocznicę [1, 14, 27], a w 2012 r. w całości rozebrano. Obecnie istnieje jedynie łącznica z Dąbrowy Górniczej Piekło do stacji Kuźnica Warężyńska, na której funkcjonują kolejowe warsztaty naprawcze firmy „Protor”, będące podstawowym uzasadnieniem dla istnienia ostatniego skrawka tej sieci.

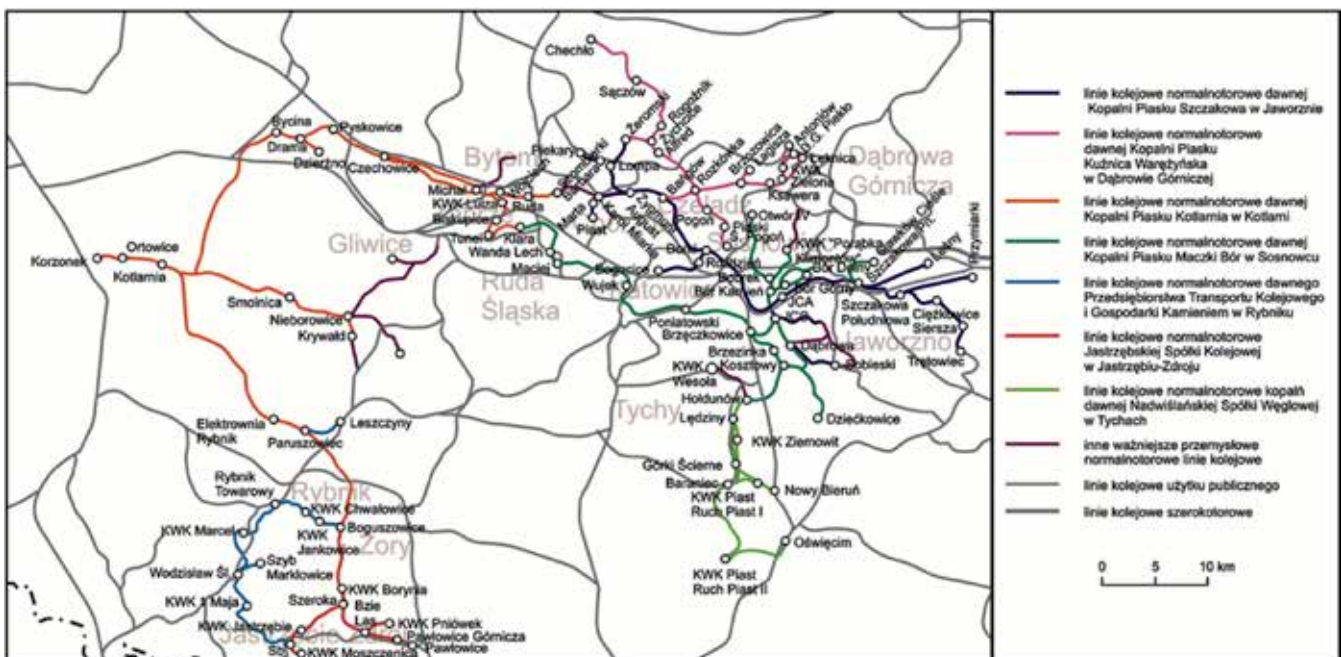
Kopalnia Szczakowa otrzymała Magistralę Wschodnią wraz z linią do Trętowca oraz Magistralę Północną z przyległymi odcinkami w Zagłębiu Jaworznickim [1]. W 2004 r. praktycznie zakończono demontaż sieci trakcyjnej nad całą Magistralą Północną [26]. Najdłużej z linii głównych zelektryfikowana była (do 2012/2013 r.) Magistrala Wschodnia, a ze stacji - stacja



Elektrowóz 201E-277 pokonuje ostatnie kilometry przed stacją Kuźnica Warężyńska KWA (zima 2001)

Jęzor Centralny JCA wraz z łącznicą do stacji PKP PLK Sosnowiec Jęzor (do 2016 r.). Jednocześnie uległa niemal całkowitej fizycznej likwidacji dawna Magistrala Północna, jak również linia prowadząca w kierunku Trzebini, a na Magistrali Wschodniej zdemontowano w większości drugi tor. Warto zaznaczyć, że od 2009 r. dawna sieć kolejowa KP Szczakowa jest zarządzana wraz z dawną siecią Przedsiębiorstwa Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem (PTKiGK) w Rybniku przez spółkę Infra Silesia powstałą na bazie jednej ze spółek zależnych tego ostatniego podmiotu.

