

Katarzyna Gadecka

"Z dziejów kolejek wąskotorowych w dobrach Radziwiłłów, Platerów i Wielowiejskich : dziś w powiatach: skarżyskim, szydłowieckim i koneckim" ...: [recenzja]

Z Dziejów Regionu i Miasta : rocznik Oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego w Skarżysku-Kamiennej 1, 159-163

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Recenzje

Ireneusz Kuliński

***Z dziejów kolejek wąskotorowych w dobrach
Radziwiłłów, Platerów i Wielowiejskich
(dziś w powiatach: skarżyskim, szydłowieckim i koneckim),
Skarżysko-Kamienna 2008, ss. 102, il. 73.***

Temat kolejek wąskotorowych na terenie Kielecczyzny nie doczekał się wielu opracowań³⁵⁸. Wynika to niewątpliwie z braku zachowanych źródeł i pracochłonności oraz stopnia trudności zagadnienia. Niewielkie zainteresowanie problematyką kolejek można tłumaczyć także brakiem zamiłowania do tejże tematyki. Niewątpliwie problem wąskotorówek wymusza wieloletnie zaangażowanie ze strony badacza, autor bowiem powinien orientować się w tematyce przemysłów: drzewnego, hutniczego i kopalniano-wydobywczego. Umiejętność sprawnego odczytania map i planów jest również niezbędna. Niejednokrotnie są one ostatnimi dowodami istnienia danej linii. Dopiero po tak wnikliwym poznaniu mechanizmów, schematów i zależności między kolejkami a przemysłem można pokusić się o syntezę. Takiego zaangażowania i pasji, wręcz hobbistycznego zacięcia nie można odmówić autorowi pracy *Z dziejów kolejek wąskotorowych w dobrach...*, Ireneuszowi Kulińskiemu. Książka została poświęcona dziadkowi autora *i rzeszy bezimiennych pracowników kolei wąskotorowych* (s. 101).

Praca obejmuje terytorium trzech powiatów: skarżyskiego, szydłowieckiego i koneckiego. Wyznaczenie cezury chronologicznej nie jest już takie proste. Autor opisuje kolejki wąskotorowe przez cały okres

³⁵⁸ Zob. A. Cygan, *Starachowickie kolejki wąskotorowe*, Starachowice 2006; B. Kozak, *Zagnańskie kolejki wąskotorowe*, Warszawa 2009.

ich działalności, czyli od końca XIX w. do lat sześćdziesiątych XX w. Publikację rozpoczyna *Rys historyczny* wprowadzający Czytelnika w historię rodzin ziemiańskich Radziwiłłów i Broel-Platerów, posiadających dobra na interesujących autora terenach. Zabrakło w tym tekście wiadomości o Wielowiejskich, którzy posiadali dobra ziemskie obejmujące tereny *na południe po Sorbin i Krasną. Na zachodzie po Wołów (dziś dzielnica Stąporkowa) i Nieborów. Od północy graniczyły z dobrami Platerów z Niektania* (s. 70). Na obszarze dóbr znajdowała się m.in. cegielnia „Odrowąż”. Ogólnie autor zamieścił w książce bardzo mało informacji o rodzinie Wielowiejskich. Nie uzasadnił tego posunięcia, przez co pojawia się wrażenie braku równowagi między opisami poświęconymi poszczególnym familiom.

Publikacja składa się z 15 krótkich rozdziałów. Dwa pierwsze poświęcone są linii kolejowej stacja PKP Szydłowiec – stacja PKP Bliżyn oraz stacja PKP Bliżyn – kamieniołom „Skały”. Są to rozdziały przeważnie zawierające opisy tras kolejek wraz z wykorzystywaniem wagoników do przewozu białego piaskowca z kamieniołomu „Skały” na potrzeby drogownictwa. Dodatkowo autor umieścił w nich informacje dotyczące uzdrowiska w Kolonii Letniskowej Brzask-Brzeście w gminie Bliżyn. W okresie międzywojennym dużą popularność zdobyły wody *źródlane Brzasku, badane rzekomo przez laboratorium w Wiedniu* (s. 14). Z kolei rozdział *Kolejka leśno-półowa stacja PKP Bliżyn – Uroczysko Zapowiedź* wprowadza czytelnika w proces wycinki lasu i związane z tym trudności transportu drewna. Konieczność częstego przekładania torów w miarę wycinki lasu nierzadko modyfikowała trasę kolejki. Dlatego też prowizorycznie ułożone tory nie posiadały nasypów. Z kolei brak nasypów stabilizujących jazdę wagoników był przyczyną częstych wykolejeń.

