• biuletyn •
Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych

Egzemplarz bezpłatny
w wersji elektronicznej.

Publikacja całości lub fragmentów
wyłącznie za zgodą FPKW.

Rok II | № 3 | 28 sierpnia 2021 r.

Zapomniany projekt połączenia kolei Cukrowni „Irena" w Łyszkowicach z Koleją Wąskotorową Rogów-Rawa-Biała

Słowo wstępne

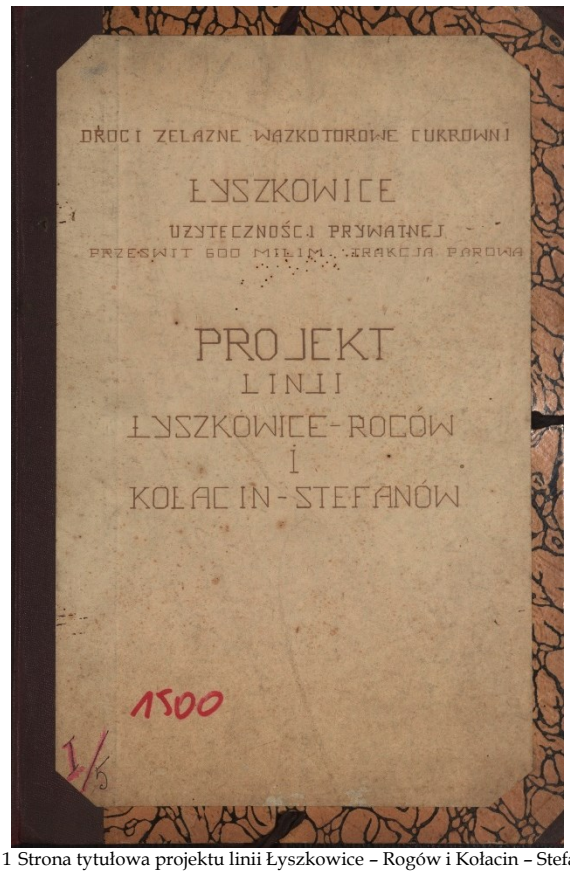
Rozwój technik cyfrowych umożliwia dotarcie do coraz większej ilości materiałów, przechowywanych w archiwach na terenie całej Polski. Wśród jednostek archiwalnych znajdują się również akta dotyczące niezrealizowanych projektów linii wąskotorowych. Jednym z nich jest „Projekt linii Łyszkowice – Rogów i Kołacin – Stefanów" znajdujący się w zbiorach Archiwum Państwowego w Płocku oddział w Kutnie.

Bartosz Dobrzyński

Tło historyczne

Zakończenie działań wojennych w 1918 roku uwolniło znaczne ilości środków transportu wykorzystywanego dotychczas przez wojsko. Do 1922 roku Ministerstwo Kolei Żelaznych przejęło 7 322 km linii wąskotorowych, zarówno użytku publicznego jak i gospodarczego. W tej drugiej grupie znalazły się również koleje polowe, używane dotychczas przez walczące armie, które w nowych okolicznościach często okazywały się zupełnie zbędne [3]. Oprócz linii, w większości przeznaczonych do likwidacji, rodzące się państwo przejęło również znaczne ilości taboru kolejowego i innego wyposażenia. Na przykład w magazynie w Rogowie (nazywanym „parkiem wagonów") składowano do 672 ton materiałów takich jak przęsła torowe, zestawy kołowe, ale również 59 parowozów [5]. Główny Urząd Zaopatrywania Armii w Warszawie oferował ten materiał miedzy innymi Zarządowi Związku Cukrowni Królestwa Polskiego, co wraz z ożywieniem koniunktury spowodowało gwałtowny rozwój sieci kolei cukrowniczych w pierwszych latach po zakończeniu wojny. Co ciekawe, ten dynamiczny rozwój ustał niemal zupełnie w latach 30-tych. Przyczyną, oprócz kryzysu gospodarczego, mogło być wyczerpanie się źródła tanich materiałów pozostałych po kolejach polowych [3].

Działające od 1851 roku Łowickie Zakłady Przemysłowe, Cukrownia i Rafineria „Irena" [6], w 1921 roku uruchomiły linię wąskotorową o szerokości toru 600 mm łączącą fabrykę ze stacją kolejową w Domaniewicach [2]. Drogą tą dostarczano do cukrowni węgiel, kamień wapienny oraz buraki cukrowe, w przeciwnym kierunku ekspediowano natomiast wyroby zakładu. W dniu 26.09.1923 r. uzyskano zgodę Ministerstwa Kolei Żelaznych na „zejście na grunt i przedwstępne poszukiwanie trasy" dla linii łączącej Łyszkowice z Rogowem [5]. Chociaż linia ta ostatecznie nie powstała zacho-wał się jej szczegółowy projekt.