W latach 1997-2001 całkowicie zdemontowano sieć trakcyjną na liniach należących do KP Kotlarnia. W drugiej połowie lat 90. zlikwidowano połączenie z siecią PKP w rejonie Klary i Tunelu, w 2002 r. - jeden z najstarszych odcinków kolei piasko-



Rys. 2. Maksymalny zasięg sieci kolei piaskowych i górnictwa węgla kamiennego w województwie śląskim



Kopalnia Piaskowa Szczakowa – przystanek osobowy Szczakowa Most (lato 2001)



Kopalnia Piasku Szczakowa – stacja Jęzor Centralny JCA, 9 lutego 1999 r.



Kopalnia Piasku Szczakowa – stacja Jęzor Centralny JCC (lato 2001)

wych łączący Michała z Czechowicami przez Czekanów [2, 27]. Wycofywanie się zarządcy infrastruktury trwa obecnie (początek 2017 r.) w rejonie Zabrze (likwidacja bocznic do KWK Makoszowy) i Bytomia (likwidacja bocznic do Haldexu Szombierki).

KP Maczki Bór przekazano Magistralę Południową (od stacji JCC do Klary), Magistralę Hołdunowską wraz z ich łącznikiem przez Brzezinkę oraz linie w Zagłębiu i do terminalu przeładunkowego w Cieślach. Likwidacja kopalń Zagłębia Sosnowieckiego przyczyniła się do rozbiórki Magistrali Sosnowieckiej i Linii Klimontowskiej. Najpierw zdemontowano sieć trakcyjną na kilku liniach, głównie w Zagłębiu Sosnowieckim i na końcowym odcinku Magistrali Wschodniej. W 2003 r. niespodziewanie władze spółki podjęły decyzję o wstrzymaniu przewozów trakcją elektryczną i do 2005 r. zlikwidowano sieć trakcyjną. W 2005 r. zerwano połączenie z siecią kolejową KP Kotłarnia w rejonie stacji Klara [2, 27]. Regres tzw. Magistrali Południowej postępował w kolejnych latach, by na dłuższy czas zatrzymać się na zlokalizowanym w Katowicach posterunku Wujek obsługującym KWK Wujek. Jednak na przełomie 2016 i 2017 r. wstrzymano ruch do tego posterunku, przeznaczając odcinek prowadzący do niego od stacji Poniatowski do likwidacji.

Sieci kolei górnictwa węgla kamiennego

Coal mining rail networks

Pierwsza linia kolejowa w Rybnickim Okręgu Węglowym (ROW) tworząca obecną sieć powstała prawdopodobnie około 1882 r. i łączyła stację PKP Rybnik Towarowy z kopalnią Marcel (rys. 2). Około 1907 r. powstało połączenie tej samej stacji z kopalnią Chwałowice, w 1914 r. wydłużone do kopalni Jankowice. Prawdopodobnie w latach 30. uruchomiono linię do kopalni 1 Maja. Dalszy rozwój sieci kolei nastąpił dopiero po II wojnie światowej. W 1955 r. uruchomiono odcinek z Wodzisławia Śląskiego do KWK 1 Maja. Około 1963 r. wydłużono go do kopalni Moszczenica i dalej poprzez KWK Borynia do rybnickich Boguszowic. W 1972 r. uruchomiono linię z Szerokiej do stacji Pawłowice Górnicza, do której już w 1970 r. doprowadzono zelektryfikowaną linię z pobliskich Pawłowic Śląskich. Rozbudowę sieci zakończono w 1975 r., otwierając linię z posterunku Bzie Las do kopalni Pniówek. Do 2001 r. sieć linii górniczych w ROW praktycznie nie zmieniała się – wtedy dopiero zamknięto dla ruchu odcinek łączący Wodzisław Śląski z KWK Moszczenica (przez dawną KWK 1 Maja). Pozostaje ona w większości niezelektryfikowana – sieć trakcyjną zawieszono w latach 70. tylko na odcinkach dojazdowych do KWK Marcel. Stan ten utrzymuje się do dziś [5].

