

# Historia Bukowieckiej Kolei Dojazdowej.

## 1. Początki.

Uchwalona 28 lipca 1892 roku ustawa "o kolejkach" ("Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen in Preussen") określająca zasady budowy i dofinansowywania przez państwo linii kolejowych trzeciorzędowego znaczenia budowanych przez związki samorządowe lub przedsiębiorstwa prywatne i oddawanych do użytku publicznego, wzbudziła duże zainteresowanie w kręgach władz powiatowych. Z uwagi na zły stan dróg bitych na tym terenie już wcześniej (prawdopodobnie od około 1885 roku) istniało kilka prymitywnych kolei wąskotorowych o prześwicie 600mm, na których ruch (sprowadzający się głównie do przewozu płodów rolnych) prowadzono trakcją konną.

Dla historii Bukowieckiej Kolei Dojazdowej istotne stały się dwie z nich: linia łącząca folwarki Wierszyniec i Czelawa, później przedłużona do stacji kolei normalnotorowej w Bukowie, oraz po drugiej stronie rzeki Liwy kolej folwarku Radziszew łącząca należące doń sioła (Wola Radziszewska, Warylewko, Plewiska) z mającą wkrótce otrzymać prawa miejskie osadą Radziszew – gdzie przy bitym trakcie znajdowała się stacja przeładunkowa.

Po wejściu ustawy w życie zaistniała szansa połączenia tych linii i przekształcenia ich w kolej "z prawdziwego zdarzenia". W tym celu właściciele wymienionych już dóbr ziemskich oraz zarząd nowopowstałej cukrowni w Szczytniskach (wówczas niem. Spitzburg) utworzyli spółkę "Spitzburger Kleinbahn Gesellschaft G.m.b.H."

Prace projektowe rozpoczęto już w 1897 roku, zachowując typową dla kolejek rolniczych szerokość 600mm. Jednak właściwa budowa kolejki ruszyła znacznie później, bo dopiero w 1905. Opóźnienie to zostało spowodowane trudnościami terenowymi (budowa wymagała przeprowadzenia szeroko zakrojonych prac melioracyjnych pomiędzy Czelawą a Radziszewem, w tym kosztownej przebudowy istniejącego mostu drogowego nad rzeką Liwą) a także katastrofalną suszą latem 1901, która spowodowała znaczne straty w rolnictwie i co za tym idzie zmniejszenie środków wpływających na budowę kolejki. Budowa torowiska ze Szczytnisk do Czelawy, oraz gruntowna przebudowa odcinka Czelawa - Bukowo Człuchowskie, dotychczas obsługiwane trakcją konną, trwała przez cały rok 1905, a także przez część roku następnego. W 1906 zbudowano także budynki parowozowni w Bukowie, parowozowni pomocniczej w Szczytniskach, oraz nowoczesną wówczas wyładownię w cukrowni w Szczytniskach. Wybudowano także nową stację w Radziszewie (na przecięciu nowej linii do Szczytnisk z linią folwarczną, którą przyłączono do układu stacyjnego).

Przy budowie torowiska oraz przez pierwszy rok istnienia linii używano bliźniaczych trzyosiowych parowozów produkcji Krauss - Maffei AG, które jednakże okazały się zbyt słabe z uwagi na rosnące przewozy i zwiększający się ciężar pociągów. W związku z tym w 1907 roku w fabryce Henschel & Sohn w Cassel złożono zamówienie na nowy, silniejszy parowóz, który mógłby zaspokoić coraz większe potrzeby kolejki. Przybyły na początku 1908 roku typowy tendrzak tzw. BrigadeLok o układzie osi 0-4-0 otrzymał nazwę "Spitzburg". Dwa już pracujące parowozy nosiły nazwy: "Verschinz" i "Tschelau", ponieważ na kolejce nie numerowano kolejno parowozów. Kolejki Bukowiecka oraz Opalenicka były jedynymi kolejkami wąskotorowymi na terenie zaboru pruskiego które konsekwentnie praktykowały oznaczanie lokomotyw nazwami miejscowości leżących przy trasie kolejki, a nie numerami. Do obsługi ruchu osobowego kolejka posiadała cztery 4-osiowe wagony produkcji Gebruder Hoffmann & CO AG Breslau, ruch towarowy obsługiwało kilkadziesiąt (brak dokładnych danych) wagonów węglarek i krytych zbudowanych w tej samej firmie. Wagony te, oraz posiadane trzy parowozy początkowo wystarczały dla potrzeb ruchu. W obliczu wzrastających przewozów towarowych spółka postanowiła zakupić jeszcze jeden parowóz. Tendrzak tego samego typu co "Spitzburg" przybył na kolejkę w 1911 roku, i otrzymał nazwę "Radziszew".

## 2. Pierwsza Wojna Światowa i 20-lecie międzywojenne.

Wybuch I wojny światowej spowodował znaczny spadek przewozów na kolejce i zastój. Ograniczono się tylko do bieżących napraw, a i tak kolejka po ustąpieniu zaborców była bardzo zdewastowana, w związku z czym przez pierwsze 2 lata po wojnie w ogóle nie pracowała (konieczne były remonty taboru i mostów). Po doprowadzeniu infrastruktury do porządku, w dwudziestolecie międzywojennym sieć znacznie się rozrosła, a to za sprawą rozpoczęcia na początku lat 20-tych budowy nowego odcinka z Bukowa na południe przez Myszewo do Brzany i połączenia z kolejną konną linią Brzana – Kałdowo - Port. Około 2-tysięczne Myszewo już przed wojną zabiegało o połączenie kolejowe, jednak niemieccy członkowie zarządu wówczas nie widzieli w tym korzyści. Istniejący już port na rzece Brzana rozbudowano, spodziewając się zwiększonego obrotu towarów. Budowa linii trwała 3 lata do roku 1923, z uwagi na trudny, niemal górski teren pomiędzy Podwyżem a Rudniczem i konieczność budowy dwóch tuneli.