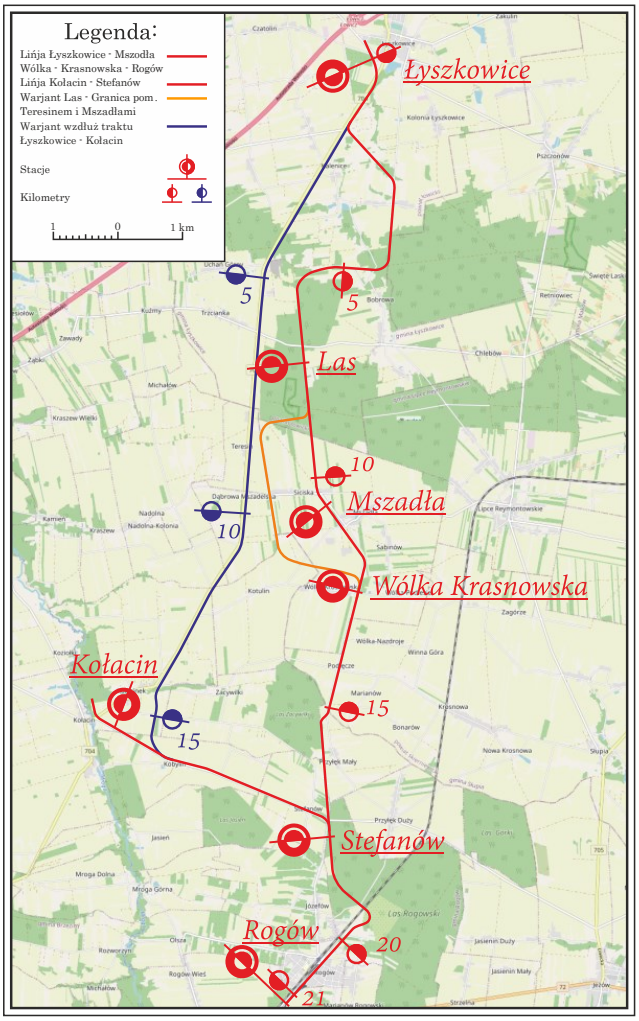


Ryc. 1 Strona tytułowa projektu linii Łyszkowice – Rogów i Kołacin – Stefanów (Archiwum Państwowe w Płocku oddział w Kutnie)

Projekt linii Łyszkowice – Rogów i Kołacin - Stefanów

Projektowana linia miała na celu rozszerzenie plantacji buraczanych, co umożliwiłoby zwiększenie produkcji cukrowni. Zakładano podniesienie kultury rolnej terenów przez które przebiegała, a także zwiększenie pracy przewozowej „drogi żelaznej wązkotorowej Rogów – Rawa – Biała" (pisownia oryginalna). Nowa linia miała mieć charakter prywatny, służąc głównie potrzebom i interesom właściciela. Prześwit jej toru miał wynosić 600 mm, a łączna długość ponad 20 km. Zaprojektowano łącznie trzy warianty przebiegu:

1. Łyszkowice – Mszadła – Wólka Krasnowska – Stefanów – Rogów z odgałęzieniem Stefanów – Kołacin,
2. wariant w/w linii poprowadzony granicą wsi Mszadła i Teresin,
3. wariant wzdłuż obecnej drogi wojewódzkiej nr 704 biegnący z Łyszkowic do Kobylina i dalej przez Stefanów do Rogowa jak w wariancie pierwszym.



Ryc. 2 Przebieg projektowanych linii. Podpisy w legendzie na podstawie oryginału (oprac. własne na podstawie [1]., © autorzy OpenStreetMap)

W każdym z wariantów planowano przejście pod torami obecnej linii kolejowej nr 1 pod istniejącym wiaduktem w Rogowie (obecnie w ciągu ulicy Leśnej). Tam, gdzie było to możliwe, przebieg toru zaprojektowano wzdłuż istniejących traktów, z łukami o promieniach 200 i więcej metrów. W projekcie zaznaczono jednak, że konieczne było również zaprojektowanie łuków o promieniach 150 i 100 m. Podczas wytyczania przebiegu linii założono korekty przebiegu w miejscach, w których linia przechodziła przez lasy państwowe. Ze względu na ukształtowanie terenu, maksymalne pochylenia podłużne miały dochodzić do 15‰. Wśród zachowanych materiałów nie ma rysunku profilu podłużnego wariantu trzeciego. Można przypuszczać, że był traktowany opcjonalnie, do opracowania w razie odrzucenia pozostałych.

Tabela 1 Porównanie robót ziemnych koniecznych do wykonania na jeden kilometr linii w zależności od wariantu przebiegu (oprac. wł.)

wariant	wykopy [m³]	nasypy [m³]	ogółem [m³]
Łyszkowice - Rogów	4 306	3 073	7 379
Kołacin - Stefanów	2 334	5 439	7 773
Las - granica pomiędzy Mszadłami a Teresinem	4 049	2 902	6 951
wzdłuż drogi Łyszkowice - Kołacin	3 244	6 608	9 852

W projekcie nie sprecyzowano rodzaju szyn (ich wysokości i masy), jednak założono użycie podkładek płaskich, z czterema otworami na śruby oraz haków o wymiarach 10 x 10 x 100 mm. Na złączach i łukach o promieniu mniejszym niż 200 m planowano przytwierdzenie szyn za pomocą 6 haków, w pozostałych przypadkach – 4. Nienasycane podkłady miały mieć od 1,4 do 1,5 m długości, ułożone w ilości 1 500 sztuk na kilometr. Tor miał być ułożony na podsypce żwirowej, o grubości 0,3 m i szerokości w 1,8 m w koronie. Rozjazdy miały mieć skos 1:7.

Mosty planowano wykonać jako drewniane lub stalowe z murowanymi przyczółkami, przepusty o średnicy do 1 m miały być wykonane z rur betonowych, natomiast większe miały być konstrukcjami sklepionymi, betonowymi.

Ryc. 3 Wiadukt w Rogowie współcześnie (fot. Jakub Staniszewski)

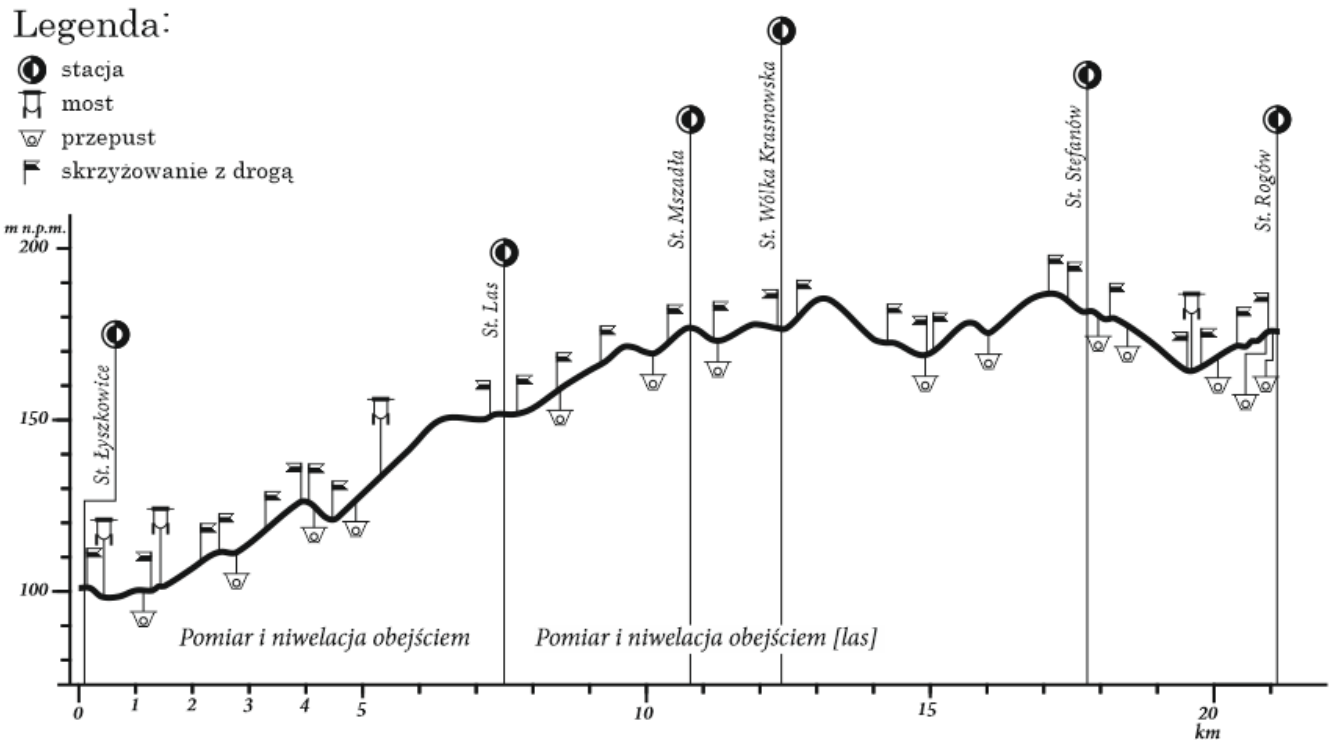
Wszystkie skrzyżowania z drogami miały być wybudowane w poziomie szyn i zaopatrzone jedynie w tablice ostrzegawcze. Wzdłuż toru planowano wybudować linię telefoniczną.