Struktura własnościowa sieci kolei na terenie ROW była zróżnicowana. Część stacji i bocznic stanowiła własność kopalń i była dzierżawiona przez Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Przemysłu Węglowego (PTKiGK) w Rybniku, część została przekazana temu przedsiębiorstwu na własność, a część powstała w ramach inwestycji PTKiGK. Bezpośrednio po swoim powstaniu Jastrzębska Spółka Węglowa (JSW) zleciła PTKiGK m.in. utrzymanie infrastruktury kolejowej. Wskutek monopolistycznej pozycji PTKiGK, władze JSW powołały w 1998 r. własny podmiot – Jastrzębską Spółkę Kolejową, do którego wniosły aportem w kilku transzach linie kolejowe [2]. Powstała wskutek restrukturyzacji PTKiGK spółka zarządzająca wyżej wspomnianą infrastrukturą funkcjonuje obecnie pod nazwą Infra Silesia i jest jedną ze spółek zależnych DB Cargo Polska.

Podobna do rybnickiej, od połowy lat 70. stopniowo elektryfikowana, sieć kolei górniczych działa w pobliżu Tych i Bierunia

i łączy KWK Piast w Nowym Bieruniu z dawną KWK Czeczott w Woli z jednej strony i KWK Piast z KWK Ziemowit w Łędzinach – z drugiej strony. Sieć ta poprzez KWK Ziemowit ma połączenie z sieciami PKP i kolei piaskowych [14]. W przeciwieństwie jednak do powyżej omówionych, formalnie posiada ona status bocznic, stanowiącej własność kopalń węgla kamiennego.

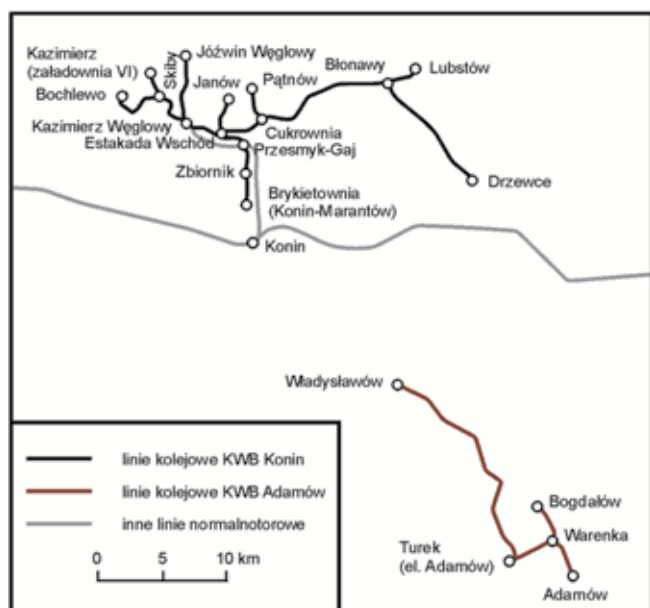
Jej rozwój (rys. 2) zapoczątkowało w połowie lat 50. połączenie kopalni Ziemowit z siecią PKP w Łędzinach i stacją kolei piaskowych w Hołdunowie. Dalszy rozwój sieci kolei górniczych w rejonie Łędzin, Bierunia i Oświęcimia nastąpił na przełomie lat 70. i 80. wraz z uruchomieniem KWK Piast w Nowym Bieruniu. Połączono ją ze stacją PKP w Nowym Bieruniu, Barańcem i Górkami Ściernymi. Zakończenie rozwoju tej sieci było związane z uruchomieniem dawnej KWK Czeczott w Woli koło Oświęcimia. W latach 1987–1988 oddano do użytku odcinki łączące ją ze stacją PKP w Oświęcimiu i z Barańcem.