Na początku lat 20-tych zmieniono nazwę spółki na "Bukowiecka Kolej Powiatowa S.A.". Spolszczono też nazwy parowozów. I tak "Tschelau" otrzymał nazwę "Czelawa", "Verschinz" "Wierszyniec", a "Spitzburg" - "Szczytniska". Parowóz "Radziszew" ze zrozumiałych względów pozostał przy swojej dotychczasowej nazwie.

Stopniowa rozbudowa cukrowni w Szczytniskach spowodowała znaczne zwiększenie zapotrzebowania na buraki cukrowe, a wkraczająca mechanizacja oraz chemizacja rolnictwa pozwoliła na uzyskiwanie większych plonów, co spowodowało również rozbudowę kolei folwarku Radziszew. Linię tę przedłużono w pierw do pobliskiego majątku Wielkopole, a kilka miesięcy później także do wsi Matejki i Sowice, a po kolejnej kampanii buraczanej do folwarku Ruszkowo. Na początku roku 1939 zbudowano odgałęzienie oraz dużą stację w okolicy osady Zieleniew, zaopatrzoną w trójkąt do obracania parowozów. Planowano też dalszą rozbudowę tego odcinka.

W związku z rozbudową sieci, gruntownie przebudowano stację w Bukowie Człuchowskim, dodając zaplecze techniczne, warsztaty naprawy wagonów i więcej torów postojowych oraz rozbudowano wyjazd ze stacji tworząc trójkąt w miejscu dotychczasowego zakrętu. W celu ułatwienia przesiadania się pasażerów zbudowano również oddzielną stację pasażerską za wiaduktem, przy stacji normalnotorowej.

Wcześniej, w 1931 roku zakupiono używany parowóz podobnego typu co dwa wcześniejsze, który na początku 1933 roku po naprawie głównej otrzymał nazwę "Myszewo". Zamówiono też cztery dodatkowe wagony klasy trzeciej.

### **3. Druga Wojna Światowa.**

W dniu wybuchu II wojny światowej kolejka użytkowała około 70 km toru i posiadała nadal parowozy "Szczytniska", "Radziszew" i "Myszewo" oraz pomocnicze "Czelawa" i "Wierszyniec" do manewrów.

W czasie II wojny światowej kolej została ponownie przejęta przez zarząd niemiecki. Z uwagi na znaczne zniszczenia w pierwszych dniach wojny cukrownia Szczytniska praktycznie przestała funkcjonować. Do tego celnie, acz pomyłkowo zrzucona bomba zniszczyła most na Liwie. Tym samym odcinek Bukowo – Szczytniska został zamknięty i zaczął szybko zarastać krzakami. Natomiast dla dotychczas mniej istotnego odcinka Bukowo - Brzana okupacja hitlerowska paradoksalnie oznaczała rozwój, ponieważ Niemcy w rejonie Zagórowa oraz Rudnik, gdzie znajdowały się dobrze zakonserwowane ruiny średniowiecznego zamku, rozpoczęli budowę silnych fortyfikacji. Z uwagi na korzystny mikroklimat doliny Rudnickiej, oraz odkrycie lokalnych złóż wód mineralnych, a także położenie obronne, w miejscowym byłym klasztorze zorganizowano szpital mający być w założeniu zapleczem dla fortyfikacji. Wkrótce jednak wysyłano tam żołnierzy rannych na wschodnim froncie.

Kolejka cały czas pełniła ważną funkcję transportową dowożąc materiały budowlane do budowy fortyfikacji z portu w Kałdowie, oraz z normalnotorowej linii kolejowej w Bukowie. Niemcy dążąc do maksymalnego wykorzystania podbitych ziem postanowili na początku 1942 roku rozpocząć eksploatację pokładów gliny odkrytych w okolicy wsi Rudnicze. Zimą i wiosną 1942 r. powstała tam duża cegielnia z własną siecią kolejki kopalnianej. Od razu pomyślano też o kwestii wywozu gotowych wyrobów z cegielni - zbudowano łącznicę pomiędzy kolejką cegielnianą, a dotychczasowym przystankiem Rudnicze, który rozbudowano o mijankę i krótką bocznice z ładownią. Świeżo zbudowana łącznica zapewniała szybki i sprawny transport cegieł na budowę fortyfikacji, oraz ich wywóz w głąb Rzeszy.

Już rok 1942 przyniósł kolejce zysk na wysokości 12 285,66 marek niemieckich. Przewieziono wówczas 69 419 ton towarów. Odnośnie przewozów osobowych w tym okresie brak danych. Materiały do budowy fortyfikacji pozyskiwano także z niewielkiego kamieniołomu w osadzie Krzywoszyn. W związku ze zwiększającym się zapotrzebowaniem na materiały budowlane, w miarę rozbudowy systemu podziemnych korytarzy zbudowano kolejną łącznicę prowadzącą z przystanku Krzywoszyn bezpośrednio na teren fortyfikacji. Uprościło to znacznie transport do Rudnik.