Osobne zagadnienie tworzy *Huta żelaza w Chlewiskach i kolejki wąskotorowe*. W rozdziale tym autor umieścił podpunkty *Kolejka wąskotorowa: stacja PKP Szydłowiec – huta w Chlewiskach, Wielki piec w Chlewiskach – Skłobska Góra, Skłobska Góra – Skalna i Koźła Góra, do kopalni „Nad Wałami”, Huta Chlewiska – tartak w Aleksandrowie, Kopalnie i kolejka wąskotorowa w Chlewiskach w okresie II wojny światowej*. I. Kuliński w treści tej części oraz następniej *Kolejki wąskotorowe w rejonie Niektania i Stąporkowa* omówił przebieg linii kolejowych w dobrach Broel-Platerów. Dostarczył informacji o okolicznościach powstania, ich właścicielach, trasach kolejek, obsłudze oraz pracowni-

kach. Dodatkowo szeroko rozpisuje się na temat konstrukcji budowy, działania oraz zatrudnienia w kopalniach i hutach w regionie. O podobnej tematyce traktują kolejne rozdziały: *Kolejki wąskotorowe: kopalnia „Pieńko Niekłańskie” – „Prażaki Zakładów Ostrowieckich”, kopalnia „Stanisław” w Błotnicy – główny szyb, Zakłady Górniczo-Hutnicze w Stąporkowie – kopalnia „Stara Góra”, z rozgałęzieniem do kopalni „Pieńko”, kopalnia „Edward” przy Osicowej Górze – huta Stąporków.* Cennym dodatkiem jest szkic sytuacyjny kopalni „Stanisław” w Błotnicy wykonany przez autora na podstawie relacji byłej pracownicy kopalni.

Osobny rozdział I. Kuliński poświęcił kolejce linowej: *Kolejka linowa: centralny szyb kopalni „Stanisław” – Huta Stąporków.* Obecnie jedynymi śladami świadczącymi o istnieniu tej kolejki są stopy fundamentowe o powierzchni ok. 1 m².

W rozdziale *Parowozownia kolejki wąskotorowej w Stąporkowie* autor zajął się infrastrukturą i zapleczem administracyjnym kolejek oraz pracownikami parowozowni na terenie huty Stąporków. Następnie praca traktuje o wykorzystywaniu kolejek przez cegielnię Sołtyków (*Kolejka wąskotorowa: Cegielnia Sołtyków – Rezerwat Gagaty Sołtykowskie*) oraz tartaki i nadleśnictwa (rozdziały: *Kolejka wąskotorowa: PKP Sołtyków – lasy Leśnictwa Ciechostowice, Kolejki wąskotorowe w Suchedniowie: kolejka wąskotorowa Antoniego Wędrychowskiego, Kolejka wąskotorowa: Nadleśnictwo Suchedniów*).

Bardzo ciekawym fragmentem jest opis „Dnia leśnika” (s. 83). Pracownicy żyli w zgodzie z naturą, która dawała im możliwość zarobku. Dlatego też raz w roku sadzili drzewa wzdłuż tras kolejki. W ten sposób odnawiali wytrzebiony uprzednio drzewostan w pobliżu torów. Mimo, iż autor nie zawarł tego w tytułach rozdziałów, nie przemysł i trasy kolejek chciał uczynić najważniejszymi kwestiami swojej pracy, ale właśnie zwyczaj i proste życie pracowników: *Dzieje kolejek to historie ludzi i ogromnego wkładu pracy. Dawały utrzymanie całym rodzinom. Często były łącznikiem między miejscem zamieszkania i miejscem pracy. Stanowiły w wielu miejscach jedyny środek transportu osobowego* (s. 7). W tym celu autor wykorzystał w pracy m.in. relacje byłych pracowników kolejek i kopalń oraz ich rodzin. Wspomnienia stanowią nieocenione źródło wiedzy na temat funkcjonowania kolejek. Często dzięki nim autorowi udawało się odnaleźć trasę kolejek, gdyż w niektórych miejscach było to już nie do odtworzenia. Miał do dyspozycji również ich prywatne dokumenty rodzinne.