W 1992 r. rozebrano odcinek Baraniec–KWK Piast, wykorzystywany w ruchu pasażerskim na trasie Tychy (PKP)–KWK Piast oraz w początkowym okresie istnienia KWK Czeczott łączący ją z siecią PKP (nim uruchomiono linię do Oświęcimia). Jego los podzielił odcinek Górki Ścierne–KWK Ziemowit w Łędzinach, zlikwidowany około 1993 r. W latach 2005–2006 pozbawiono sieci trakcyjnej odcinki łączące kopalnie Czeczott i Piast z Górkami Ściernymi. W chwili obecnej sieci tej nie dotyczą większe zmiany.

Sieci kolei górnictwa węgla brunatnego Lignite mining rail networks

Początkowo koleje na terenie KWB Konin były wąskotorowe. Do czasu wybudowania elektrowni służyły do zaopatrywania w surowiec brykietownię w Koninie-Marantowie. W 1962 r. uruchomiono linię łączącą Pątnów z elektrownią Konin i wybudowano normalnotorową bocznicę z Konina do Pątnowa. Od tegoż roku budowano już wyłącznie koleje o prześwicie 1 435 mm [9, 10].

Główny okres kształtowania się sieci kolei KWB Konin przypadł na lata 60., kiedy powstały linie łączące elektrownie Konin i Pątnów z odkrywkami w Kazimierzu, Pątnowie i Gosławicach.



Rys. 3. Maksymalny zasięg sieci kolei górnictwa węgla brunatnego w Zagłębiu Konińskim



Most rozładunkowy piasku na terenie KWK Kleofas w Katowicach (lato 2001)



Służbowy pociąg pasażerski na sieci Kopalni Piasku Szczakowa (Sosnowiec, wrzesień 2001)

W 1972 r. otwarto linię do odkrywki Józwin, a 10 lat później – do odkrywki Lubstów. Ostatnim, uruchomionym w 2004 r. odgałęzieniem była linia prowadząca z Błonawy do Drzewiec (rys. 3). W 2011 r. była gotowa dokumentacja nowej linii łączącej stację Lubstów ze stacją zlokalizowaną przy odkrywce Tomisławice.

Sieci kolejowe kopalń węgla brunatnego formalnie mają status bocznic kolejowych, a ich istnienie związane jest dość ściśle z wydobyciem – jego zakończenie w danym miejscu zazwyczaj powoduje także zakończenie eksploatacji linii kolejowej. Niemniej, do połowy lat 90., mimo wyczerpywania się zasobów surowca, główne ciągi transportowe pozostawały bez zmian. Dopiero w 1997 r. wstrzymano ruch na pierwszym stałym odcinku – linii Skiby–Bochlewo. W 2002 r. zakończono kolejową obsługę odkrywki Pątnów, likwidując prowadzące do niej odcinki. W kolejnych latach zamknięto linie wiodące do brykietowni w Marantowie i odkrywki Kazimierz (stacja Skiby).



Sieć kolejowa KWB Konin – pociąg z elektrowozem EL2 na stacji Cukrownia 27.03.2017, Fot. A. Zieliński

Wobec dotychczasowego fiaska budowy linii do Tomisławic opisana powyżej sytuacja na chwilę obecną nie uległa zmianom. Węgiel z odkrywki Tomisławice jest dowożony samochodami do załadowni Lubstów i dopiero stamtąd ekspediowany dalej drogą kolejową do elektrowni.

Do transportu węgla z odkrywki Adamów (KWB Adamów w Turku) do elektrowni Adamów uruchomiono w 1964 r. pierwszą, zelektryfikowaną, normalnotorową linię kolejową (rys. 3). W latach 1978–1979 powstały nowe linie do Bogdałowa i Władysławowa [16]. W 2012 r. odkrywka Władysławów została zamknięta, a w 2013 r. prowadząca do niej linia kolejowa całkowicie rozebrana. Obecnie waży się losy całej kopalni i związanej z nią kolei – według najbardziej pesymistycznych wariantów wydobycie miałyby się zakończyć nawet z końcem 2017 r.