Szybko zbliżająca się ofensywa wojsk radzieckich przerwała budowę twierdzy już w grudniu 1944 roku. Uciekająca załoga niemiecka zdołała wysadzić krótki odcinek tunelu, jednak nie powstrzymało to zwycięskiej armii. Z zaplanowanych fortyfikacji zdołano ukończyć tylko kilka podziemnych korytarzy transportowych, i kilkanaście pomieszczeń pod zamkiem. W podziemiach niedosłej twierdzy na pół wieku zapadła cisza...

#### 4. Czasy powojenne.

Po wyzwoleniu spod okupacji przystąpiono do odbudowy linii. Szkody wojenne okazały się mniejsze niż początkowo sądzono. Znaczna część zarośniętego szlaku z Bukowa do Szczytnisk stanowiła nieciekawy cel dla bombowców. Poza mostem na Liwie i zniszczeniami w cukrowni oraz na stacji Szczytniska, wystarczyło wykosić zarośla i załatać kilka pomniejszych wyrw by przywrócić ruch.

Mniej ciekawie wyglądała sytuacja na linii Bukowo - Brzana. Całkowicie zniszczony był przystanek Krzywoszyn, oraz tor pomiędzy Krzywoszynom a Zagórowem, prowadzony pierwotnie wzdłuż drogi łączącej te dwie miejscowości. Tuż przed świętami w grudniu 1944, armia radziecka zaskoczyła stacjonujący jeszcze w Zagórowie pancerny oddział niemiecki. Krótka, acz zażarta potyczka z użyciem czołgów poskutkowała niemal zupełnym zniszczeniem tego odcinka. Dlatego postanowiono nie odbudowywać szlaku w miejscu, w którym biegł dotychczas, a wykorzystać niedawno przecież zbudowaną łącznicę do twierdzy w Rudnikach.

Do budowy nowego odcinka tunel-Zagórow trzeba było znacznie mniej materiałów, niż do odbudowy pierwotnego przebiegu linii, z której zresztą wykorzystano pewną część nadających się do użytku elementów. Dość szybko udało się przywrócić, na razie nieregularny ruch towarowy i osobowy, początkowo w celu naprawy zniszczeń na kolejce, następnie odbudowy zniszczonej okolicy (m.in. Cukrowni Szczytniska - docelowo głównego odbiorcy usług transportowych). Oczywiście zmianie uległ też kilometr linii. Wjazdy do częściowo zawalonego tunelu mającego w założeniu prowadzić do nieukończzonej twierdzy Rudniki zamurowano dla bezpieczeństwa, natomiast obydwie wcześniej już czynne tunele (pomiędzy Zagórowem a Rudniczem oraz ponad kamieniołomem w Krzywoszynie) okazały się być w dobrym stanie i po udroźnieniu mogły być nadal wykorzystywane przez kolejkę.

Z dniem 26 marca 1946 roku kolejka, jak i wszystkie inne w kraju została upaństwowiona, i rozpoczęła działalność w strukturach PKP jako Bukowiecka Kolej Dojazdowa (pod tą nazwą funkcjonuje do dziś). Postępująca odbudowa kraju po zniszczeniach wojennych wywołała duże zapotrzebowanie na materiały budowlane. Przejęte przez Lasy Państwowe tartaki w Przyborowie i Ostoi należące wcześniej do rodziny Rosenzweig, już przed wojną posiadały własną linię wąskotorową łączącą oba zakłady, służącą do zwożenia drewna, oraz okazjonalnych przewozów pasażerskich. Aby usprawnić transport drewna budowlanego, wkrótce zbudowano odcinek linii z Krzaczan do Chaszczyc (budując stalowy most na rzece Płownicy) i dalej do Wierszyńca, gdzie przyłączono sieć leśną do BKD za pomocą trójkąta torowego umożliwiającego przejazd zarówno w stronę Bukowa, jak i Szczytnisk. Podczas tej samej operacji zbudowano również nowy budynek stacyjny oraz poprawiono układ torowy końcowej stacji w Przyborowie, zabudowując rozjazd bocznicowy do tartaku od razu za nowo powstałym peronem pasażerskim, a nie jak dotąd, za torami odstawczymi. Umożliwiło to płynny ruch na bocznicę – dotychczas często miały miejsce przypadki blokowania wjazdu do tartaku przez wagony towarowe odstawione w stacji.

Połączenie i trójkąt w Wierszyńcu umożliwiły oczywiście (wobec znikomej ilości dróg w lesie) bezpośredni dowóz tarcicy do stacji kolei normalnotorowej oraz na place budów wzdłuż linii.

Wzrastające na początku 50-tych przewozy towarowe powodowały konieczność stałego wydłużania składów i zwiększania ich ciężaru brutto, co przyczyniało się do awarii bardzo już wyeksploatowanej nawierzchni. Równocześnie posiadany park lokomotyw okazywał się niewystarczający pod względem mocy, szczególnie na samym początku podjeździe z Podwyża w kierunku Krzywoszyna, co powodowało praktycznie od samego początku konieczność stałego stacjonowania w Podwyżu lokomotywy popychającej.

Ministerstwo komunikacji jeszcze przed II Wojną Światową opracowało program ujednoczenia wszystkich kolei wąskotorowych, i ustalenia jednakowej szerokości toru 750mm. W latach 50-tych zaistniały ku temu sprzyjające warunki, a przemysł krajowy rozpoczął produkcję nowego, dobrego taboru na tą szerokość toru.