Zakładano wykorzystanie parowozów o nacisku osiowym do 3,5 t i wagonów o ładowności 5 t. Wskazuje to na chęć zastosowania parowozów oraz wagonów pozostałych po wojennych kolejach polowych.

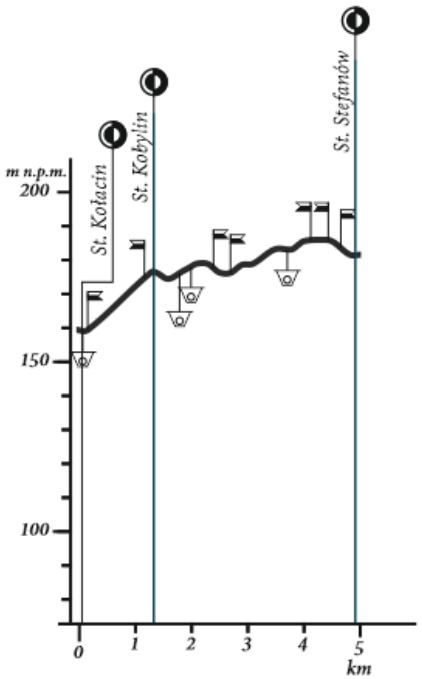
Epilog

Jak wcześniej wspomniano, ostatecznie opisywanej linii nigdy nie wybudowano. Sama cukrownia „Irena" została upaństwowiona w 1947 roku, natomiast już w 1952 roku majątek cukrowni został przekazany Centralnemu Zarządowi Przemysłu Mleczarskiego w Warszawie [7]. Istniejące linie cukrownicze zostały przekazane Cukrowni Dobrzelin lub nowopowstałej fabryce „Laktoza". Ostateczna likwidacja kolei nastąpiła w 1971 roku [4].

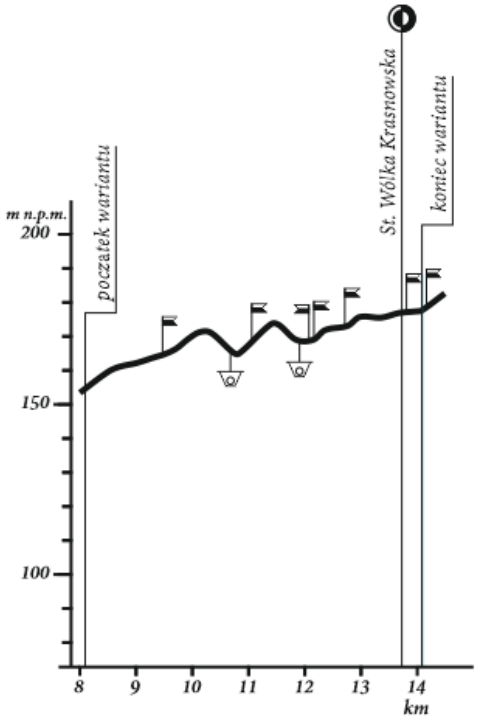
Trudno określić dlaczego opisywana linia ostatecznie nie powstała. Zapewne miało to związek z pogarszającą się sytuacją gospodarczą kraju jak i samej cukrowni [5]. Równie ciężko przewidzieć jej potencjalne losy. Na pewno połączenie to wpłynęłoby korzystnie na przewozy Kolei Rogowskiej a cukrownia „Irena" uzyskałaby nowe obszary plantacyjne. Być może uniknęłaby dzięki temu powojennej likwidacji. Z drugiej jednak strony trudno oczekiwać, aby ta linia cukrownicza została przekuta w 1954 roku na tor 750 mm wraz z Koleją Rogowską. Istotnym problemem stałaby się m.in. skrajnia pod wiaduktem w Rogowie.