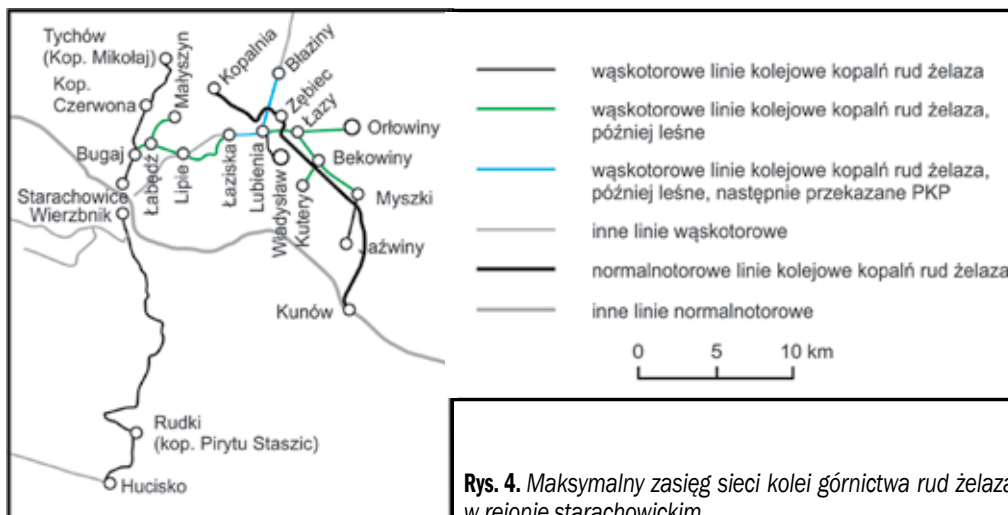
Sieć kolei górnictwa rud żelaza Iron ore mining rail network

Na terenie regionu starachowickiego funkcjonowała także nietypowa dla górnictwa rud żelaza, zelektryfikowana napięciem

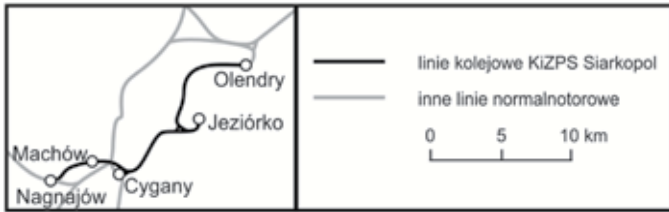
1500 V i licząca ok. 5 km długości, normalnotorowa linia kolejowa Kopalni i Zakładów Przetwórczych Piasków Żelazistych w Zębcu. Powstała ona prawdopodobnie około 1961 r. (rys. 4). W 1970 r. zdecydowano o zakończeniu wydobycia piasków żelazistych i likwidacji linii. Niewątpliwie była to jedna z bardziej chybionych inwestycji kolejowych w przemyśle w epoce PRL. Zainwestowano znaczące środki publiczne w coś, co w normalnych warunkach powinno służyć przewozom przez dziesięciolecia, a wykorzystywane było niespełna dekadę. W takich warunkach zastanawiające jest, dlaczego nie wybudowano tu kolei wąskotorowych kwalifikujących się znacznie bardziej jako rozwiązania tymczasowe.

Sieć kolei górnictwa rud miedzi Cuprum ore mining rail network

W górnictwie miedziowym odnotowujemy jeden przypadek funkcjonowania sieci kolejowej, która formalnie, w większości, posiada obecnie status bocznicy. Niestety brakuje szczegółowych danych dotyczących uruchamiania poszczególnych odcinków. Można jednak przyjąć, że powstawanie kolejnych fragmentów sieci było skutkiem budowy i uruchamiania nowych kopalni. Za moment powstania pierwszego odcinka, zapewne prowadzącego od stacji PKP Lubin Górnicy do stacji Lubin Kopalnia, można przyjąć rok 1960. Kolejne rozbudowy miały prawdopodobnie miejsce wraz z budową kopalni Polkowice (uruchomiona w 1968 r.), Rudna (1974 r.) i Sierszowice (1980 r.). Według serwisu Baza Kolejowa [29] elektryfikacji poddano jedynie odcinek Lubin Górnicy–Lubin Kopalnia i nastąpiło to w 1986 r. przy okazji analogicznych prac na linii PKP Legnica–Rudna Gwizdanów (rys. 5).