Przekucie całego zespołu połączonych ze sobą linii z 600 na 750mm było skomplikowanym zadaniem – zważywszy na ściśle współpracujące z BKD koleje zakładowe cegielni Rudnicze, cukrowni Szczytniska, oraz niedawno przyłączoną sieć kolei leśnej tartaków w Przyborowie i Ostoi – niemniej całą operację zdołano ukończyć późną jesienią 1953 roku niemal bez wstrzymywania ruchu, podobnie jak miało to miejsce np. na Gnieźnieńskiej lub Średzkiej Kolei Dojazdowej. Przy tej okazji prócz kapitalnego remontu nawierzchni całej linii przeprowadzono wiele korekt i usprawnień infrastruktury:

- zlikwidowano bocznicę zwirowni w Wierszyńcu, ponieważ zakład ten już od jakiegoś czasu używał wyłącznie własnego transportu samochodowego – w miejscu jej dotychczasowego przebiegu zbudowano natomiast duży plac ładunkowy.

- konieczne było uproszczenie układu torowego stacji Myszewo, ponieważ tor o nowej szerokości zajmował dużo więcej miejsca, a plac mieszczący stację otoczony był ciasną zabudową kamienic. Z tego powodu zlikwidowano tor ładunkowy z rampą, a samą stację sprowadzono do roli mijanki umożliwiającej tylko krzyżowanie pociągów.

- doprowadzono bocznice do zakładów spirytusowych w Myszewie, budując także przy nich krótką (później zresztą przedłużaną) mijankę, służącą jako tor postojowy.
- doprowadzono bocznice oraz zbudowano układ torowy na terenie powstałej wówczas jednostki wojskowej na poligonie pomiędzy Zagórowem a Rudniczem – celem zaopatrywania wojska w paliwa oraz podzespoły do ciężarówek i czołgów.

W ramach tej akcji również gruntownie wyremontowano odcinek Radziszew – Zieleniew, w kilku miejscach upraszczając przebieg toru (m.in. zlikwidowano ciasny układ torowy folwarku Wielkopole, budując wzdłuż drogi kilkaset metrów dalej istniejącą do dziś stację, zlikwidowano wówczas także nieużywany od wojny układ torowy ładowni w Kowalewicach). Z tamtego okresu pochodzi również ładownia w Ruszkowie. Przekuciu oparła się krzyżująca się z BKD w jednym poziomie kolejka kopalni torfu w Turzycach k/Czelawy z uwagi na użytkowany własny tabor, lekkie przewozy i brak konieczności przejazdu na sieć BKD.

Stare parowozy HF zostały po przekuciu linii w większości wysłane na inne koleje wąskotorowe, bądź złomowane. Natomiast już w grudniu 1952 roku na kolejkę przybył pierwszy z zamówionych fabrycznie nowych pięciu parowozów serii Px48. Parowozy te królowały niepodzielnie na szlaku aż do połowy lat 70-tych, kiedy wprowadzono lokomotywy Wls150. Cegielnia w Rudniczu, a także tartak Przyborowo, zakupiły wówczas parowozy typu "Las" także produkcji chrzanowskiego FABLOKu.

Przekucie toru wymogło także wymianę wszystkich wagonów. Dotychczasowy tabor stopniowo rozdysponowano między innymi kolejami, oraz częściowo złomowano. Stare wagoniki były także sprzedawane okolicznym mieszkańcom, bądź na opał, bądź w całości jako szopki. Ich miejsce zajęły znormalizowane wagony towarowe produkcji Konstal Chorzów, oraz wagony osobowe 1Aw z fabryki wagonów w Świdnicy. Nowy tabor oraz wyremontowane torowisko, pozwoliły na bezpieczne i pewne prowadzenie ruchu przez następne dziesięć lat.

Podczas poszukiwań ropy naftowej w latach 1950 – 1953 niedaleko wsi Ruszkowo odkryto złoża węgla brunatnego. Odkrycie to na zawsze zmieniło krajobraz tej okolicy. Decyzja o budowie zakładu zapadła w 1958 r. Rok później rozpoczęto budowę odkrywki oraz elektrowni w Kalinowcu, która miała być zasilana węglem z pobliskiej kopalni. Pierwszy węgiel z odkrywki „Ruszkowo I” wydobyto w 1964 r. Dziesięć lat później ruszyły prace nad kolejną odkrywką – „Ruszkowo II” – co w przyszłości miało mieć znaczący wpływ na przebieg linii BKD na tamtym terenie.

Wiosną roku 1962 przed Krzywoszyńcem na półce skalnej na brzegu urwiska nad dawnym niemieckim kamieniołomem zauważono niepokojące zarysowania. Przeprowadzone badania wykazały tendencję do osuwania się podkopanej ściany, zintensyfikowaną przez zwiększony ciężar i wzrastający ruch pociągów. By zapobiec grożącej katastrofie, zamknięto ten szlak na krótki okres czasu, następnie podjęto decyzję o kontrolowanym wysadzeniu niebezpiecznego odcinka i zbudowaniu w tym miejscu tymczasowego mostu stalowo-drewnianego, który w przyszłości miał zostać zastąpiony obiektem z betonu zbrojonego. Z różnych przyczyn most tymczasowy stoi do dziś, stanowiąc jedyny tej konstrukcji obiekt na polskich kolejach wąskotorowych, obecnie będący już pod ochroną konserwatora zabytków.