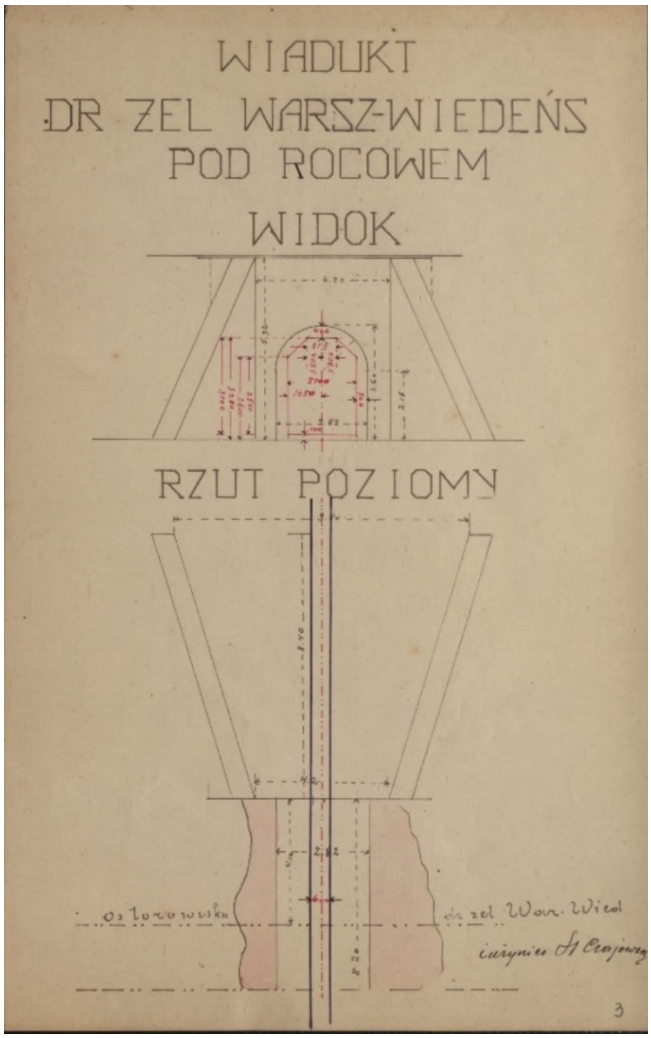
Ryc. 4 Profil podłużny linii Łyszkowice – Rogów (oprac. wł. na podstawie [1])



Ryc. 5 Profil podłużny linii Kołacin – Stefanów (oprac. wł. na podstawie [1])



Ryc. 6 Profil podłużny wariantu biegnącego granicą wsi Mszadła i Teresin (oprac. wł. na podstawie [1])



Ryc. 7 Projekt przeprowadzenia linii pod wiaduktem w Rogowie (Archiwum Państwowe w Płocku oddział w Kutnie)

Ryc. 8 Profile poprzeczne linii (Archiwum Państwowe w Płocku oddział w Kutnie)

ŹRÓDŁA:

1. Archiwum Państwowe w Płocku Oddział w Kutnie, *Projekt linii Łyszkowice Rogów i Kołacin Stefanów*, sygn. 75/51/0/-/7
2. Ciechański A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, 2013.
3. Ciechański A., *Wojenne koleje polowe a rozwój wybranych kolei cukrowniczych w Polsce w latach 1918–1939*, w: *Koleje polowe na ziemiach polskich w okresie I wojny światowej*, Stacja Muzeum, Piaseczno – Nieporęt – Sochaczew, 2019
4. Kucharski M., *Koleje wąskotorowe użytku niepublicznego CDOKP w 1982 r.*, Stalowe Szlaki, 2/2012
5. Tajchert A., Wawrzyniak A., Zajfert M., *Kolej wąskotorowa Rogów-Rawa-Biała*, Wydawnictwo EUROSPRINTER, Rybnik, 2014
6. Wydanie "Gazety Cukrowniczej", *Spis cukrowni Rzeczpospolitej Polskiej*, 1926
7. Łowickie Zakłady Przemysłowe Cukrownia i Rafineria „Irena", *https://pl.wikipedia.org/wiki/Łowickie_Zakłady_Przemysłowe_Cukrownia_i_Rafineria_"Irena"* , dostęp 27.08.2021

AUTOR NUMERU:
Bartosz Dobrzyński – Członek Rady FPKW
REDAKCJA BIULETYNU:
Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych
ul. Dworcowa 37, 95-063 Rogów
e-mail: biuro@kolejrogowska.pl