Rys. 4. Maksymalny zasięg sieci kolei górnictwa rud żelaza w rejonie starachowickim



Rys. 5. Maksymalny zasięg sieci kolei górnictwa siarkowego w rejonie tarnobrzeskim



Rys. 6. Maksymalny zasięg sieci kolei górnictwa rud miedzi w rejonie lubińskim

Sieć kolei górnictwa siarkowego Sulfur mining rail network

Także w przypadku sieci kolejowej łączącej Zakłady Kopalń i Zakładów Przetwórczych Siarki Siarkopol trudno o precyzyjne materiały dotyczące jej rozwoju. Według danych zawartych w internetowym atlasie kolejowym Polski [30] wszystkie linie kolejowe pomiędzy Olenadrami, Jeziórkiem, Machowem i Nagnajowem powstały w 1973 r. (rys. 6). Posiłkując się mapami topograficznymi można jednak odnieść wrażenie, że odcinek Olendry–Jeziórko musiał powstać później (być może w podobnym czasie jak datowana na 1983 r. Ciepłownia Olendry, pojawiają się także informacje, że ten fragment sieci był własnością PKP). Weryfikacji z pewnością wymagają również informacje o elektryfikacji w 1989 r. nie tylko łącznic do stacji Olendry, ale także odcinka Olendry–Jeziórko. Zelektryfikowana została także łącznica prowadząca ze stacji kolejowej w Chmielowie do stacji zakładowej Machów. Wraz z załamaniem się popytu na siarkę rodzimą w początku lat 90. rozpoczął się gwałtowny regres sieci. Zdemontowano dopiero co zbudowaną sieć trakcyjną (najpierw do Jeziórka, a potem również do Machowa). W 1990 r. zlikwidowano połączenie Machowa do Nagnajowa, a w 1999 r. wszystkie linie prowadzące do Jeziórka.

Podsumowanie

W artykule przedstawiono w sposób syntetyczny rozwój i regres funkcjonujących w Polsce sieci normalnotorowych kolei górniczych oraz definiuje szanse i zagrożenia przed nimi stojące. Omawiane są tu sieci kolei piaskowych, górnictwa węgla kamiennego i górnictwa węgla brunatnego oraz rud żelaza i miedzi, a także siarkowego. Rozwój kolei piaskowych zapoczątkowany został na początku pierwszej dekady XX w. w rejonie Pyskowic. Na sile przybrał jednak dopiero w początku lat 50. i 60., a sieć kolei została ostatecznie ukształtowana w latach 80. Większość linii kolejowych została zelektryfikowana. Po

1989 r. jednolita sieć została podzielona pomiędzy 4 nowych właścicieli. W końcu lat 90. rozpoczął się proces jej głębokiego regresu zakończony rezygnacją z utrzymywania elektryfikacji i demontażem także linii magistralnych. Jedną z przyczyn jest tu zaprzestanie wydobycia węgla w wielu kopalniach tego regionu. Niepokojącym zjawiskiem jest ciągłe ograniczanie zastosowania płynnej podsadzki w działających kopalniach skutkujące zapadliskami. Uwzględniając koncentrację wydobycia węgla w kopalniach niedostosowanych do stosowania podsadzki płynnej, można zakładać narastanie regresu tej sieci. Można również oczekiwać, że ostatecznie szanse przetrwania mają linie obsługujące elektrownie nieposiadające innej możliwości zaopatrywania niż kolejami piaskowymi. Pozostałe linie kolejowe, wobec braku alternatywnych możliwości wykorzystania, w ciągu najbliższych kilkunastu lat prawdopodobnie ulegną likwidacji.