Prace przy likwidacji tego zagrożenia i budowie mostu uzmysłowiły kolejarzom Bukowieckiej Kolei Dojazdowej brak pojazdów roboczych. Dotychczas wszystkie drobne prace remontowe pociąg torowisku realizowano przy użyciu ręcznych drezyn wahadłowych, podczas gdy poważniejsze ciągi robocze prowadzone były lokomotywami. Niemal od razu po wysadzeniu pękającej ściany, a przed rozpoczęciem budowy mostu zakupiono 3 drezyny motorowe Doc z silnikiem S01-Z3A WSK Świdnik, które pomimo niewielkich rozmiarów i braku możliwości doczepiania nawet niewielkich wagonów roboczych stały się nieocenioną pomocą w szybkim przemieszczaniu się w trudnym górzystym terenie. Obecnie drezyny używane są bardzo rzadko, natomiast dojazdy do drobnych prac utrzymaniowych przy torowisku realizowane są najczęściej samochodami dostawczymi.

Lata 70. przyniosły znaczący rozwój okolicznym miejscowościom. W 1972 roku utworzono Państwowe Gospodarstwo Ogrodnicze w Zniczu, do którego doprowadzono krótką bocznice z przystanku po drugiej stronie ulicy celem dowozu opału. Pół roku później uruchomiono mleczarnię w Szczytniskach, i do niej także doprowadzono bocznice przecinającą drogę biegnącą z osady przystacyjnej do wsi Piaski. Z uwagi na ciasną zabudowę terenu mleczarni, obowiązuje tam całkowity zakaz wjazdu wagonów normalnotorowych na transporterach.

Kolejna korekta przebiegu linii miała miejsce wiosną 1974. Ze względu na zwiększający się ruch turystyczny zmieniono przebieg toru, tworząc objazd do nowo powstałego ośrodka wypoczynkowego nad jeziorem Lubieszewskim. Ponieważ starano się o maksymalne uatrakcyjnienie podróży, poprowadzono tory praktycznie w piasku plaży. Przy budowie oprócz nowego materiału torowego wykorzystano także szyny starożyteczne pozyskane ze zlikwidowanej rok wcześniej bocznicy do młyna parowego w Rudawcu, który zakończył działalność w 1971 r.

Wczesną jesienią tego samego roku, mając na uwadze zainteresowanie okolicznej ludności wybudowano w czynnie społecznym kilkaset metrów dalej w kierunku Podwyża przystanek czynny cały rok, podczas gdy przystanek Lubieszewo Órodek czynny jest tylko okresowo w sezonie letnim, i służy głównie wczasowiczom.

Ostatnią poważną korektę przebiegu linii wykonano jesienią 1974 podczas budowy odkrywki „Ruszkowo II” KWB Kalinowiec. Dotychczas biegnącą najkrótszą drogą linię Ruszkowo - Zieleniew rozebrano, łącząc te stacje o ponad 2 kilometry dłuższym odcinkiem omijającym planowany teren odkrywki. Po ukończeniu wydobywania obszar ten jest w trakcie rekultywacji, natomiast przebieg toru pozostaje bez zmian z uwagi na niestabilne warunki gruntowe. Niestety cały odcinek Wielkopole – Zieleniew skazany jest w przyszłości na rozbiórkę, w związku z planowanym rozwojem kopalni.

Kolejnym ważnym wydarzeniem było przybycie w 1975 r. na kolejkę pierwszych lokomotyw spalinowych typu Ws150, co w założeniu miało usprawnić przewozy. Niestety zbyt mała moc tych lokomotyw sprawiła, że były one bezużyteczne na odcinku Myszewo-Brzana o bardzo stromych pochyleniach i mogły prowadzić tam tylko lekkie pociągi do 100 ton brutto. Z powodu ciągle wzrastających przewozów już rok później sprowadzono dwie lokomotywy serii LYd2 produkcji rumuńskiej, o mocy 300KM. Niemniej szybko okazało się, że mimo dużo większej mocy lokomotywy tej serii z powodu specyficznej budowy (bezwózkowy układ osi, napęd wiązardowy, duża masa własna) mają bardzo destrukcyjny wpływ na stan toru...

Kres dominacji parowozów Px48 na szlaku położyło dopiero wprowadzenie do eksploatacji ciężkich lokomotyw Lxd2 produkcji rumuńskiej o mocy 450KM. Niestety nawet wprowadzenie tak silnych maszyn nie rozwiązało problemu pochylenia szlaku na odcinku Podwyżę – Krzywoszyn i do dziś masa pociągu na tym odcinku nie może przekraczać 300 ton brutto. Natomiast od razu po ich przybyciu ograniczono rolę lokomotyw Lyd2 do manewrów na stacjach w Bukowie i Szczytniskach.

Także tartaki, cegielnia i cukrownia od połowy lat 70-tych rozpoczęły proces wycofywania z eksploatacji mocno już zużytych zakładowych parowozów. W kwietniu 1980 roku w tartaku w Przyborowie wygaszono ostatni parowóz „Las”, od tej pory eksploatując już wyłącznie lokomotywy spalinowe m.in. serii Ws75 oraz 2Ws40. Cukrownia Szczytniska z powodu ciężkich manewrów podczas jesiennych kampanii buraczanych zakupiła już wcześniej jedną wąskotorową lokomotywę serii Lyd2, oraz jedną normalnotorową serii SM03 – obydwie do dziś znajdują się w eksploatacji.