Bezspornie autor poszukiwał również zdjęć i map archiwalnych. Ich skany wzbogacają treść publikacji. Jest to jednak szczątkowy materiał archiwalny i kartograficzny, nie w pełni pokrywający „białe plamy”. Do takich punktów należą okolice miast, które rozbudowując się dokonywały całkowitej rewitalizacji dawnych duktów, którymi biegły tory. Dlatego też obraz stworzony przez materiały archiwalne, wzbogacony przez relacje świadków ułatwia Czytelnikowi lokalizację w terenie omawianych, a nieistniejących już torowisk.

W *Aneksie I*. Kuliński umieścił teksty, które powstały już po opracowaniu całej książki. Zaznaczył jednakże, iż treści: *Opierają się tylko na relacjach osób i wymagają jeszcze potwierdzenia* (s. 95). Należą do nich: *Kolejka z kamieniołomu Pogorzałe k. Skarżyska do składnicy przy trasie Kraków – Warszawa*, *Kolejka wąskotorowa w tartaku Antoniego Tylmana w Skarżysku-Kamiennej*, *Cegielnie rodziny Rzeszowskich w Skarżysku-Kamiennej* oraz tekst Andrzeja Cygana *Kolejka wąskotorowa Jastrząb*.

Autor zamieścił również własne fotografie z leśnych wędrówek. Część obrazów psują jednakże postronne postaci. Moim zdaniem należało przywiązać więcej uwagi do wyboru zdjęć. Nie umniejsza to zasług w fotograficznym udokumentowaniu przez autora przebycia leśnych dróg w poszukiwaniu śladów zapomnianych kolejek.

Mimo włożonej pracy i zaangażowania autora publikacja nie jest wolna od niedociągnięć. Zabrakło zestawień statystycznych na temat roli transportu pociągowego w gospodarkach dóbr ziemskich rodzin Radziwiłłów, Platerów oraz Wielowiejskich. Autor nie podaje informacji, iż przeprowadził kwerendy w zespołach archiwalnych tychże rodzin znajdujących się w Archiwum Państwowym w Kielcach oraz Radomiu. Wykazy wartości, porównania i tabele udziału transportu pociągowego w gospodarce ziemiańskiej znacznie wzbogaciłyby publikację.

Reasumując chcę zdecydowanie podkreślić, że pomimo tych uwag publikacja I. Kulińskiego jest pracą bardzo dobrą o dużym potencjale popularnonaukowym. Należy zaznaczyć, że z powyższych powodów temat wąskotorówek jest bardzo trudny. Autor przed napisaniem pracy przeprowadził obszerne badania terenowe. Całość publikacji jest kompilacją zagadnień dotyczących linii wąskotorowych z ich wykorzystaniem jako transportu do przewozu urobku z kopalń, a tym samym ich umiejscowienia i działania. Jest to jak najbardziej słuszny zabieg autora, gdyż oba podmioty (kolejki i kopalnie) były ze sobą nierozse-

rwalnie związane. Ważną rolę w działaniu obu miały również huty, cegielnie i tartaki. Istnienie zakładów wymuszało niejako powstanie i działalność kolejek wąskotorowych. Autor świadomy tych zależności starał się w publikacji umieścić nie tylko siatkę tras, ale również opisy eksploatacji wąskotorówek w działalności regionalnego przemysłu.

Zdaję sobie sprawę, iż część niedociągnięć prawdopodobnie związana jest z fragmentarycznością źródeł. Publikacja jest świadectwem, jak wiele autor poświęcił jej czasu i energii, aby stworzyć dzieło posiadające wiele walorów odkrywczych i wypełniającą lukę w tej tematyce. Publikacja jest małym kompendium wiedzy o kolejkach. Ich ślady obecnie pozostały głównie w lasach w postaci zarośniętych nasypów, które niejednokrotnie odróżnić od ukształtowania terenu może tylko znawca. Z tym problemem autor poradził sobie znakomicie. Aby lepiej zobrazować opisy dawnych tras sam wyruszył ich tropem. Książeczka pełna jest również szczegółowych objaśnień i wskazówek, które należy się udać, aby nie zboczyć z trasy. Zawiera także lokalizację pomników, ruin kopalń i przemysłu wydobywczego. Można pokusić się o stwierdzenie, iż *Z dziejów kolejek wąskotorowych...* stanowi doskonały przewodnik po regionie, szlakiem historii industrialnej. Jestem przekonana, iż główny cel powstania publikacji został osiągnięty i dzięki ciężkiej pracy autora *nie odjedzie ostatnia „ciuchcia” z naszej pamięci* (s. 7).

Katarzyna Gadecka