Wyróżnia się dwie sieci kolei górnictwa węgla kamiennego – pierwsza z nich, praktycznie niezelektryfikowana funkcjonuje od 1882 r. w ROW. Poważniejsze zmiany w jej układzie nastąpiły dopiero na początku XXI w. w skutek zamknięcia części kopalń. Druga istnieje od lat 50. w okolicach Tych i Oświęcimia (do połowy pierwszej dekady XXI w. w dużej mierze zelektryfikowana). Można oczekiwać, że w perspektywie 20–30 lat i te sieci kolejowe ulegną likwidacji, o ile nie znajdzie się dla nich inne zastosowanie (np. regionalne pasażerskie przewozy kolejowe). 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 jest praktycznie pozbawione dostępu do narodowej sieci kolei. Podejmowane są tam stałe próby prowadzenia po niej ogólnodostępnych przewozów pasażerskich.

Sieci kolei górnictwa węgla brunatnego zaczęły powstawać dopiero w latach 60. Wysnuty przez autora kilka lat temu wniosek, że ze względu na specyfikę węgla brunatnego przyszłość tego typu kolei wydaje się być niezagrażona, okazał się jednak mylny – w związku z planowanym zaprzestaniem eksploatacji tej kopaliny w rejonie Turka, tamtejsza sieć kolejowa najprawdopodobniej ulegnie w bliskiej przyszłości całkowitej likwidacji.

Uruchomione w latach 60. i zamknięte w kolejnej dekadzie sieci w górnictwie rud żelaza należy rozpatrywać już tylko w aspekcie historycznym. Podobnie ma się rzecz z funkcjonującymi na przestrzeni niespełna trzech dziesięcioleci kolejami obsługującymi tarnobrzeskie zagłębie siarkowe powstałymi w początku lat 70. i definitywnie zamkniętymi do końca lat 90. W przypadku uruchomionych w latach 60. kolei obsługujących wydobycie miedzi w Zagłębiu Lubińskim na razie nie widać zagrożenia dla ich dalszej egzystencji.

Bibliografia

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, Warszawa-Rzeszów 2003, t. 9.
3. Ciechański A., *Koleje piaskowe*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 11.

- Ciechański A., *Regres kolei przemysłowych w Polsce i jego przejawy*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG”, Warszawa-Rzeszów 2004, t. 10.
- Ciechański A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, IGiPZ PAN, Warszawa 2013.
- Historia elektryki polskiej – tom V: Trakcja elektryczna*, WNT, Warszawa 1971.
- Kaźmierczyk T., Kościej A., Krzykowski J., Matyasik G., Noworyta M., Regulowski S., Wdaniec J., Wyprało H., Zając Z., *Kopalnia Piasku Szczakowa S.A.*, Kopalnia Piasku Szczakowa, Jaworzno 1995.
- Kaźmierczyk T., Kopczyńska J., Kościej 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.
- Kowalczykiewicz Z., *Zacząło się w Brzeźnie (Dzieje KWB Konin 1945–1995)*, Kopalnia Węgla Brunatnego Konin, Konin 1995.
- Kowalczykiewicz Z., *Okruchy kopalnianego czasu. Kopalnia Węgla Brunatnego Konin w danych i faktach do 1996 r.*, Kopalnia Węgla Brunatnego Konin, Konin 1997.
- Koziarski S., *Elektryfikacja sieci kolejowej w Polsce*, „Czasopismo Geograficzne” 1985, nr 1.
- Koziarski S., *Koleje piaskowe i górnicze w województwie katowickim*, „Przegląd Komunikacyjny” 1989, nr 2.
- Koziarski S., *Sieć kolejowa w aglomeracjach miejsko-przemysłowych makroregionu południowego*, Instytut Śląski, Opole 1989.
- Koziarski S., *Rozwój sieci kolejowej na Śląsku*, Instytut Śląski, Opole 1990.
- Lijewski T., *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa 1986.
- Piasecki A., *Kopalnia Węgla Brunatnego Adamów 1959–1999*, KWB Adamów, Turek 1999.
- Rola Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego w polskim górnictwie węgla kamiennego w zakresie stosowania podsadzki płynnej*, Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego, Katowice 1970.
- Rozpędowski S., *Kolej górnicza Kopalni Węgla Brunatnego „Adamów” S.A.*, „Węgiel Brunatny” 2005, nr 2, www.ppwb.org.pl (dostęp 04.02.2011).
- Rudziński A., *Koleje górnicze KWB Konin*, „Węgiel Brunatny” 2/2008, www.ppwb.org.pl (dostęp 04.02.2011).
- Rudziński A., *Koleje górnicze KWB Konin*, „Technika Transportu Szynowego” 2009, nr 4–5.
- Rusak R., *Nowi operatorzy na torach PKP – kopalnie piasku podsadzkowego*, „Technika Transportu Szynowego” 1998, nr 9.
- Rusak R., *Koleje kopalni „Paryż”*, „Świat Kolei” 1998, nr 5.
- Rusak R., *Koleje Gwarectwa „Hrabia Renard”*, „Świat Kolei” 1998, nr 6.
- Rusak R., *30 lat trakcji elektrycznej Kopalni Piasku „Kuźnica Wąreżyńska”*, „Świat Kolei” 1999, nr 3.
- Rusak R., *Koleje przemysłowe na Górnym Śląsku*, „Technika Transportu Szynowego” 2001, nr 8.
- Rusak R., *Koleje piaskowe po dwóch latach działalności*, „Technika Transportu Szynowego” 2003, nr 10.
- Soida K., Furtek M., Roszak T., *Koleje piaskowe. t. 1*, Euro-sprinter, Katowice 2007.
- Soida K., Karniewski J., Roszak T., Dąbrowski H., Podlejski Z., Szafirski T., *Dzieje Katowickiego Okręgu Kolejowego*, Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Katowice 1997.
- www.bazakolejowa.pl (dostęp 20.04.2017).
- www.pl.atlaskolejowy.net (dostęp 20.04.2017).