Od połowy lat 80-tych negatywne skutki załamania się gospodarki kraju zaczęły być odczuwalne także na kolei. Wprowadzono wówczas wiele ograniczeń nie tylko w inwestycjach, ale wręcz w odwoływaniu niektórych pociągów. Na wzrost przewozów nie wpłynęło nawet wybudowanie nowego placu przeładunkowego i rampy transporterowej w Bukowie oraz wprowadzenie przewozu wagonów normalnotorowych na transporterach. Kolejce zaczęła grozić likwidacja. W związku ze spadającymi przewozami tak pasażerskimi jak i towarowymi w połowie 1989 roku doszło do zawieszenia przewozów pasażerskich na odcinku Radziszew - Szczytniska, a po jesiennej kampanii buraczanej do zupełnego zamknięcia odcinka Podwyżę – Brzana – Kałdowo. W tak okrojonym kształcie BKD wjechała w nowe czasy. Na szczęście nowa rzeczywistość miała okazać się łaskawa...

## 5. Historia najnowsza.

Podjęte od początku roku 1990 szerokie reformy ekonomiczno-gospodarcze spowodowały likwidację PGR-ów, które były głównymi użytkownikami kolejki, i tylko protesty mieszkańców Brzany, Myszewa i Szczytnisk poparte petycją (i dotacją) zarządu cegielni w Rudniczu, uratowały ją przed zagładą. Kolej jako jedną z pierwszych w kraju przejęło starostwo powiatowe wspólnie ze sprywatyzowaną cukrownią w Szczytniskach. Utworzono samodzielne przedsiębiorstwo: Bukowiecką Kolej Dojazdową Sp. z o.o., przede wszystkim już od początku 1991 wznawiając przewozy opału dla cegielni na dość lekkomyślnie zamkniętym półtora roku wcześniej odcinku Podwyżę – Rudnicze.

W 1992 roku prywatny przedsiębiorca uzyskał zgodę na dalsze wydobywanie w ograniczonym zakresie kamienia w Krzywoszynie. Po odgruzowaniu i odbudowaniu terenu oddano do ponownego użytku bocznice do kamieniołomu, który zaopatruje w materiał okolicznych kamieniarzy i budowy, a także wzbudza zainteresowanie często odległych firm z uwagi na pewien rzadko występujący gatunek piaskowca.

W tym samym roku, w celu zapewnienia ciągłości przewozów pasażerskich Wagonownia Bukowo przy współpracy Cechu Rzemiosł Różnych w Myszewie rozpoczęła remonty mocno już wyeksploatowanych wagonów 1Aw. Rozpoczęto wówczas starania o pozyskanie z innych kolejek wagonów Bxhpi produkcji rumuńskiej, co miało pozwolić na zwiększenie komfortu podróży i zdolności przewozowej.

W 1993 roku jeden z dwóch pierwszych historycznych parowozów (prawdopodobnie jest to "Czelawa") odnaleziono w kotłowni cukrowni w Szczytniskach, gdzie przez długi czas ogołocony z wielu elementów pełnił funkcję rezerwowego kotła stałego CO. Po uzupełnieniu brakujących elementów i odbudowie budki maszynisty został on przeznaczony na pomnik i podczas uroczystości 90-lecia uruchomienia kolejki ustawiony na peronie stacji normalnotorowej w Bukowie.

W 1995 roku Rudniki uzyskały status uzdrowiska, co znacząco zwiększyło ruch turystyczny w tej miejscowości. Starając się o zwiększenie atrakcyjności, postanowiono udostępnić do zwiedzania podziemia niedokończoną twierdzę. Podczas wytyczania szlaku turystycznego okazało się, że wysadzony

w czasie wojny tunel łączący niegdyś Rudniki i Krzywoszyn, uznawany dotychczas za niemal całkowicie nieprzejezdny, jest ogólnie w dość dobrym stanie technicznym. Jedynie krótki fragment stropu tunelu uległ zarwaniu, po za tym potrzebne było tylko odblokowanie zamurowanych wjazdów. Rada miejska podjęła intensywne działania zmierzające do przywrócenia połączenia kolejowego. Intensywne prace (zbudowanie od podstaw układu torowego stacji, odgruzowanie tunelu, przekucie pozostałości toru w tunelu na prześwit 750 mm, budowa posterunku telefonicznego) zaowocowały przywróceniem przejezdności szlaku do Rudnik w 1997 r. Jedynym ograniczeniem ruchu jest brak skrajni w tunelu i związany z tym całkowity zakaz wjazdu pociągów transporterowych. Posterunek telefoniczny Tunel nadal funkcjonuje, jednak wobec powtarzających się aktów wandalizmu zrezygnowano z ciągłego remontowania nieobsadzonego budynku, a niezbędne urządzenia umieszczono w skrzynce metalowej zamykanej na klucz. Stacja w Rudnikach obsługuje pewną ilość przewozów towarowych, jednak w niewielkich ilościach - jest to głównie opał w okresie zimowym dla potrzeb sanatorium. W celu zapewnienia tych przewozów, w związku ze wspomnianym zakazem wjazdu pociągów transporterowych do tunelu, a także z powodu zamówień na dowóz węgla do cegielni w Rudniczu oraz składu opałowego w Brzanie, pod koniec lat 90-tych w Zakładach Naprawczych Taboru w Bukowie zmodernizowano 15 wagonów Wddx, wymieniając ich poszycie z drewnianego na blaszane, oraz zabudowując układ hamulca zespolonego.

Na początku 2006 roku długoletnie starania o pozyskanie wagonów pasażerskich produkcji rumuńskiej wreszcie zostały zwieńczone sukcesem! Na sieci Żuławskiej Kolei Dojazdowej pod koniec lat 90-tych trwała zakrojona na szeroką skalę akcja kasacyjna całego taboru. Tylko w wyniku wyjątkowego zbiegu okoliczności i zainwestowaniu prywatnych środków udało się uchronić przed pocięciem na złom wagon motorowy Mbx2-211 oraz trzy wagony doczepne typu Bxhpi. Od 1999 tabor ten po skreśleniu z inwentarza ŻKD stał „pod chmurką” na posesji prywatnej, a jego przyszłość pomimo ocalenia przed palnikiem była niepewna. Pod koniec 2004 roku teren na którym przechowywane były wagony został sprzedany, a nowi właściciele działki chcieli możliwie szybko pozbyć się kłopotliwych „lokatorów”. Dzięki szybkiej reakcji środowisk miłośniczych tabor ponownie ocalono przed pocięciem na złom, a po jeszcze kilku perypetiach organizacyjnych udało się zorganizować akcję przewiezienia tych wagonów do Bukowa. Na decyzji o ich ocaleniu zaważył fakt, że wagony pomimo zdewastowanego wnętrza i dość opłakanego wyglądu po siedmiu latach postoju generalnie były w dość dobrym stanie technicznym jeśli chodzi o zasadnicze części jezdne. Zdecydowano o przewiezieniu ich do naprawy głównej – po jej ukończeniu i odtworzeniu fabrycznego wyglądu zostaną przekazane na ilostan inwentarzowy BKD.

W trosce o prawidłowe utrzymanie nowo pozyskanego taboru w kwietniu tego samego roku zakupiono działkę na nieużywanym od dłuższego czasu terenie bezpośrednio za lokomotywnią i wagonownią (po drugiej stronie drogi dojazdowej do placu ładunkowego) i rozpoczęto budowę nowej hali wagonowni, a obok niej rozbudowano także magazyn szyn i podkładów Sekcji Utrzymania Infrastruktury BKD. Na działce znajduje się ruina nieczynnego od połowy lat 90-tych zakładu przemysłowego produkującego drobną galanterię metalową – niestety stan budynku zagraża katastrofą budowlaną, przystosowanie go do potrzeb BKD nie jest możliwe i planowane jest jego wyburzenie.

Ostatnia jak dotąd rozbudowa sieci BKD, to doprowadzenie w 2008 r. bocznicy do nowo powstałej biogazowni za folwarkiem w Czelawie, która powoli staje się istotnym producentem energii, a co za tym idzie głównym odbiorcą odpadów pochodzenia organicznego z całego regionu. Uruchomienie przewozów do tego zakładu wymusiło konieczność ponownego uruchomienia kolejnych ponad 20 wagonów serii Wddx (tym razem bez modernizacji), od kilku lat odstawionych na terenie portu w Kałdowie i używanych tylko w czasie kampanii cukrowniczej, co za tym idzie, znacznego zintensyfikowania ich przeglądów w zakładach naprawczych taboru w Bukowie, oraz zakupu kilkudziesięciu plandek do przykrywania załadowanych odpadkami wagonów.

W chwili obecnej kolej jako jedna z ostatnich wąskotorówek w Polsce prowadzi nadal rozkładowe przewozy pasażerskie i towarowe - głównie drewna, węgla, buraków cukrowych, ceramiki budowlanej oraz od niedawna także wspomnianych odpadów. Staraniem Koła Miłośników Kolei w Bukowie, które przeprowadziło publiczną zbiórkę pieniędzy oraz dzięki sponsorowi gospodarstwa agroturystycznego w Wierszyńcu, nadleśnictwa Dobrzyca, a przede wszystkim starostwa powiatu Brzańskiego skierowano do napraw głównych dwa stojące do tej pory „w krzakach” parowozy, Px48-1768 z Opalenickiej, oraz Px48-1915 pochodzący z Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej. Parowozy te pozyskano pod koniec lat 80-tych jeszcze za czasów PKP, już wtedy zadając sobie sprawę z atrakcyjności linii, planując ich wyremontowanie i uruchomienie pociągów turystycznych. Niestety nie udało się wówczas do tego doprowadzić z przyczyn ekonomicznych i lokomotywy te przez kilkanaście lat stały odstawione na terenie portu w Kałdowie. Obecnie obydwie znajdują się w naprawie w zakładach InterLok w Pile, po ukończeniu której planowane jest ich uruchomienie i włączenie do planowej eksploatacji.

Głównym źródłem finansowania Bukowieckiej kolejki są obecnie przewozy towarowe po sieci własnej, na potrzeby okolicznych zakładów. Szczególnie zyskownym okresem jest okres od września do grudnia, kiedy trwa kampania cukrownicza. W okresie zimowym zwiększają się przewozy towarowe, głównie węgla z przeładowni w Bukowie. Natomiast w okresie letnim uruchamia się dodatkowe pociągi turystyczne, głównie w relacji Bukowo-Rudniki Zdrój, a także Bukowo - Dobrzyca. Poza tym kolejka prowadzi regularne pociągi osobowe skomunikowane w Bukowie i Szczytniskach z pociągami spółek PKP,

organizuje imprezy kolejowe dla miłośników (także zagranicznych), a warsztaty w Bukowie zajmują się także zleconymi naprawami podzespołów oraz taboru z innych linii wąskotorowych. Obecnym dyrektorem naczelnym BKD jest inż. Mirosław Ujski.

## KALENDARIUM BUKOWIECKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ

1892 – ustawa „O kolejkach”

### **1896 – Spitzburger Kleinbahn Gesellschaft G.m.b.H.**

1897 – początek prac projektowych

1898 – prace melioracyjne Czelawa – Radziszew

1899 – budowa linii Cukrownia Szczytniska – Radziszew (przerwana – tor ułożono tylko na odcinku do stacji stycznej z torem normalnym, na pozostałym odcinku wykonano jedynie prace ziemne)

1900 – przebudowa mostu na Liwie

1901 – wstrzymanie prac z powodów finansowych

1905 – kontynuacja prac na linii Szczytniska- Radziszew, budowa linii Radziszew – Czelawa

1906 – przebudowa linii Czelawa – Bukowo, budowa parowozowni Bukowo, zakup parowozów „Verschinz” i „Tschelau”

1907 – zakup parowozu „Spitzburg”

1911 – zakup parowozu „Radziszew”

**1914 – 1918** - I Wojna Światowa – zastój i spadek przewozów

### **1920 – Bukowiecka Kolej Powiatowa S.A**

1920 – prace projektowe dla linii Bukowo – Brzana

1921 – doprowadzenie toru normalnego ze stacji w Szczytniskach do cukrowni (budowa splotu trójszynowego)

1921 – 1923 – budowa linii Bukowo – Brzana, przebudowa i przyłączenie do sieci linii Brzana – Kałdowo Port

1926 – przebudowa i przedłużenie kolei folwarku Radziszew do Wielkopola

1930/1931 – budowa linii Wielkopole – folwark Ruszkowo

1938 – budowa linii Ruszkowo – Zieleniew

**1939 – 1945** - II Wojna Światowa

1939 – zniszczenie Cukrowni Szczytniska i mostu na Liwie – zamknięcie ruchu na linii Szczytniska – Czelawa

1940 – zawieszenie ruchu na linii Czelawa – Bukowo, rozpoczęcie budowy fortyfikacji Zagórow – Rudniki

1942 – powstanie cegielni Rudnicze, przyłączenie kolejki cegielnianej do sieci

1943 – budowa łącznicy Krzywoszyn – Rudniki na teren budowy fortyfikacji

19-20 XII 1944 – potyczka wojsk pancernych w Zagórowie, zniszczenie odcinka Krzywoszyn – Zagórow

Od VI 1945 - odbudowa zniszczeń wojennych, budowa odcinka Zagórow – Tunel

VII 1945 – wznowienie ruchu towarowego na linii Bukowo - Rudnicze, ponowna budowa mostu na Liwie

VIII 1945 – odbudowa Cukrowni Szczytniska

I 1946 – wznowienie ruchu na linii Bukowo – Szczytniska

II 1946 – wznowienie ruchu na odcinku Rudnicze - Brzana

## **26 III 1946 – PKP Bukowiecka Kolej Dojazdowa**

V 1946 – budowa trójkąta torowego w Wierszyńcu

VI - IX 1946 – budowa linii Wierszyniec – Krzaczano, przyłączenie kolejek leśnych tartaku Przyborowo

VIII 1952 – rozpoczęcie prac przy przekuciu sieci z prześwitu 600mm na 750mm.

XII 1952 – zakup pierwszego parowozu Px48

1952 – odkrycie złóż węgla brunatnego w okolicy Ruszkowa

III 1953 – budowa bocznic do jednostki wojskowej w Zagórowie

XI 1953 – zakończenie prac modernizacyjnych, cała sieć w prześwicie 750mm

1959 – rozpoczęcie budowy Kopalni Węgla Brunatnego

1962 – uszkodzenie toru ponad kamieniołomem w Krzywoszynie,

IV – VI 1962 – wysadzenie ściany i budowa w założeniu prowizorycznego mostu. Zamknięcie kamieniołomu.

1972 – budowa bocznic do PGO w Zniczu

II – III 1974 – korekta przebiegu linii do ośrodka wypoczynkowego w Lubieszewie.

IX 1974 – korekta przebiegu linii Ruszkowo – Zieleniew (ominięcie odkrywki węgla brunatnego)

1975 – pierwsze lokomotywy spalinowe na sieci: zakup Wls150

1976 – przybycie na sieć lokomotyw Lyd2

1977/78 – przybycie na sieć lokomotyw Lxd2

1982 – stopniowy spadek przewozów towarowych i pasażerskich

1984 – budowa rampy transporterowej w Bukowie, wprowadzenie ruchu transporterowego

VIII 1985 – wygaszenie ostatniego parowozu na BKD.

VI 1989 – zawieszenie ruchu pasażerskiego na linii Szczytniska - Radziszew

XII 1989 – po kampanii buraczanej zamknięto linię Podwyżę – Brzana – Kałdowo

## **1990 – Bukowiecka Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.**

1991 – wznowienie przewozów towarowych na linii Podwyżę – Cegielnia Rudnicze

1992 – ponowne uruchomienie kamieniołomu w Krzywoszynie

III 1996 – początek prac przy udroźnieniu tunelu do Rudnik Zdrój

VI 1997 – uruchomienie odcinka Tunel – Rudniki Zdrój, głównie ruch turystyczny, sporadyczny towarowy

1999 – modernizacja wagonów Wddx typu 69W (blaszane poszycie, zabudowa hamulców zespolonych)

2006 – pozyskanie i początek naprawy głównej 3 wagonów osobowych prod. rumuńskiej oraz Mbx2-211

IV – VIII 2006 – budowa nowej hali motowagonowni

2007 – początek napraw głównych parowozów Px48-1768 i 1915

2008 – budowa bocznic i rozpoczęcie przewozów do biogazowni w Czelawie.