

PINCHOWSKIE KOLEJE DOJAZDOWE



ŻAGŁOWCE NA SZYNACH

ŻAGŁOWCE NA SZYNACH



PINCHÓW 2019

PINCHOWSKIE
KOLEJE
DOJAZDOWE

ISBN 978-83-953974-0-0

ŻAGŁOWCE NA SZYNACH

Pińczowskie Koleje Dojazdowe

Zdjęcia w książce autorstwa I. Kochena
ze zbiorów J. Chmielewskiego

str. 50. ze zbiorów Ł. Łaganowskiego

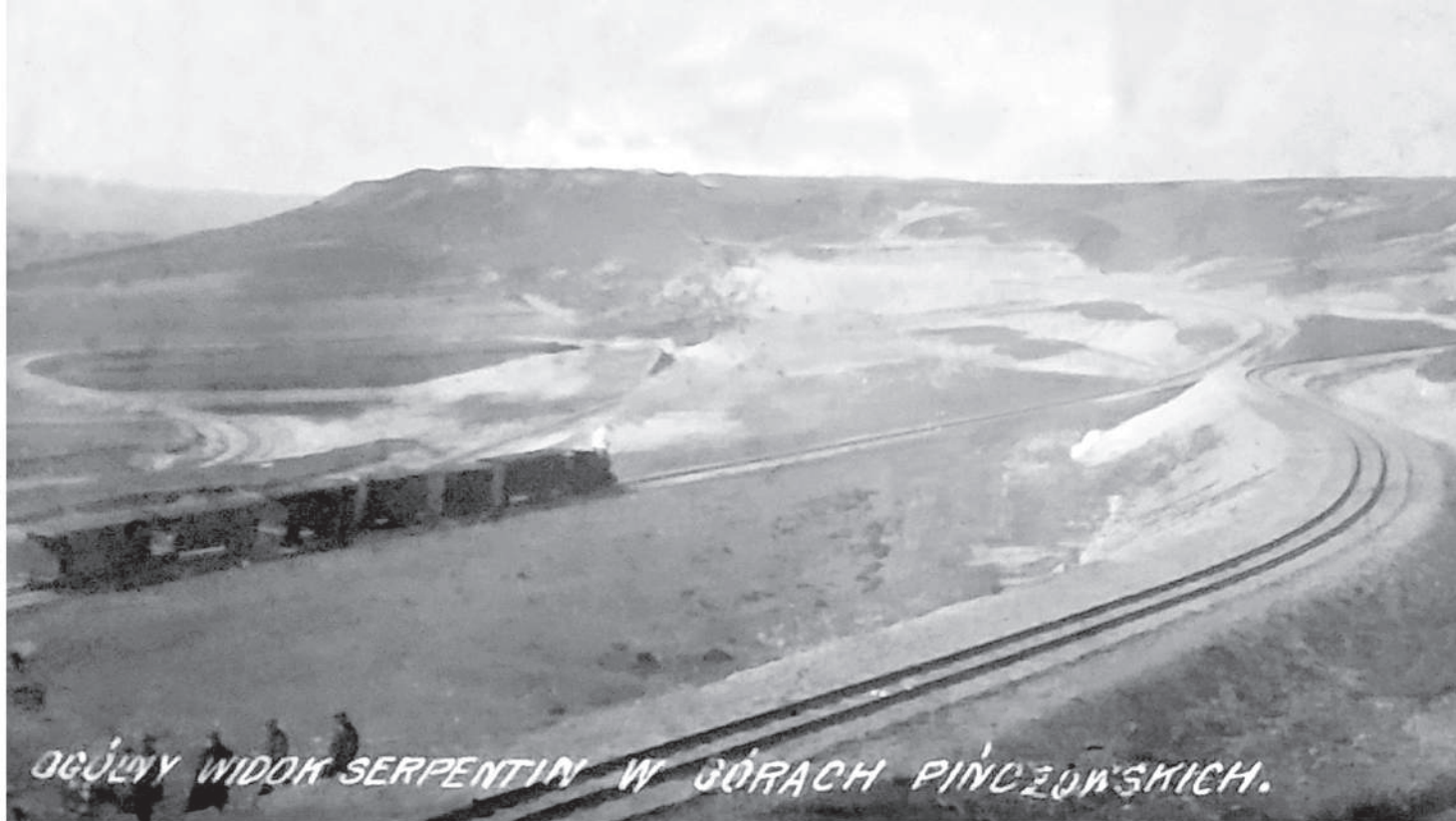


WYDAWCA:
PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG TECHNICZNYCH I HANDLU
FMK Spółka z o.o.
Leszcze 15, 28-400 Pińczów, e-mail: biuro@fmk.pl
www.fmk.pl

ISBN 978-83-953974-0-0

©2019 tekst: ANDRZEJ KUSZAK
©2019 organizacja: ŁUKASZ ŁAGANOWSKI
©2019 opracowanie graficzne: ADAM KOWALEWSKI

druk: Oficyna Poligraficzna APLA



OGÓLNY WIDOK SERPENTIN W GÓRACH PIŃCZOWSKICH.

ŻAGŁOWCE NA SZYNACH

PIŃCZOWSKIE KOLEJE DOJAZDOWE



PIŃCZÓW 2019

**KSIĄZKĘ WYDANO NAKŁADEM
PRZEDSIĘBIORSTWA USŁUG TECHNICZNYCH I HANDLU FMK SPOŁKA Z O.O.**



www.fmk.pl

Pińczowskie Koleje Dojazdowe były w dwudziestoleciu międzywojennym największą inwestycją samorządową w Polsce finansowaną przez Sejmik Powiatu Pińczowskiego.

Gdy pod koniec 2018 roku zobaczyłem zdjęcia, zrozumiałem ogrom problemów technicznych, logistycznych i organizacyjnych.

Wiem, że czynnik ludzki w takich przedsięwzięciach jest zarazem najbardziej twórczy i najbardziej niestabilny. Za zdjęciami i opisami kryją się konkretni ludzie rozwiązujący te problemy na czele z ówczesnym Starostą Powiatu Pińczowskiego Wiktorem Lamotem-Wroną. Postać to dziś zapomniana, a szkoda.

Zdjęcia, związane z budową Pińczowskich Kolei Dojazdowych będące w posiadaniu Jerzego Chmielewskiego udostępnił mi mój przyjaciel Łukasz Łaganowski.

Cieszę się, że na moją propozycję wydania kalendarza i albumu poświęconemu Pińczowskim Kolejom Dojazdowym na zasadzie Pro publico bono dołączyli: Łukasz Łaganowski, Jerzy Chmielewski, Andrzej Kuszak.

Szatę graficzną zapewnił jak zwykle niezawodny Adam Kowalewski.

Album i kalendarz w roku 2019 wydają w formule non profit – „dla pokrzepienia serc” szczególnie w Pińczowie i na Ponidziu – czyli w mojej Małej Ojczyźnie.


Zbigniew Kudasiewicz
FMK Pińczów

Kolej Wąskotorowa w Pińczowie to dla mnie nie tylko część historii Pińczowa ale też część historii Mojej Rodziny, a konkretnie dziadka Antoniego Chmielewskiego. Był on wieloletnim pracownikiem tej ważnej dla regionu Ponidzia i samego Pińczowa instytucji. Brał udział zarówno w jej funkcjonowaniu jak i rozbudowie. Cieszę się, że powstał właśnie taki album, do którego udostępniłem zdjęcia będące w moim posiadaniu. Znów jak w przedwojennym fotoplastykonie pojawiają się ludzie i budynki, których już nie ma, i o których poza grupą pasjonatów nikt dziś już nie pamięta. Mam nadzieję, że album ten będzie często oglądany.

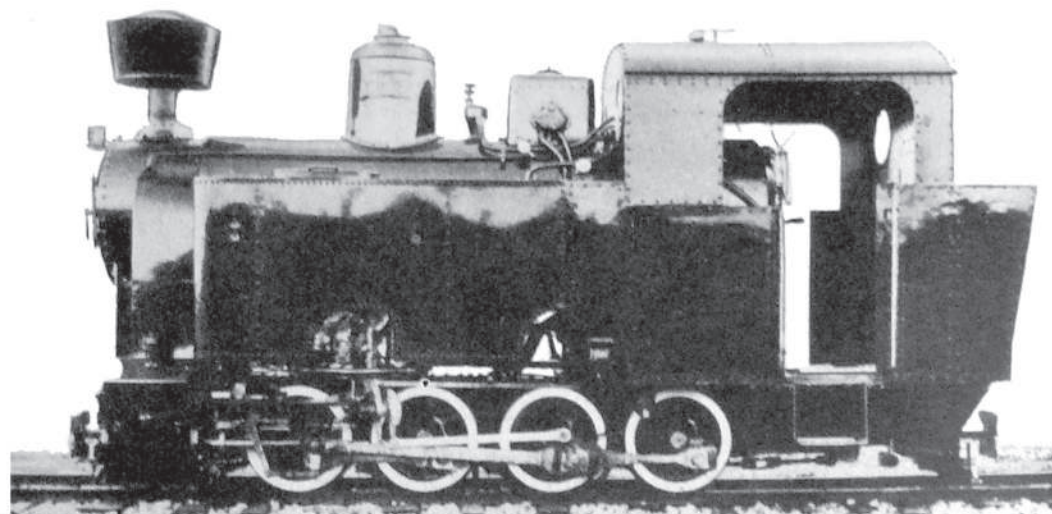

Jerzy Chmielewski

- Parowóz Tx26 „Pińczów” wyprodukowany przez FABLOK w Chrzanowie.

foto za: Jan Piwowski, „Parowozy kolei Polskich”, Warszawa 1978

Cieszę się, że w roku 2019 w Pińczowie pojawiają się dwa wydawnictwa związane z jego historią, w których mam też swój udział. Związane są one z Pińczowskimi Kolejami Dojazdowymi. Zarówno Kalendarz jak i album są właśnie nim poświęcone. Historia PKD jest dziś poza paroma hasłami praktycznie nieznana, a oglądając kalendarz i album warta przypomnienia. Dla mnie to też historia mojego dziadka Franciszka Łaganowskiego, który był w warsztatach kolejowych w Pińczowie jednym z dwóch majstrów (dzisiejsze określenie mistrz). „Stary” Pińczów odchodzi w zapomnienie i dlatego należy o Nim od czasu do czasu przypomnieć.


Łukasz Łaganowski



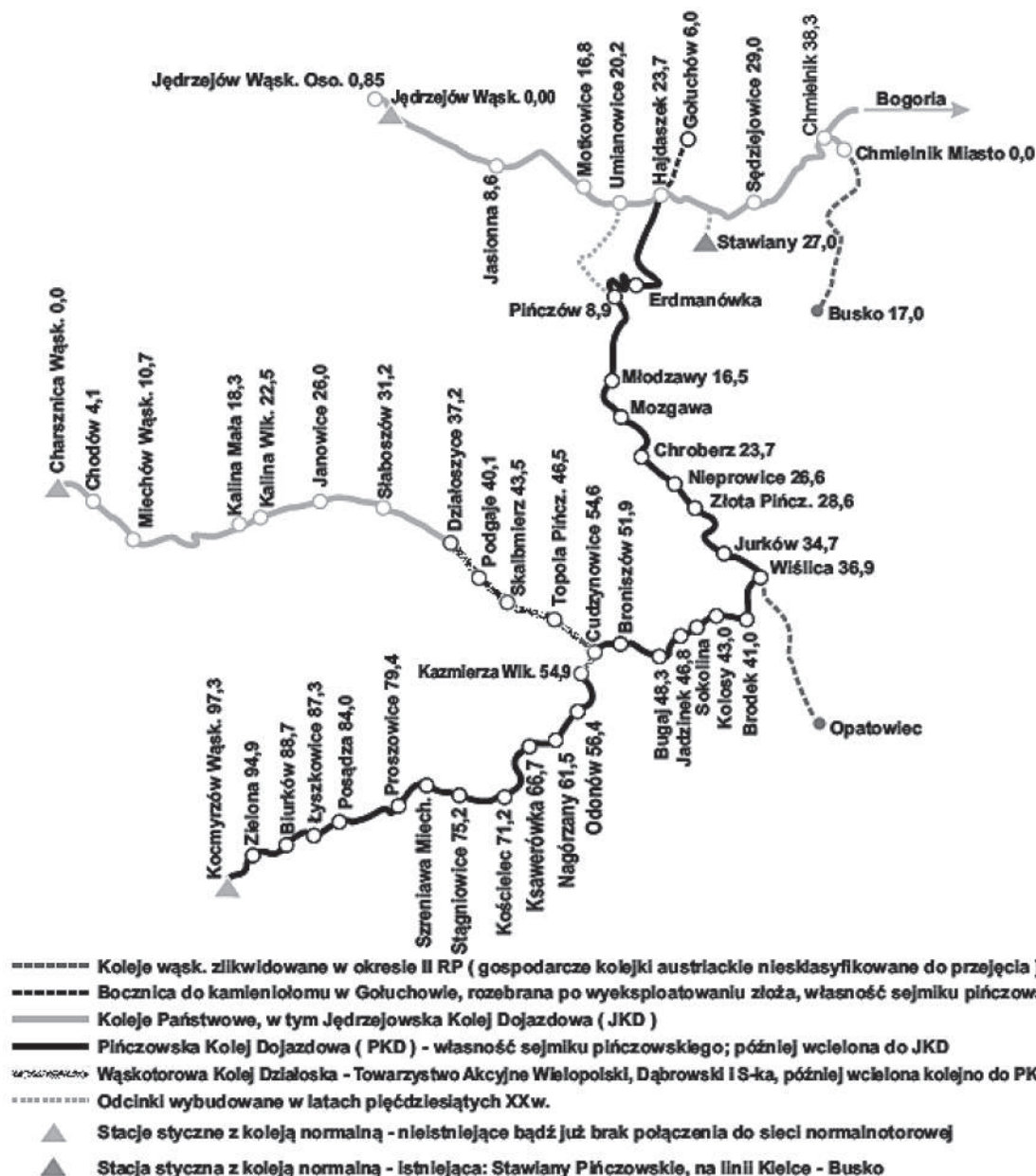
Oglądając zdjęcia z albumu Chmielewskiego można zobaczyć m.in. rzadko spotykane typy parowozów czy miejsca nam znane ale jakby w innej odsłonie. Jednak fotografie te pokazują znacznie coś istotniejszego. Każde dziedzictwo: budynek, utwór, obraz czy zabytek techniki nabiera większego znaczenia, gdy powiązane są z nim historie ludzkie. Zdjęcia te, poprzez niebywałą jakość dają możliwość spojrzenia niekiedy „w twarz” naszym dziadom i pradiadom.

Przykładowo, na zdjęciu pt. „Piaskowanie toru pod Wiślicą” oprócz kobiet zatrudnionych z okolicznych miejscowości, warto spostrzec, iż na końcu składu widać stojącego mężczyznę na kominie parowozu (dokładniej odskrowniku). Czy pomyślałby on wtedy, że niemal za 100 lat zdjęcie będzie oglądane przez wielu. A może już wtedy chciał w jakiś sposób zaistnieć na wieki?

Od takich szczegółów, które dokumentują prezentowane zdjęcia, po wielkie dokonanie w całości jakim jest budowa kolei wąskotorowej na Podziu nasuwa się refleksja, iż dzięki pozostawionej spuściźnie w połączeniu z historią naszych przodków, głównie mieszkańców Pińczowa i okolic, nabieramy uznania do nich samych oraz do ich pracy. Przez to „Ciuchcia Podzie” – jak niektórzy mówią, jeśli tylko przetrwa i będzie poważnie traktowana, stanie się nie tylko atrakcją turystyczną ale również doskonałym kluczem dla nauki szacunku młodych pokoleń do starszych generacji, w tym do nas samych.

Kuszek Andrzej
Andrzej Kuszak

Mapa Pińczowskich Kolei Dojazdowych



opracowanie mapy: A. Kuszak

POCZĄTKI KOLEI W REJONIE PONIDZIA

ANDRZEJ KUSZAK

Kolej na Ponidziu na stałe zaistniała w 1916 roku. Wszystko zaczęło się za sprawą Austriackich władz okupacyjnych, które to już rok wcześniej wraz z przesunięciem się frontu przenosiły m.in. w okolice Jędrzejowa, Miechowa, Działoszyc, Pińczowa oraz Bogorii tzw. kolejki przyfrontowe (polowe). Koleje te były budowlami tymczasowymi, z przeznaczeniem wojskowym, a ich torowisko wykonywano często w postaci przenośnych przęseł patentowych tj. krótkich fragmentów szyn z przytwierdzonymi „na gotowo” podkładami, które kładziono na oczyszczonej glebie, bez wykonywania odpowiedniego podtorza. Budowa takiej infrastruktury była znacznie szybsza i tańsza, aniżeli budowa linii normalnotorowych, czy trwałych kolei wąskotorowych, które zapewniałyby lepszy standard torowiska i większe dopuszczalne naciski. Koleje przyfrontowe powstały bardzo szybko i równie szybko je zdemontowano.

Rok 1916, na Ponidziu, był rokiem powstawania gospodarczych kolejek wąskotorowych. Otwarto gospodarczą kolejkę Jędrzejów–Chmielnik–Bogoria (po przebudowie z kolejki przyfrontowej), kolejkę konną Chmielnik–Busko przez Młyny i Zwierzyniec oraz jako jedną z pierwszych: kolej konną z Kij przez Pińczów, Chroberz aż do Opatowca nad Wisłą. Linia ta była poprowadzona serpentynami przez tzw. Garb Pińczowski. W związku z tym zaraz po rozpoczęciu funkcjo-

nowania kolejki okazało się, że konie są za słabe do ciągnięcia wagoników po tak dużych wzniesieniach. Aby przeprowadzać pociągi przez ten trudny odcinek, okupant Austriacki wybudował w Pińczowie dwu-stanowiskową parowozownię, do której sprowadzono pierwsze „pińczowskie” lokomotywy. Zamierzano wprowadzić trakcję parową na całym szlaku, jednak plany te pokrzyżował koniec I wojny światowej. Władze Austriackie budowały kolejki gospodarcze w celu wywozu płodów rolnych, drzewa i dla tzw. pokazania dobrej woli poprzez rozwój gospodarczy jaki miała gwarantować powstała infrastruktura transportowa. Istnienie konnej kolejki Kije–Pińczów–Opatowiec dały podwaliny pod budowę pełnoprawnej, trwałej kolei, czyli Pińczowskich Kolei Wąskotorowych (w skrócie P.K.D.).

Powstanie Pińczowskich Kolei Dojazdowych

Uchwałą sejmiku pińczowskiego z 1922 r. zdecydowano o budowie drogi bitej z Pińczowa do Działoszyc i dalej do Skalbierza. Po skalkulowaniu, okazało się, że koszt operacji przewożenia kamienia furmankami równał się kosztowi wybudowania 30 km linii wąskotorowej, którą to można wykorzystywać nie tylko do przewozu kamienia ale i np. do transportu płodów rolnych czy ruchu pasażerskiego. Istnie-

jąca, jako pozostałość po Austriackim okupancie, kolejka konna z Kij przez Pińczów, Chroberz, aż do Opatowca przez Ministerstwo Kolei Żelaznych (MKŻ) została zaklasyfikowana, jak i inne kolejki konne z tego regionu, jako niespełniające standardów i przeznaczone do rozbiórki. Odmienna sytuacja nastąpiła w stosunku do np. odcinka Jędrzejów–Bogoria, który to z wprowadzoną już na całej linii trakcją parową przez Austriaków, został wchłonięty w struktury państwowych kolei. W związku z brakiem zainteresowania wykorzystania i rozbudowania istniejącej infrastruktury kolejowej przez MKŻ, starosta pińczowski Wiktor Lamot–Wrona, postanowił wraz z innymi późniejszymi udziałowcami spółki P.K.D. (jak choćby cukrowania Łubna) przebudować linię kolei konnej biegnącej przez serce Ponidzia, tworząc w ten sposób trwałą i nowoczesną kolej wąskotorową.

Budowę Pińczowskich Kolei Dojazdowych nadzorował inż. Jan Dziób, który później został dyrektorem ds. technicznych na pińczowskiej kolejce. Nową linię budowano częściowo po śladzie dawnej kolei konnej, z wyjątkiem odcinka znajdującego się za Wiślicą, gdzie torowiska, zamiast do Opatowca, zostały poprowadzone do Kazimierzy Wielkiej, Proszowic i Kocmyrzowa. Wchłonięto w struktury sejmiku pińczowskiego i uzyskano połączenie z koleją Działoską, która to wcześniej funkcjonowała jako niezależne towarzys-

two akcyjne. Budowa była prowadzona z zachowaniem wszelkich ówczesnie obowiązujących standardów określanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych. Rozstaw szyn przyjęto 600 mm. Powstało wiele nowych obiektów i zaplecze techniczne, jak choćby warsztaty oraz nowa trzy-stanowiskowa parowozownia tuż za dawną, poaustriacką dwu-stanowiskową parowozownią w Pińczowie.

Inicjator powstania Pińczowskich Kolei Dojazdowych, starosta pińczowski Wiktor Lamot-Wrona został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski za zasługi przy organizacji prawdopodobnie największej komunikacyjnej inwestycji lat dwudziestych XX w. w odbudowującej się po latach zaborów i okupacji ojczyźnie. O tym, że działania starosty na ziemi pińczowskiej nie były przypadkowe, mogą również świadczyć jego doświadczenia jak i późniejsze dokonania np. po urzędzie starosty w Pińczowie został powołany na wojewodę pomorskiego, wcześniej pełnił funkcje zastępcy starosty opatowskiego, skąd mieszkańcy regionu nie chcieli aby odchodził, znał języki obce: francuski, niemiecki i rosyjski; W 1913 r. rozpoczął studia na Wydziale Prawa Uniwersytetu Jagiellońskiego, a w czasie I wojny światowej był żołnierzem 1 pułku Ułanów Legionów Polskich. Lamot-Wrona po przejściu na emeryturę zamieszkał z żoną (Marią Julią Józefą Gabrielą Łodzia-Ponińską, zm. 1986 r. w Kielcach) i synem w Żurawnikach. Podczas II wojny światowej walczył w Polskich Siłach Zbrojnych na zachodzie. Pozostał na uchodźctwie. Zmarł w 1959 w Wielkiej Brytanii.

Otwarcie ruchu na Pińczowskiej Kolei Dojazdowej (serpentyny)

Oficjalne otwarcie pierwszego odcinka Pińczowskiej Kolejki nastąpiło 3 maja 1924 roku i był to odcinek Pińczów-Hajdaszek z odgałęzieniem do kamieniołomu w Gołuchowie, z którego kamień posłużył w pierwszej kolejności do budo-

wy drogi z Pińczowa do Michałowa. Po przejęciu Kolejki Działoskiej, P.K.D. eksploatowała aż 122 km wąskotorowej linii kolejowej i prowadziła ruch, aż do Kocmyrzowa pod Krakowem. Odcinek z Pińczowa do Hajdaszka przebiegał tzw. „serpentynami”, które wiły się jak wąż po wzgórzach pińczowskich aby co pętlę wzbic się parędziesiąt metrów wyżej. Nachylenie linii na tym fragmencie wynosiło do 38 promili. Pociągi towarowe, bądź mieszane, były wyciągane pod górę przez dwa parowozy, a niekiedy cały skład był popychany jeszcze trzecim parowozem. Rozkładowy czas wyjazdu na wierzchołek góry, z początków funkcjonowania kolei, wynosił ok. pół godziny. Choć wiadomo, że do pokonania serpentyn niekiedy potrzebowano nawet do ok. godziny. W związku z tym, wielu mieszkańców Pińczowa wychodziło później z domu wsiadając do pociągu dopiero gdy był on już u góry, zamiast wyruszać w podróż koleją z dworca ulokowanego w miasteczku. W odpowiedzi na zjawisko, na grzbiecie garbu pińczowskiego usytuowano przystanek o nazwie Erdmanówka — przy dzisiejszym skrzyżowaniu nowej części ul. Przemysłowej z drogą nr 766. Nazwa ta pochodziła od nazwiska Alfonsa Erdmana ps. „Janusz” (1886-1943), posła na sejm 1919 r. z okręgu wyborczego Nr 27 (Pińczów), późniejszego posła i senatora II RP z ramienia PSL „Piast”. Z początkiem lat pięćdziesiątych nastąpiło przekucie linii wąskotorowej z 600 mm na 750 mm przy jednoczesnej likwidacji stromych podjazdów i ciasnych łuków. Wtedy linię z Pińczowa poprowadzono nowym śladem, tzn. na około garbu do Umianowic, a nie jak to było wcześniej serpentynami do Hajdaszka. Stare tory leżały jeszcze przez kilka lat nieużywane przez kolej. W miejsce Erdmanówki zbudowano bocznice o nazwie Pińczów Towarowy, odgałęziającą się w Stawianach Pińczowskich od linii normalnotorowej do Buska (bocznica została rozebrana w latach dwutysięcznych).

Tabor P.K.D.

Pińczowska kolejka posiadała dość nowoczesne zaplecze techniczne jak na ówczesne czasy; oprócz parowozowni funkcjonowały warsztaty, w których prowadzono naprawy parowozów i wagonów, funkcjonowała również kolejowa spółdzielnia mieszkaniowa, która wybudowała domy dla pracowników (patrz dziś m.in. domy przy Żwirki i Wigury w Pińczowie). Pińczowskie Koleje Dojazdowe jako jedne z pierwszych zaczęły dokonywać zakupów taboru w polskich wytwórniach, jak i również podjęto się budowy wagonów we własnym zakresie. W Pińczowskich warsztatach powstał m.in. wąskotorowy wagon pasażerski z przedziałem 1 klasy na wąskotorowy tor 600 mm! Nigdy wcześniej, ani później tego typu wagon nie powstał na jakikolwiek krajowy wąski tor, z wyjątkiem salonek wąskotorowych lecz te nie były przeznaczone do regularnego, ogólnodostępnego ruchu, a do prowadzenia np. narad przez dygnitarzy. Do jednych z ważniejszych nowinek technicznych (a dziś ciekawostek) należał fakt, iż zarząd pińczowskiej kolejki zamówił jako pierwszy w kraju nowy wąskotorowy parowóz w polskich zakładach. Lokomotywę tę zbudowano w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce FABLOK S.A. w Chrzanowie. Od zamawiającego, serię parowozów która powstała na zlecenie P.K.D. nazwano: „Pińczów”. Po wojnie maszyny te oznaczano jako: Tx26 „Pińczów”. Początkowo zostały wykonane dwa parowozy na zlecenie zarządu pińczowskiej kolejki, a następnie domówiono kolejne cztery gdy się okazało, że lokomotywy się sprawdziły na nadnidziańskich szlakach. Do dziś przetrwały tylko dwa egzemplarze tego typu, jeden możemy podziwiać w Muzeum w Wenecji, a drugi dumnie reprezentuje Kolejkę Parkową Maltanka w poznańskim parku. Konstrukcja ta była na tyle udana, że na jej podstawie opracowywano kolejne serie nowych parowozów dla innych wąskotorówek o różnym prześwicie.

Oprócz FABLOK-u w Chrzanowie, do polskich twórców, którzy dostarczali tabor kolejowy dla sejmiku pińczowskiego, można również zaliczyć Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów (w skrócie WSABP „Parowóz”), Zakłady Ostrowieckie czy Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów — L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper Spółka Akcyjna czyli późniejszego Sanockiego Autosana. Ta ostatnia fabryka specjalizowała się w produkcji wagonów kolejowych, w tym towarowych dla P.K.D., o czym informuje nas strona internetowa poświęcona historii fabryki i zamieszczone tam zdjęcia. Również w Ostrowcu Świętokrzyskim wyprodukowano znaczną ilość wagonów dla pińczowskiej wąskotorówki. Natomiast w WSABP w Warszawie zbudowano, do obsługi nadnidziańskich szlaków kolejowych, parowozy z rodziny która dowiodła swojej przydatności również na innych kolejkach (w tym Jędrzejowskiej), a ich konstrukcja była uznawana za jedną z nowocześniejszych jak na ówczesne czasy. Szczególną cechą tych lokomotyw (przez kolejarzy nazywanymi: „warszawiankami”) był m.in. wysoko osadzony kocioł, co być może wbrew intuicji jak i podejściu biur konstrukcyjnych przy tworzeniu dawniejszych parowozów, nie powodowało wzrostu wywrotności lecz korzystnie wpływało na zachowanie się parowozów dzięki zwiększonemu naciskowi pionowemu na szyny przy jednoczesnym mniejszym występowaniu sił bocznych. Dodatkowo montowano w nich dość wysoko smukłe budki maszynisty oraz stosowano rozrząd pary w postaci stawidła z suwakiem Kuhna, przez co uzyskano identyczne parametry jazdy w przód jak i w tył. W ślad za P.K.D. poszła również Cukrowania „Łubna” w Kazimierzy Wielkiej, kupując w 1928 r. w FABLOK-u do obsługi przyzakładowej bocznicy niewielki trzy osiowy parowozik. Typ ten oznaczono jako W4B „Łubna” (od pierwszego zamawiającego), a lokomotywy tej konstrukcji później jeździły m.in. na kolejce leśnej w Zagnańsku pod Kielcami.

Fragmenty „Głosu Pińczowskiego”

OTWARCIE KOLEJKI KIJE–PIŃCZÓW (nr 6) – 1924 r.
pierwszego odcinka oddanego do użytkowania na linii P.K.D.

„W sobotę, dnia 3 maja dokonano otwarcia ruchu kolejowego do Jędrzejowa, na odcinku Kije–Pińczów (autorowi chodziło o Hajdaszek–Pińczów, błąd powstał zapewne gdyż wcześniejsza kolej konna funkcjonowała od miejscowości Kije).

Po dokonaniu aktu poświęcenia w obecności tysięcy publiczności, (...) zabrał głos ks. Kanonik Aksamitowski, podkreślając doniosłe znaczenie komunikacji dla cywilizacji i etyki chrześcijańskiej, jak i podniesienia dobrobytu ludzkości.

P. Starosta (...) podkreślił, że z czystym sumieniem można wyciągać rękę o podatki tylko wtedy, o ile ludność ma przeświadczenie, że krwawo zapracowane pieniądze nie idą na marne. Sejmik Pińczowski pieniędzy nie marnował, przetrzymując bardzo często wypłacanie poborów urzędnikom, gdy należało czynić zakupy materiałów, niezbędnych do budowy lub wypłacać zarobki robotników.

Niezwłocznie potem specjalnie przygotowany pociąg złożony z trzech wagonów i parowozu, udekorowany zielenią i sztandarami o barwach narodowych, powiózł delegację i część uczestników uroczystości — w góry pińczowskie. Tam podziwiano pomysłowe wykonanie serpentyn kolejki, które na podobieństwo ogromnego cielska węża wiją się wśród nierówności terenu wykopami i nasypami.

W ten sposób Pińczów, niemal dotąd odcięty od świata, uzyskuje bezpośrednie połączenie z liniami kolei głównych, przez Jędrzejów. Będąc więc wyrozumiałymi na początkowe (zawsze i wszędzie możliwe) braki kolejki, bądźmy wdzięczni inicjatorom i twórcom za to, co już mamy, oraz za ich trud i dotychczasowe starania”.

Fragmenty artykułów z „Głosu Pińczowskiego”

OTWARCIE RUCHU KOLEI NA LINII JĘDRZEJÓW–PIŃCZÓW–WIŚLICA (Nr 1) i KOLEJKĄ DO CHROBRZA (Nr 12) – 1925 r.

Fragmenty ułożone w kolejności jaką wiedzie szlak z Pińczowa do Wiślicy.

„Na stacji Pińczów od rana ruch gwar, podniecenie i wesoło. „Bohater dnia”: pociąg mający odbyć pierwszą, oficjalną podróż do Wiślicy, uwija się, wielce zadowolony i udekorowany polskimi flagami, po stacji tam i z powrotem. Kierownik maszyny p. Necel niemniej jest uroczysty i zniecierpliwiony.

Godz. 11.05 odjazd. Czapki wiewają, lokomotywa drży z radości i gwizdże, co siły. Pozostający w Pińczowie życzą szczęśliwej podróży. Jazda!

Przyznam się, że sam się excytowałem na myśl jak to się teraz jedzie — koleją — do Chrobrza... Bo dotąd Chroberz znałem tylko z mozolnych i niedostępnych dróg piaszczystych, kędy spokojny człowieczysko, chcąc przebrnąć, musiał — a juści — spocić się i naprzeklinać niemało. Więc przyznam, że jazda teraz koleją w tą stronę niemało miała w sobie pierwiastka emocjonującego, o ile wręcz nie wydawała się pierwszą wyprawą w niedostępne dotąd kraje egzotyczne, mająca jednak wszelkie szanse zwyciężenia niezwyciężonej dotąd przyrody.

Po dwu minutach byliśmy już na pierwszym moście na Nidzie.

Wtem — stop. Gwizdki się rozlegają, pociąg staje. Co takiego, co się stało? Na pociąg w biegu wskoczyło trzech panów, wobec czego p. starosta zatrzymał pociąg i dla odstraszającego przykładu dla sequentes kazał im śsiaść i wrócić z niepysznymi minami do domu.

Słusznie. Nie wskakiwać. To grozi bezlitosna śmiercią.

Za chwilę jedziemy dalej. Mijamy drugi most, przejeżdżamy obok przepisowo, pięknie zamkniętego „szlabanu”, skręcamy z szosy na pole i w las. Coraz prędzej, coraz pewniej, coraz z większym zapałem...

Zbliżają się znane mi z poprzedniej egzotyczności piachy, czyli mówiąc językiem tubylców „droga do Chrobrego”. No, jak one teraz wyglądają? Przyglądam się... Wielkie nic. Tak jakby ich nie było.

Ba, bo jedziemy już teraz kolejką. Jedziemy najswobodniejszym galopem, (o ile tak o kolejkę w ogóle wyrażać się wypada) i nic nas teraz te piachy nie obchodzą. Niech sobie będą. Mijamy je też z podniecającą szybkością, wspominając tylko owe czasy, kiedy się wtedy prędzej nie można było przedostać, jak co najmniej w przeciągu pół godziny. Obecnie przejedziemy tę przestrzeń w przeciągu paru minut.

Z jednej i drugiej strony toru las. Piękny las. Powietrze cudowne. Po Pińczowie precudowne. Oddycha się pełną piersią. Myślę, że w przyszłości z powodzeniem może tu stanąć dzięki przeprowadzonej kolejce drugi jaki Otwock, lub jeszcze piękniejsze lotnisko pod-pińczowskie podmiejskie. W przyszłości. Na razie idealne miejsce do wycieczek.

Stacja Młodzawy

Nie mamy jednak czasu na długie refleksje. Tłuczymy się jeszcze chwilę, jak przysłowiowy Marek po piekle, po lesie zgrzytem żelaza i stukotem kół i zajeżdżamy na stację – Młodzawy... Młodzawy. Czy one się kiedy tego spodziewały, że będą figurować na liście stacji europejskich? Stacji, czy przystanków, wszystko jedno. W każdym razie obecnie tu Europa. A dawniej to tu diabeł tylko mówił dobranoc. Obecnie ruch. Co prawda dzięki temu wszystkie gęsi pouciekały na nasz widok, a krowy od razu po cztery metry wyskakiwały ze strachu. Ale to witają zbliżenie się Europy i patrzą na tą „swoją” kolejkę, jak na wybawiciela. Bo jakże teraz inna przyszłość przed inni, niż dotąd.

W Młodzawach stacja: dwa rozgałęzienia, dwa tory, słupki z tablicą i napisem, uradowane twarze ogorzałych mieszkańców – tyle. Po dłuższym odpoczynku tu – jedziemy do Chrobrego.

Krajobraz piękny w dalszym ciągu i nadzwyczaj malowniczy. Wspaniała panorama z kościołem w Młodzawach na górze. Na lewo Krzyżanowice. Na wprost Chroberz. Tor wije się najpierw u podnóża wzniesienia, następnie prosto wybiega na łąki.

Stacja Chroberz

Nagle przed oknami wyrastają szpalery świątecznie ubranej chrobberskiej straży ogniowej. Wpadamy. Na stacji tłok nie do opisania. Ze wsi przybyły tłumy na powitanie zwiastuna... Europy. Lokomotywie zagroziło drogę wspaniałą wstęgą z zieleni kilku z młodzieży chrobberskiej. Chrobberska straż ogniowa pod dowództwem sekretarza gminy Kawy pełni honory powitalne. Starzy gospodarze z podziwem przyglądają się wagonom. A to ci dopiero domy...

Pośród gości na stacji widać p. margrabiego Wielopolskiego. Osobiście, z wprawą znakomitego sportowca czyni okolicznościowe zdjęcia przy pomocy małego aparatu. Po uroczystości rozmawia długo z przybyłymi z Pińczowa przedstawicielami świata oficjalnego.

Wychodzi p. Iwaszkiewicz (naczelnik) na peron, w serdecznych słowach dziękuje ludności za zgotowane powitanie i przecina zieloną wstęgę.

Stacja Wiślica

Z rozmachem zjeżdżamy ze wzgórza pod Jurkowem do Konieczmost (Wiślicy). Przed wjazdem brama tryumfalna. Stacja „nabita” gośćmi. Pełno także żydów. Dzieci i młodzi chłopcy mało nie pozabijają się, tak pędzą na wyścigi wzdłuż pociągu.

Wysiadamy. Tłum ciekawych otacza nas momentalnie. (...) okrzyki na cześć p. starosty Lamota i Sejmiku wzbijają się wrzawą pod niebiosa. Widać, że ludność uznaje znaczenie dokonanego dzieła i jest wdzięczną.

W ten sposób na linii Jędrzejów–Pińczów–Wiślica został otwarty normalny ruch. Według dotychczasowego roz-

kładu jazdy raz na dobę będzie kursował jeden pociąg bezpośredni między Jędrzejowem, a Wiślicą i jeden lokalny między Pińczowem, a Wiślicą, w porze dogodnej dla miejscowej ludności.

Powiat pińczowski został w ten sposób połączony z Europą. — Nareszcie!



Popiersie Józefa Piłsudskiego na placu dworcowym w Pińczowie wykonane przez miejscowego kamieniarza Jana Bernarda. Od 2015 r. w tym miejscu znajduje się rondo.

Źródło: pinczow.com

WIADOMOSCI BIEŻĄCE.

Kolej tranzytowa przez Polskę.

Od pewnego czasu toczą się rokowania z konsorcjum amerykańsko-niemieckim o budowę kolei tranzytowej przez Polskę z Niemiec do Rosji. Trasa nowej linii (dwutorowej) miałaby biegnąć przez Katowice, Pińczów, Zamość i Równe. Przedsiębiorstwo eksploatowałoby linię przez lat 50, poczem cały majątek przeszedłby na własność skarbu polskiego.

„Nowiny Techniczne”, 1927

KALENDARIUM P.K.D.

28 grudnia 1914 – otwarcie konnej kolejki polowej Kocmyrzów – Skorzów k. Kazimierzy Wlk.

23 stycznia 1915 – otwarcie kolejki Miechów – Działoszyce z pierwszą wąskotorową parowozownią na Ponidzu w Buszkowie k. Działoszyce

3 lutego 1915 – otwarcie przyfrontowej kolei konnej Jędrzejów – Motkowice

1 września 1916 – otwarcie gospodarczej kolei konnej Kije-Pińczów - Opatowiec

październik 1916 – wprowadzenie pierwszych 2 dyżurujących parowozów w Pińczowie do przeprowadzania pociągów przez garb Pińczowski

15 listopada 1916 – otwarcie kolej konną Chmielnik Miasto – Busko

1923 – otwarcie kolej Działoską zbudowaną przez Towarzystwo Akcyjne Wielopolski, Dąbrowski i Spółka.

3 maja 1924 – otwarcie pierwszego odcinka P.K.D. Gołuchów – Hajdaszek – Pińczów

27 stycznia 1925 – otwarcie odcinka Pińczów – Wiślica

9 czerwca 1925 – koncesja dla kolejki pod nazwą Pińczowskie Koleje Dojazdowe

5 sierpnia 1925 – otwarcie odcinków P.K.D.: Wiślica – Cudzynowice oraz Kazimierza Wlk. – Działoszyce

17 grudnia 1926 – otwarcie ruchu na odcinku P.K.D. z Kocmyrzowa do Kazimierzy Wlk.

grudzień 1926 – dostarczone dwa pierwsze parowozy W1A „Pińczów” z FABLOK-u w Chrzanowie

1928 – dostarczone parowóz Dn2t z Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów

1929 – budowa nowej parowozowni w Pińczowie, budynek istniejący po dziś dzień

1953 – zamknięcie ruchu na serpentynach Pińczowskich i przekucie sieci z 600 mm na 750 mm

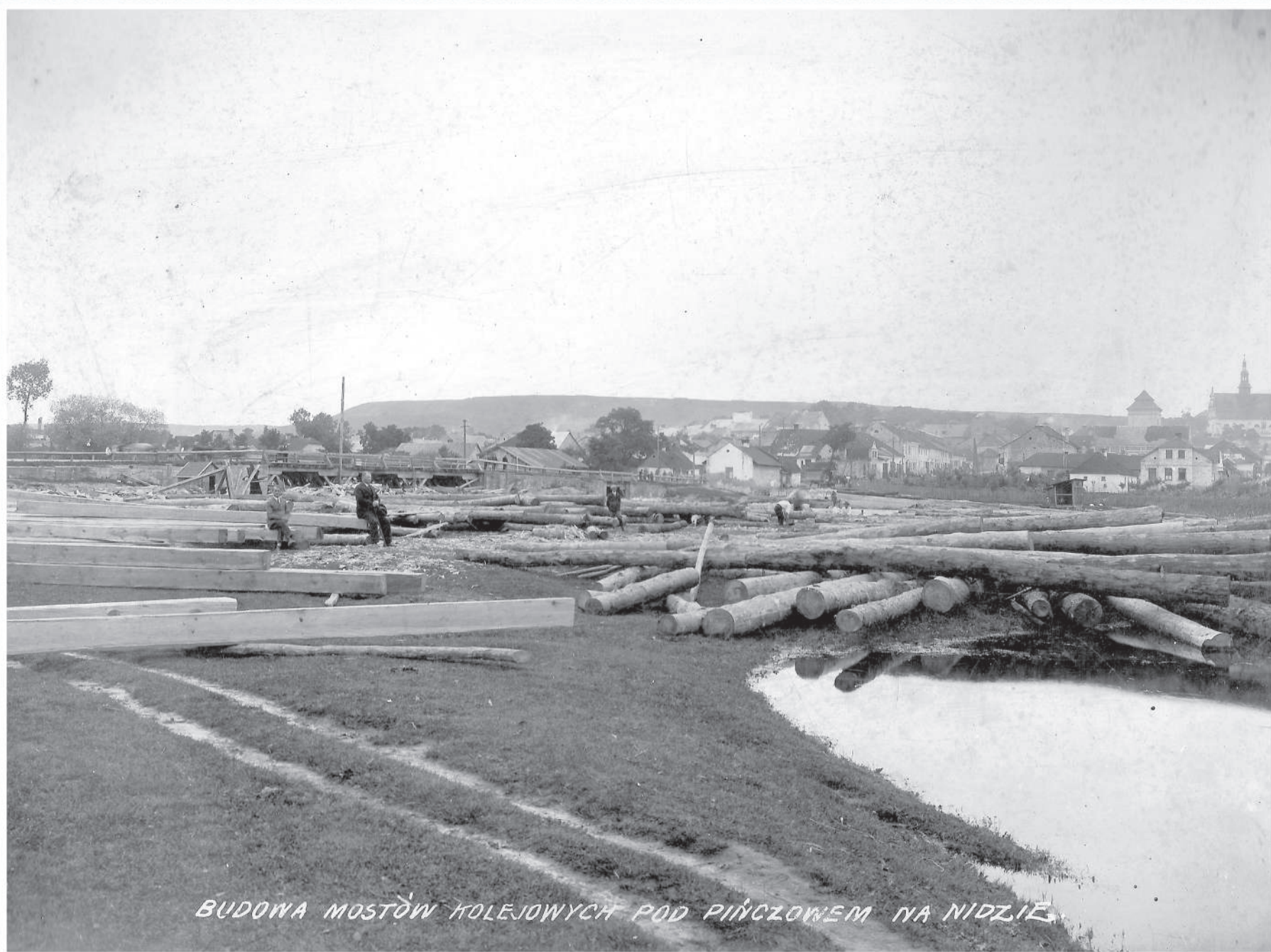
1997 – zamknięcie ruchu na ostatniej pozostałości po wielkiej infrastrukturze P.K.D. tj. odcinka Pińczów – Wiślica po powodzi tysiąclecia

2015 – dewastacyjna przebudowa stacji w Pińczowie

...

foto: pinczow.com







BUDOWA POD WOJSEWICAMI - ROZWOŻENIE MATERIAŁÓW KOLEJOWYCH.



BUDOWA KOLEI - UKŁADANIE TORU.



BUDOWA KOLEI - ROBOTY NA GÓRZE POD CHROBRZEM.

- Na odiskrowniku lokomotywy (Feldbahnlok prod. Hanomag), która jest widoczna na końcu składu, stoi mężczyzna. W tle lewej części zdjęcia widoczna jest kolegiata w Wiślicy.





BUDOWA MOSTU KOLEJOWEGO POD KAMIENINĄ.—



BUDOWA KOLEI - WYKOP POD SOKOLINĄ.

ROZKŁAD JAZDY
WĄSKOTOROWEGO POCIĄGU
TURYSTYCZNEGO
CIUCHCIA EXPRES
"Ponidzie"
STACJA KD JĘDRZEJÓW WĄSKI

WAŻNY OD 30.04.94 DO 25.09.94

PRZYJAZDY	← ZE STACJI DO STACJI →	ODJAZDY
6 ⁰⁰ ₁₁ 18 ⁰⁰ ₂₁ 18 ⁰⁰ ₄₁	PINCZÓW	8 ¹⁰ ₄₁ 9 ¹⁵ ₂₁ 20 ⁰⁰ ₃₁
18 ⁰⁰ ₄₁	WISLICA	8 ¹⁰ ₄₁
6 ⁰⁰ ₁₁ 18 ⁰⁰ ₂₁ 18 ⁰⁰ ₄₁	UMIANOWICE	8 ¹⁰ ₄₁ 9 ¹⁵ ₂₁ 20 ⁰⁰ ₃₁

OBJAŚNIENIA

- 1) KURSUJE TYLKO W NIEDZIELE
- 2) KURSUJE WE WSZYSTKIE WTORKI, ŚRODY, CZWARTKI I PIĄTKI
W OKRESIE OD 01.07.94 DO 31.08.94
- 3) KURSUJE TYLKO W SOBOTY
- 4) KURSUJE TYLKO W SOBOTY I NIEDZIELE

DODATKOWE INFORMACJE TEL (0-498) 622-55

- Rozkład jazdy zawierający kursy na ostatnim czynnym odcinku po sieci P.K.D. czyli na trasie Pińczów – Wislica, który obowiązywał do 1997 r.



ST. KOŁOMYRZÓW - PAROWOZOWNIA W BUDOWIE.



W BUDOWIE.
DOM MIESZKAŁY DLA SŁUŻBY KOLEJOWEJ NA STACJI KOCMYRZÓW.-

- Na pierwszym planie inspekcja na dreźnie rowerowej typu „riksza” na tor 600 mm.



BUDOWA KOLEI - SĄŁAD MATERIAŁÓW KOLEJOWYCH



BUDOWA MOST KOLEJOWEGO NA SZRENIAWIE.



LUDDOVA MOSTU KOLEJOWEGO NA SZRZECIACH POD PRUSZOWICAMI.



Wydobywanie piasku na balast podkarpacieński

- Niemiecki parowóz HF tzw. „Brigadelok”. Parowozy tego typu zaprojektowano z przeznaczeniem do obsługi kolei polowych.



Wymóz piasku na tor z piaskowni pod Proszowicami

• W środku zdjęcia, w płaszczu, starosta Wiktor Lamot-Wrona.



OTWARCIE LINII KAZIMIERZA WIELKA-PIŁAŚCZYCE-WISŁICA 5-VIII-1925.



- Na zdjęciu parowóz sprowadzony z innej kolei przemysłowej bądź górniczej, o czym świadczy podwójny zderzak. Typowy tabor na tor 600 mm, jak i 750 mm posiada jeden, centralny bufor.



POCIĄG OSOBOWY PRZED ODEJSCIEM Z PIŃCZOWA DO KOCMYRZOWA.

- Widoczny parowóz to tzw. „warszawianka” z fabryki WSABP (Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów).



- Wagon z przedziałem pierwszej klasy na tor kolei wąskotorowej 600 mm.



OGÓLNY WIDOK WAGONU OSOBOWEGO ZBUDOWANEGO W WARSZTATACH WĘGSIYCH



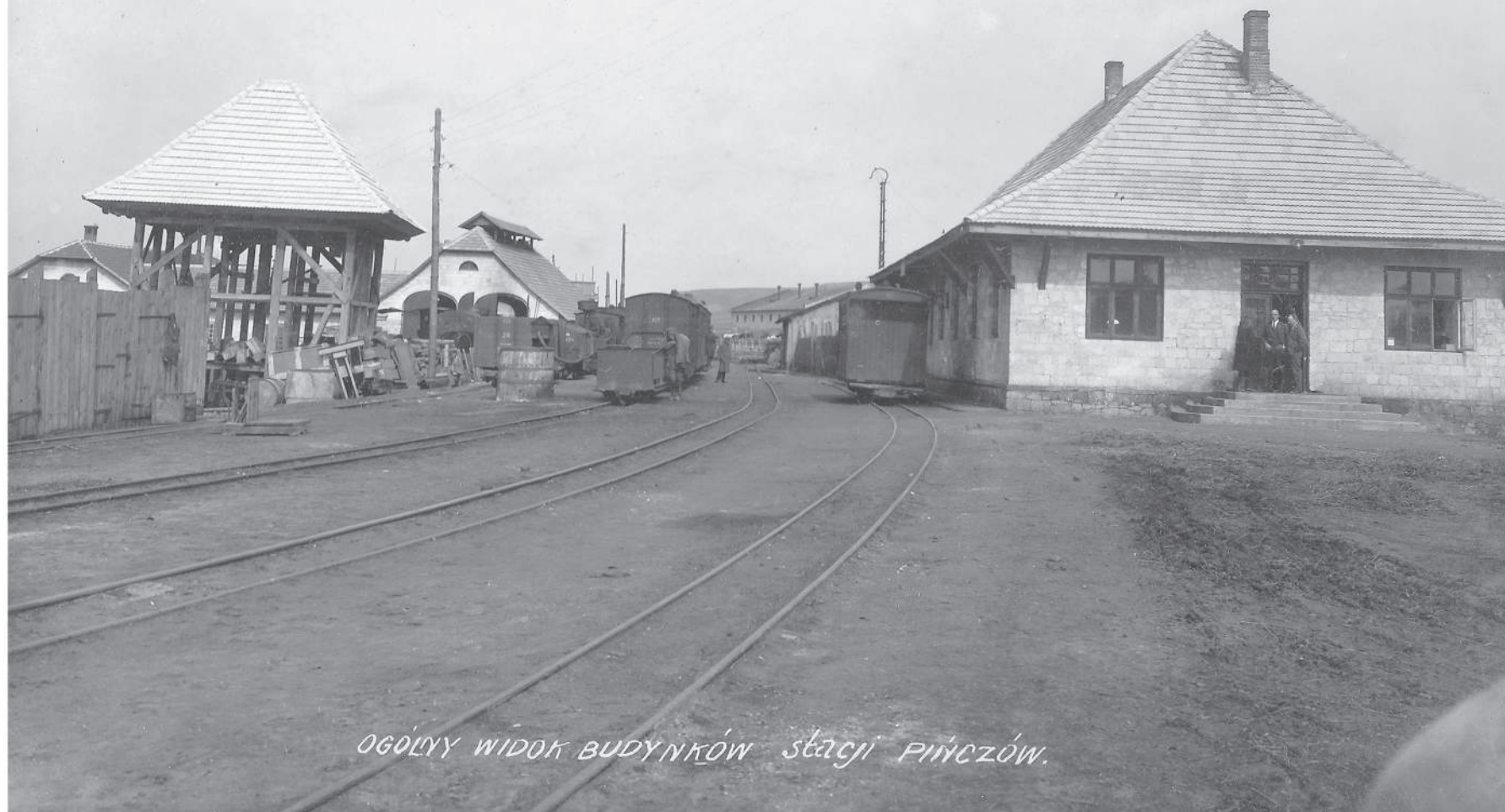
*Wnętrze wagonu pierwszej klasy
zbudowanego we własnych warszt*

- Na mostach pińczowskich, parowóz wyprodukowany przez BMMF (Czechy).



POCIĄG OSOBOWY W DRODZĘ DO KRAKOWA.

- W tle widoczna „poaustriacka” dwu-stanowiskowa parowozownia. Za nią widoczny gzyms nowo budowanej i istniejącej do dzisiaj 3-stanowiskowej parowozowni.



OGÓLNY WIDOK BUDYNKÓW stacji PIŃCZÓW.

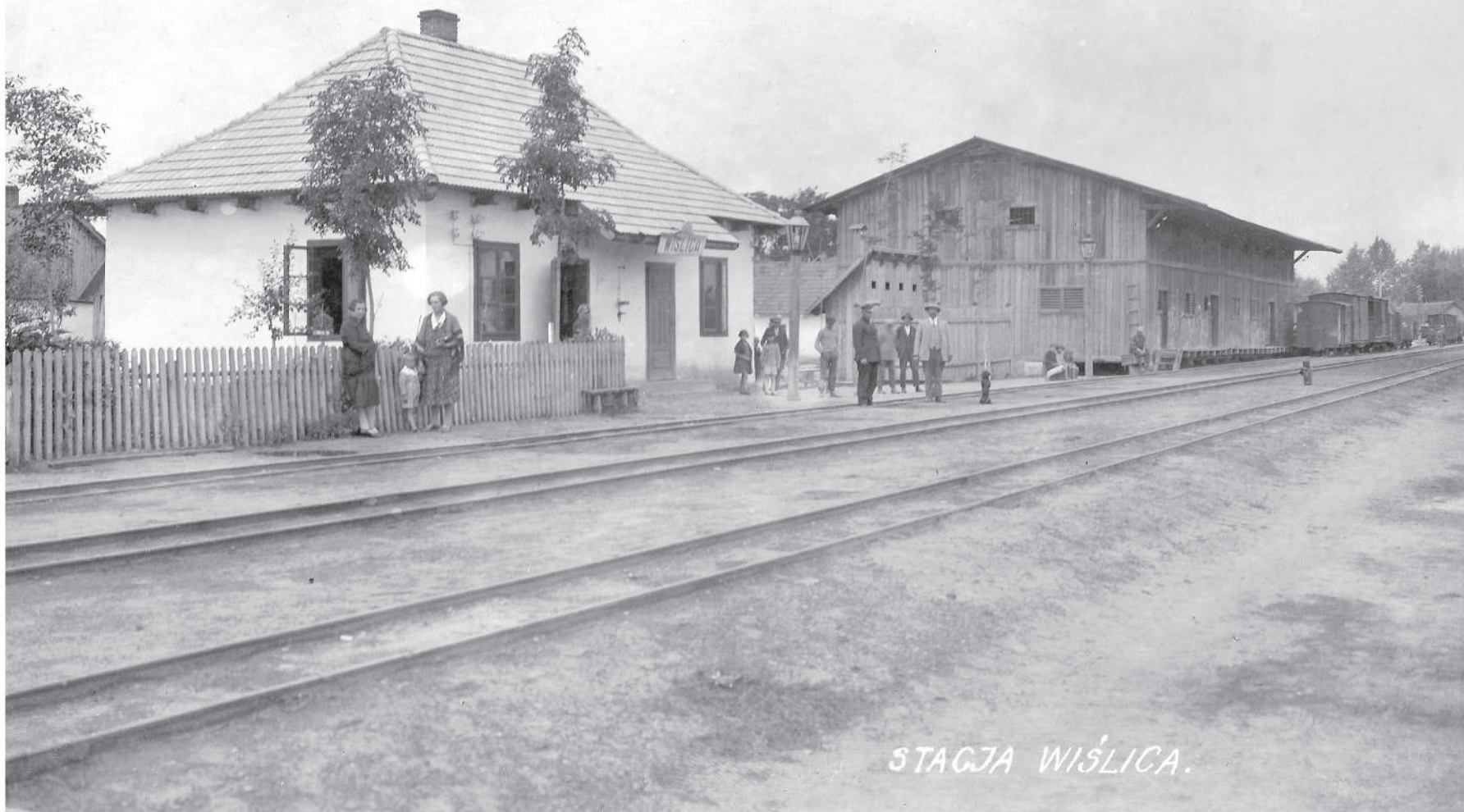
- Nowa 3-stanowiskowa parowozownia, widok z kierunku zachodniego (od Jędrzejowa).
Budynek nieco przebudowany istnieje do dziś lecz pełni inną funkcję.



- Istniejący do dzisiaj budynek stacji pełniący obecnie funkcję mieszkalną. Zachowało się również torowisko (2019 r.)
Na uwagę zasługują lampy oświetleniowe oraz dbałość kolejarzy o otoczenie.



- Budynek stacyjny istnieje do dzisiaj (2019 r.) i choć grozi zawaleniem jest wpisany do wojewódzkiego rejestru zabytków. Torowiska na samej stacji zachowało się fragmentarycznie. Stacja Wiślica to koniec szlaku w kierunku południowym obecnej sieci Świętokrzyskiej Kolejki Dojazdowej. Torowisko z Pińczowa do Wiślicy istnieje niemal w całości i stanowi ostatnią zachowaną część po Pińczowskiej Kolei Dojazdowej. Resztę torowiska rozebrano w 1994 roku.



STACJA WIŚLICA.



- Widoczny wagon po prawej to konstrukcja pochodząca jeszcze z niemieckich kolei polowych.
Na pierwszym planie widoczny zestaw dwóch wózków kłonicowych do przewożenia drewna lub dłuży.



STACJA SKALBMIERZ Z MAGAZYNAMI.

- Na większości budynków stacyjnych P.K.D. nad wejściem umieszczono tzw. „motyw solarny“.



- Widoczna piękna wieża ciśnieniowa, z której woda służyła do „wodowania” parowozów, za nią 1-stanowiskowa parowozownia. Na prawym torze jeden z parowozów Tx26 „Pińczów” z chrzanowskiego FABLOKU.





STACJA NAGORZANY.-

- Na środkowym torze stoi motorowa drezyna inspekcyjna.





STACJA PROSZOWICE Z MAGAZYNAMI.





- Drużyna parowozowa w tendrze zamiast węgla wiezie bańki na mleko.



- Po lewej parowóz tzw. „warszawianka” z fabryki WSABP na tor 600 mm.
Warto zwrócić uwagę, iż oś centralna kotła tego parowozu (mimo, że jest to parowóz mniejszy gdyż wąskotorowy) jest nieco wyżej niż „środek” kotła parowozu normalnotorowego starej konstrukcji. Wysoko osadzony kocioł wówczas był nowoczesnym rozwiązaniem, poprawiającym charakterystykę jezdni parowozów.



OGÓLNY WIDOK STACJI KOCMYRZÓW - POCIĄGI WĄSKOTOROWY I NORMALNY.

ROZKŁAD JAZDY

kolejki wąskotorowej Pinczów—Jędrzejów.

Ważny od 1 czerwca 1924.

M 81	M 82	S T A C J A	M 83	M 84
Narazie nie kursuje	21:10	Odj. Pinczów Prz.	Narazie nie kursuje	7:35
	22:40	Prz. Hajdaszek Odj. ↑		6:—
	23:28	Odj. Hajdaszek Prz. ↓		5:50
	0:56	Prz. Jędrzejów Odj.		4:30

Odjazd pociągów z Jędrzejowa
na linii Warszawa-Kraków.

W stronę Kielc				S t a c j a	W stronę Granicy			
411	12:59	2014	140	Odj. Jędrzejów Odj.	953	1612	22:53	2244



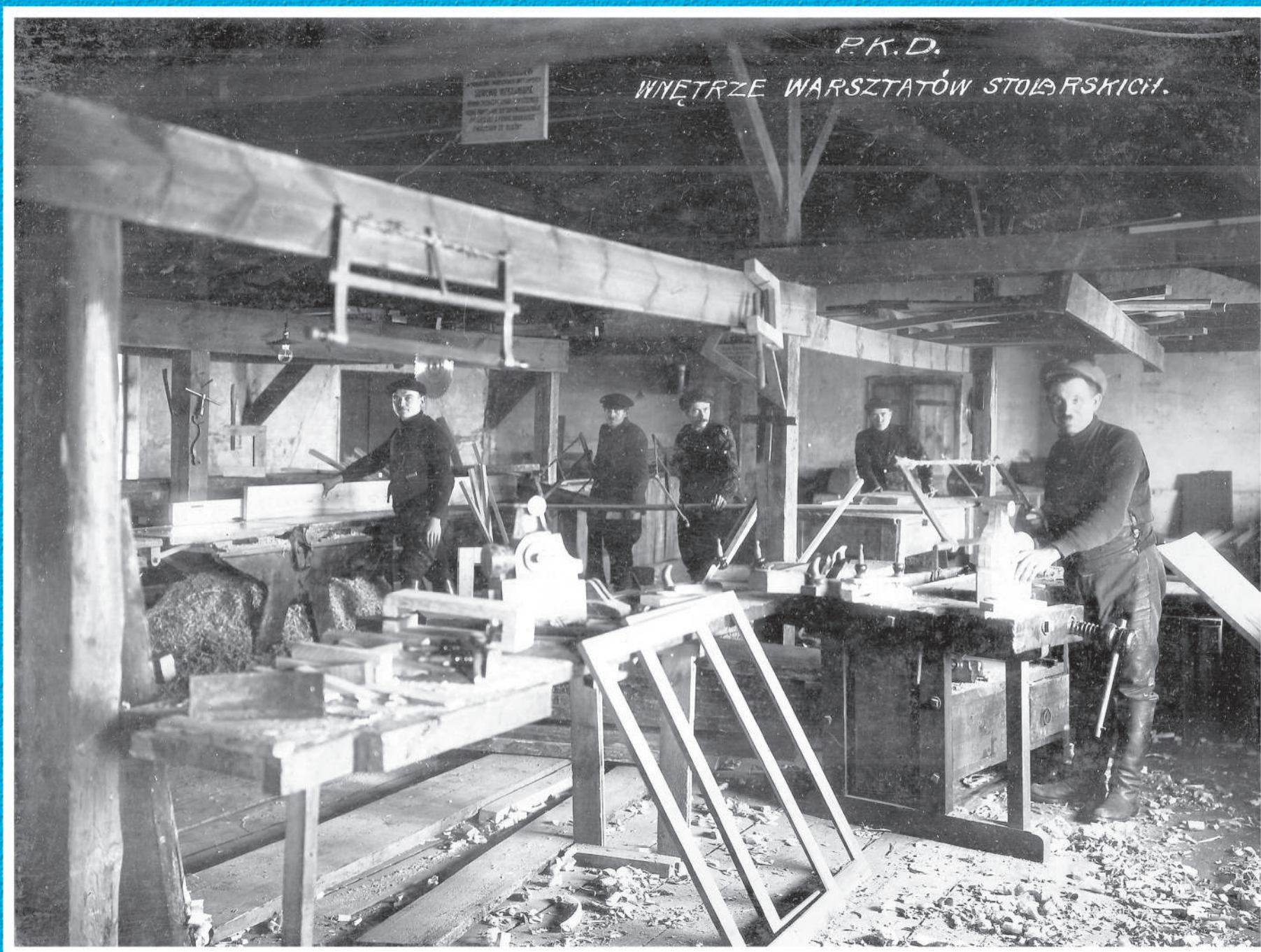
Widok na tor kolejowy w lesie pod Zieloną

- Rozkład jazdy obowiązujący na pierwszym otwartym odcinku P.K.D. Pińczów—Hajdaszek. Na uwagę zasługuje fakt, iż wtedy jeszcze nie funkcjonował przystanek osobowy tzw. „Erdmanówka”.
- Doskonale widoczne fachowo wykonane torowisko z nasypem i rowem odwadniającym.

- Widoczne pasy transmisyjne do napędzania maszyn. Moc do zasilania warsztatów była generowana przez stacjonarną maszynę parową. Po prawej tokarka umożliwiające przetaczanie zestawów kołowych.



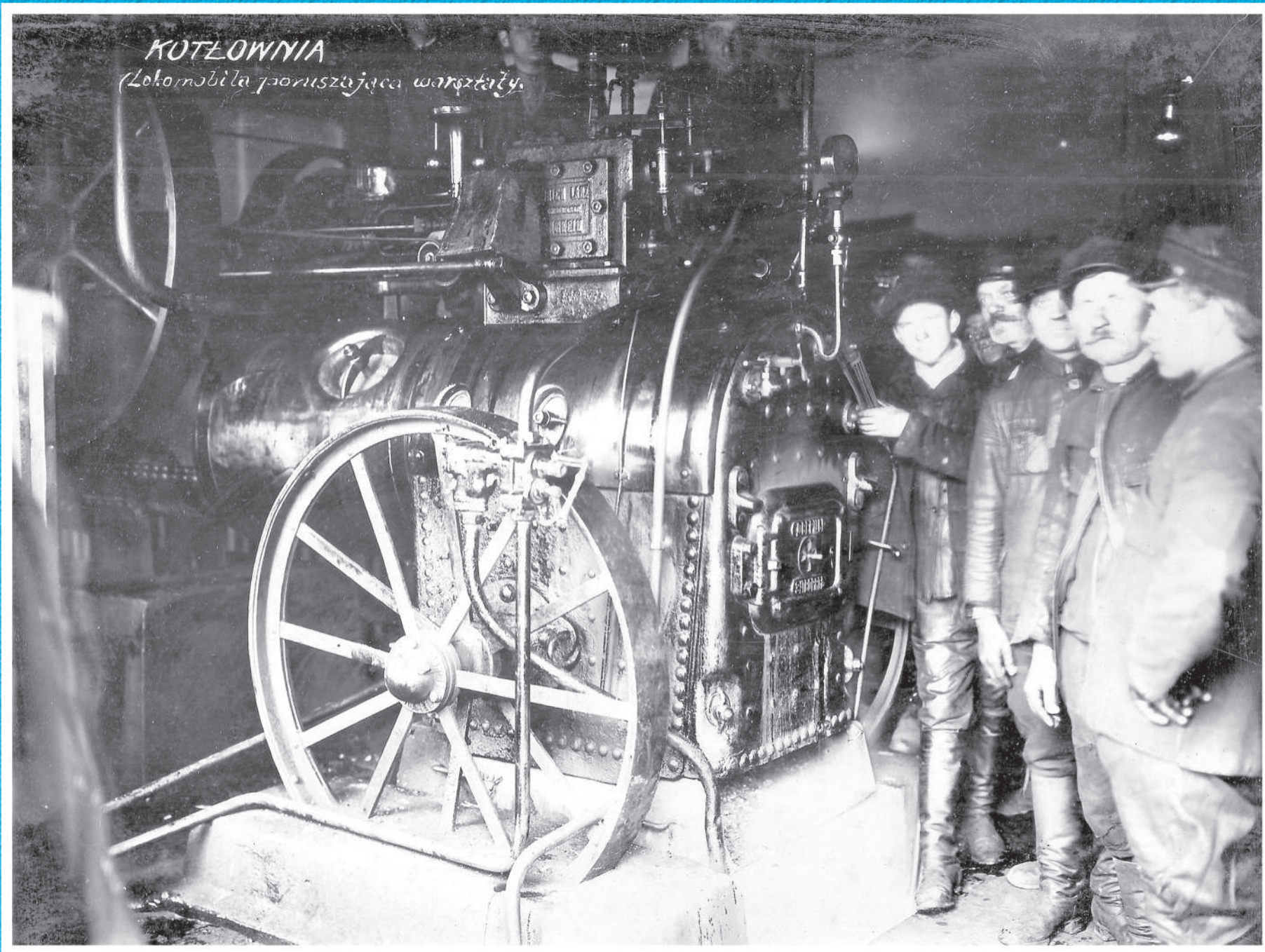
HALA OBRABIAŁEK WARSZTATÓW KOLEJOWYCH
W PIŃCZOWIE.





• Zdjęcie grupowe pracowników P.K.D. Siódmy od lewej, w rzędzie osób siedzących starosta Wiktor Lamot-Wrona wraz z małżonką.





OGŁOSZENIE.

Wydział Powiatowy Sejmiku Pińczowskiego podaje do wiadomości, iż z dniem 5 stycznia 1925 r. Dyrekcja Kolejowa Radomska otworzyła ruch pociągów osobowych i towarowych na kolei wąskotorowej Hajdaszek—Pińczów—Wiślica.

Ruch pociągów na powyższej linii odbywać się będzie według następującego rozkładu jazdy.

Nr. 81 (2—3 kl.)		Nr. 83 *) (2—3 kl.)		km	Stacja	Nr. 82 (2—3 kl.)		Nr. 84 *) (2—3 kl.)	
Przyj.	Odj.	Przyj.	Odj.			Przyj.	Odj.	Przyj.	Odj.
—	430	—	—	—	Odj. Jędrzejów	Przyj. 030	—	—	—
—	600	—	—	0	Hajdaszek	2254	—	—	—
644	700	—	—	11	Erdmanówka (p. o.)	2208	2210	—	—
735	755	—	1600	18	Pińczów	2030	2140	1012	—
817	930	1632	1635	26	Młodzawy	2004	2007	937	940
902	912	1707	1717	34	Chroberz	1922	1932	850	905
932	935	1737	1740	39	Złota	1850	1902	827	830
959	1000	1804	1805	45	Jurków	1834	1835	802	803
1012	—	1817	—	48	Wiślica	—	1822	—	750

*) Pociągi Nr. 83 i 84 kursują tylko między Pińczowem i Wiślicą.

KITA Piotr, z gminy Bejsce, zagubił książeczkę woj-



WIDOK NA TOR KOLEJOWY W LESIE POD ZIELONĄ.

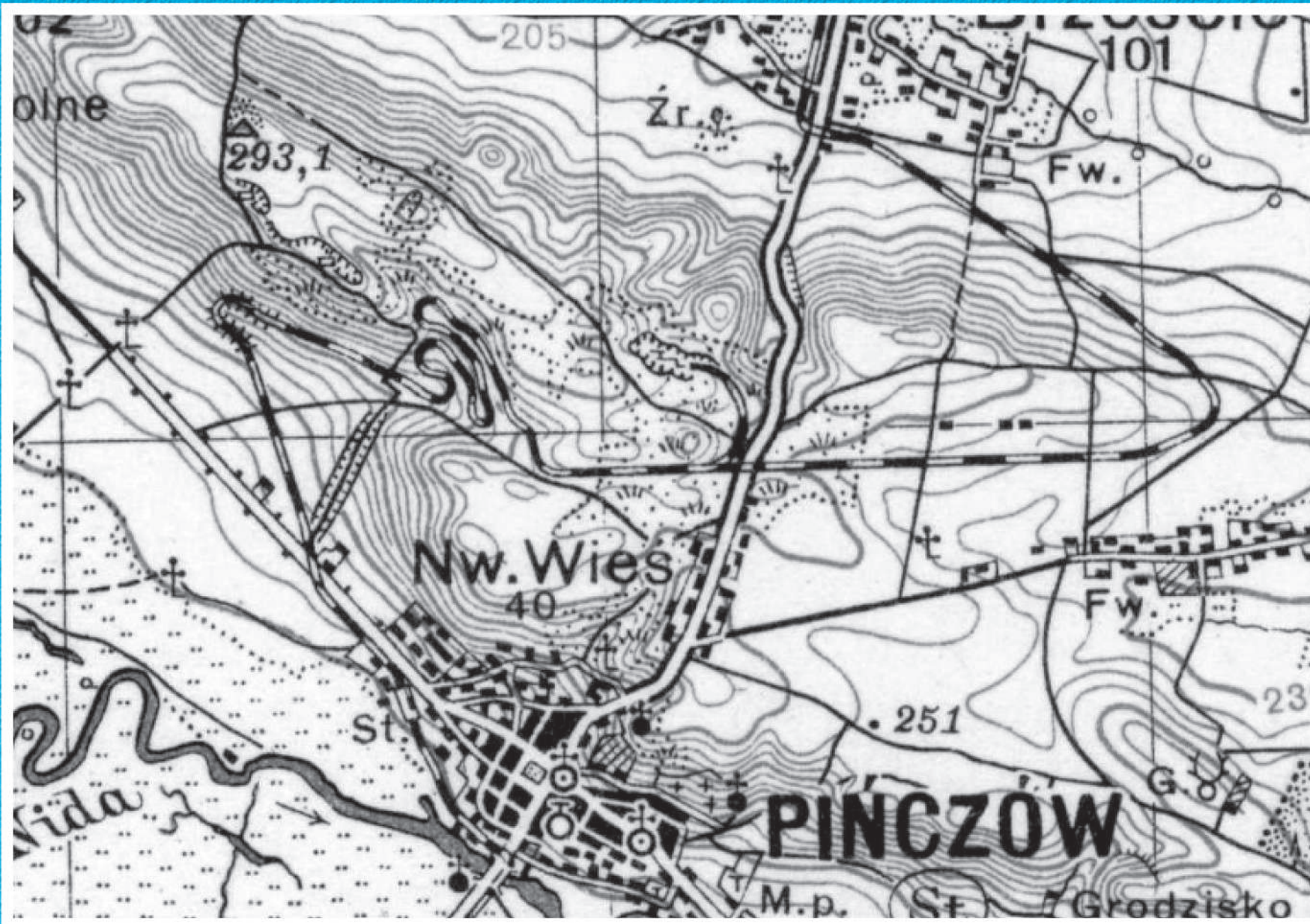
- Rozkład jazdy P.K.D. obowiązujący w pierwszych dniach po otwarciu odcinka Pińczów—Wiślica. Widoczny w rozkładzie przystanek osobowy Erdmanówka znajdujący się na grzbiecie garbu pińczowskiego (obok miejsca gdzie dziś jest odgańczenie nowej części ul. Przenysłowej od drogi nr 776



OTWARCIE LINII KAZIMIERZA WIELKIEGO - DZIAŁOSZYCE - WIŚNICA
5. VIII 1925

- Grupa pracowników przed po-austriacką parowozownią w Pińczowie. Po prawej stronie widoczne, w trakcie budowy warsztaty P.K.D.
W środku widać obrotnicę, która służyła do obracania parowozów.
Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe.





- Na mapie z lat trzydziestych XX wieku doskonale jest widoczny przebieg serpentyn pińczowskich.
Źródło: Archiwum Map Wojskowych Instytutu Geograficznego 1919-1939.