Zdjęcia nieoznaczone – autor

The rail communication between Poland and the Kaliningrad Region

This paper presents in a synthetic way the development and contraction of standard-gauge mining rail networks in Poland and defines the opportunities and threats facing them. It describes rail networks of sand, coal and lignite mining, as well as mining of iron and copper ores, as well as sulfur. The development of sand railways was initiated at the turn of the 1900s and 1910s in the Pyskowie area. However, it took power only in the early 1950s and 1960s. Their network was finally formed in the 1980s. Most of the railway lines were electrified. After 1989, the single network was split between four new owners. At the end of the 1990s, its deep contraction began with the abandonment of electrification and disassembly of the main lines. One of the reason of this situation was ceasing of coal mining in many mines in the region. It can be expected that ultimately survival opportunities are provided only for lines serving the power stations with no alternative ways of supply. The remaining rail lines, due to lack of alternative uses, will probably be closed-down in the next few to several years.

There are two networks of coal mining railways. The first, practically unelectrified, has been operating since 1882 in Rybnik Coal Region. More serious changes in its topology occurred only in the year 2000, as a result of the closure of some mines. The second network existed since mid-1950s near Tychy and Oświęcim (until the mid-2000s largely electrified). It can be expected that in the next 20-30 years, these rail network will be dismantled, unless there are no other uses for them (eg. regional passenger rail transport). This process, due to the age of the mines, will be delayed in comparison to the sand rail, but with the completion of the coal extraction, most of them, especially near Tychy, Bieruń and Oświęcim, are expected to be dismantled. The situation in the area of Jastrzębie-Zdrój, which is practically separated from national rail network, is different. Constant attempts are made to conduct public passenger transport. Lignite mining rail networks began to emerge only in the 1960s. The authors proposal made a few years ago, that due to the specifics of lignite, the future of this type of networks seems unlikely to be threatened, has been misleading. Due to the planned abandonment of lignite extraction in the Turek region, this rail network can be completely dismantled in the near future.

The network of the iron ore mining, which was built in the 1960s and closed down in the next decade, has to be considered only in historical terms. Similarly, with less than three decades in operation, sulfur mining rail network in Tarnobrzeg area were originated in the early 1970s, and definitively closed down until the late 1990s. The railways serving the copper mining in the Lubin area started in early 1960's and there are no obstacles for their further existence.

Keywords: mining, history, transport, mining railways, industrial railways.

Autor:

dr **Ariel Ciechański** – Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN