

## Recenzja książki Michała Jankowskiego „Mała kolejka. Trasa Bydgoszcz–Koronowo”

Michał Jankowski

*Mała kolejka. Trasa Bydgoszcz–Koronowo*

Wydawnictwo Pejzaż, Stadnicki s.k.

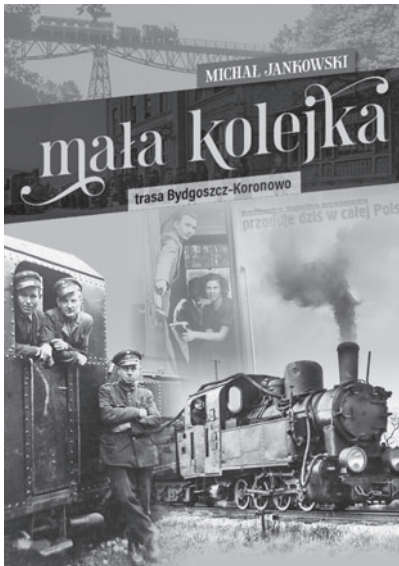
Bydgoszcz 2023, ss. 207, ISBN 9788365819598

Z połączenia talentu pisarskiego i zamiłowania badawczego Michała Jankowskiego oraz mecenatu edytorskiego Wydawnictwa Pejzaż zrodziła się w 2023 r. publikacja *Mała kolejka. Trasa Bydgoszcz–Koronowo*, wzbogacająca wiedzę o dziedzictwie technicznym Bydgoszczy i okolic, przypominająca zasłużonych bydgoszczan, ale prowokująca też do refleksji, jak (nie)chronione są zabytki przemysłowe Bydgoszczy. Charakterystykę tej książki ograniczyć by można do opinii zaczerpniętych z jej promocji w mediach prasowych i sprawozdaniach z licznych spotkań autorskich. Wynika z nich, że otrzymaliśmy od Autora i Wydawnictwa Pejzaż „wyjątkową publikację”<sup>1</sup>, „gratkę dla miłośników wąskotorówek”<sup>2</sup> czy wreszcie „hit wydawniczy”<sup>3</sup>. Wszystkie te i inne opinie medialne są słuszne, jednak czytając książkę M. Jankowskiego nie możemy poddać się wyłącznie nostalgicznym wspomnieniom o kochanej przez bydgoszczan do 1969 r. „ciuchci”, lecz warto zastanowić nad tym, jak skutecznie ocalić istniejące jeszcze w naszym otoczeniu zabytki techniki.

<sup>1</sup> <https://metropoliabydgoska.pl/mala-kolejka-z-bydgoszczy-do-koronowa-powstala-wyjatkowa-publikacja/>, dostęp 25.07.2023.

<sup>2</sup> <https://www.dzienniknowy.pl/artykul/5338,nowa-ksiazka-gratka-dla-milosnikow-waskotorowek>, dostęp 25.07.2023.

<sup>3</sup> <https://bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/7,48722,29585733,zapowiada-sie-hit-wydawniczy-frekwencja-dopisala-na-spotkaniu.html>, dostęp: 25.07.2023.



Michał Jankowski rozumie źródła problemów związanych z ochroną zabytków, co wykazał w jednym z wywiadów. Zapytany o to, jak długo jeszcze pozostaną one niezniszczone, odpowiedział: *No właśnie, ile do tego czasu stracimy przez naszą mentalność i niefrasobliwość. Poza tym mamy źle skonstruowaną ustawę o ochronie zabytków. Część przepisów wiąże ręce konserwatorowi zabytków oraz tym, którzy chcieliby ratować konkretny zabytek. A przecież są wśród nas ludzie, którzy mają dobrą wolę i chcą ratować zabytkowe obiekty. Niestety, zdarzają się też przypadki niszczenia zabytkowych obiektów z premedytacją, by zyskać np. atrakcyjne tereny. Procedury konserwatorskie są tak*

skonstruowane, że często w takich sytuacjach zanim ruszy cała prawna machina, okazuje się, że dla zabytku jest już za późno. Byłoby dobrze zacząć od zmian w ustawie o ochronie zabytków. Konserwator powinien mieć zdecydowanie więcej możliwości w egzekwowaniu należytej opieki nad zabytkiem, a zarazem ci, którzy podejmują się dzieła renowacji, mieli więcej swobody w realizacji swoich planów<sup>4</sup>. W takiej sytuacji, wobec kolejnych niekorzystnych zmian ustawy o ochronie zabytków, wychodzących tym razem naprzeciw oczekiwaniom detektorystów, a wbrew woli archeologów<sup>5</sup>, najcenniejsze są działania upowszechniające wiedzę o dziedzictwie historycznym i najlepszych formach jego ochrony. Należy do nich bez wątpienia również działalność popularyzatorska M. Jankowskiego oraz edytorska Wydawnictwa Pejzaż.

Autor książki *Mała kolejka...* wydał już wcześniej we współpracy z Wydawnictwem Pejzaż publikację o nostalgii za przeszłością „Ginące miejsca. Kujawsko-Pomorskie” (2021). Wydawnictwo Pejzaż posiada w tym zakresie imponujący dorobek. Działa ono od 1993 r., zaś pod własnym szyldem od roku 2008<sup>6</sup>. Wśród albumów, książek popularnonaukowych i naukowych, ważną pozycję zajmują monografie poświęcone szeroko rozumianemu dziedzictwu technicznemu

<sup>4</sup> <https://bydgoszczinformuje.pl/nasza-bydgoska-ciuchcia-jedynymi-sladami-po-kolejce-wa-sktorowej-bydgoszcz-koronowo-sa-nazwy-ulic/>, dostęp: 25.07.2023.

<sup>5</sup> <https://www.money.pl/gospodarka/poszukiwacze-skarbow-pod-lupa-nadchodza-surowe-kary-6919854975708096a.html>, dostęp: 25.07.2023.

<sup>6</sup> <https://projektpejaz.pl/podstrona/54-o-nas>, dostęp: 25.07.2023.

Bydgoszczy i jej regionu. W Wydawnictwie Pejzaż ukazały się m.in. publikacje o historii żeglugi śródlądowej (np. *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. A. Kosecki, 2015; *Bydgoska Scylla i Harybda. Unikatowa śluza trapezowata*, T. Izajasz, 2013), lotnictwa (*100 lat historii lotnictwa w Bydgoszczy*, A. Kaliński, R. Gadacz, I. Białczyk, 2016), przemysłu, energetyki i wodociągów (*Bydgoszcz. Miasto wody i przemysłu*, T. Izajasz, 2018; *Wodociągi i kanalizacja Bydgoszczy dla mieszkańców, miasta i środowiska*, 2021; *Wielki program Gródka. Elektryfikacja Pomorza w dokumentach archiwalnych 1919–1939*, P. Falkowski, B. Konopa, 2021)<sup>7</sup>.

Punktem inicjalnym dla powstania książki *Mała kolejka...*, podobnie jak innych monografii przygotowywanych w Wydawnictwie Pejzaż był profesjonalny pod względem merytorycznym i technicznym projekt. Michał Jankowski na początku omawianej publikacji złożył podziękowania wielu instytucjom i osobom, w tym również Wydawnictwu Pejzaż, które z artyzmem i kunsztem przekuło jego autorską wizję, zwłaszcza dzięki projektowi Ewy Stadnickiej (s. 5). Z treści książki wynika, że dodatkową inspiracją M. Jankowskiego były historie rodzinne, ponieważ pradziadkiem autora był Ignacy Borkowski, kolejarz małej kolejki, prawdopodobnie zawiadowca stacji w Wyrzyskiej Kolei Powiatowej (s. 177). W ten sposób książka *Mała kolejka...* opowiada o sprawach bliskich bydgoszczanom, na tle wydarzeń ponadregionalnych, zgodnie z rozwojem tendencji do opisywania mikrohistorii, zmierzających „ku historii nieantropocentrycznej”<sup>8</sup>. Aby osiągnąć taki efekt, potrzebny jest bogaty zasób wykorzystanych źródeł oraz dojrzały warsztat badawczy historyka. Z pełnym przekonaniem powiedzieć należy, że M. Jankowski oba te warunki wypełnił bardzo dobrze, między innymi dzięki wcześniejszym studiom na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.

Dzięki swojej pracy badawczej i dokumentacyjnej nad dziejami „małej kolejki” w Bydgoszczy, M. Jankowski stworzył dzieło oryginalne, bogate faktograficznie, a jednocześnie przystępne i ciekawe w lekturze. Zestawiona na końcu monografii bibliografia, obrazująca dotychczasowy stan badań, obejmuje publikacje, które wcześniej przygotowali w podobnym zakresie inni autorzy. Najważniejsze wśród nich monografie, to m.in. *Węzeł kolejowy w Bydgoszczy 1851–2014* (G. Kotlarz, J. Pawłowski, Rybnik 2014); *150 lat kolei w regionie kujawsko-pomorskim* (J. Pawłowski, Bydgoszcz 2001); *Koleje wąskotorowe regionu bydgoskiego* (B. Pokropiński, Bydgoszcz 1986) czy *Atlas kolei wąskotorowych* (P. Korcz, R. Pyssa, Poznań 2019). Wskazane pozycje z bibliografii dowodzą, że M. Jankowski

<sup>7</sup> <https://projektpejzaz.pl/kategoria/99-ksiazki>, dostęp: 25.07.2023.

<sup>8</sup> E. Domańska, *Historie niekonwencjonalne*, Poznań 2006, s. 104–130.

wykorzystał najbardziej aktualny stan wiedzy na temat polskiego kolejnictwa wąskotorowego. Wśród nielicznych, godnych polecenia a niewykorzystanych przez autora publikacji wymienić można *Zapomniane linie kolejowe kujawsko-pomorskiego* (T. Stochmal, Toruń 2017) oraz *Dzieje Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy* (red. K. Wajda, Bydgoszcz 1976), gdzie wspomniana jest także historia kolei wąskotorowych w powiecie bydgoskim.

Struktura książki *Mała kolejka...* obejmuje 9 rozdziałów, przybliżających różne aspekty funkcjonowania kolei wąskotorowej w Bydgoszczy i okolicach. Poświęcone są one: historii budowy i funkcjonowania kolei, personelowi, taborowi, ruchowi towarowemu, ruchowi pasażerskiemu, wypadkom i incydentom, uroczystemu pożegnaniu i likwidacji linii, ostatnim śladom oraz inicjatywom upamiętniającym kolej wąskotorową w Bydgoszczy i regionie. Oprócz wstępu i zakończenia, główna część książki uzupełniona została przez M. Jankowskiego bibliografią, wykazem źródeł pochodzenia fotografii i aneksami, zawierającymi wykazy przejazdów okolicznościowych, przejazdów turystycznych, typów wagonów, niemieckich nazw miejscowości na trasie kolejki wąskotorowej i wykazem pracowników Bydgoskiej Kolei Powiatowej (BKP) z 1946 r. Publikację wypełniają bardzo liczne tabele, mapy, plany i zdjęcia ze zbiorów publicznych i prywatnych kolekcji, obejmujące około 400 różnorodnych ilustracji.

Zrozumienie roli, jaką kolej wąskotorowa pełniła dla Bydgoszczy i regionu bydgoskiego, wymaga dokładnego zapoznania się z rozdziałem zatytułowanym „Historia”. Jak pisze M. Jankowski, istotną i przesądającą przesłanką do inwestowania w sieć wąskich torów okazała się Ustawa o Kolejach Lokalnych z 28 lipca 1892 r., uchwalona przez parlament pruski (s. 12). W 1893 r. zawarta została umowa między bydgoskim Wydziałem Powiatowym a Wschodnioniemieckim Towarzystwem Akcyjnym Kolei Lokalnych, która przewidywała budowę i 60-letnią eksploatację wąskotorowej kolei z trakcją parową o torze szerokości 600 milimetrów. Koszt całego projektu przewidziano na sumę 1 821 000 marek. Sieć miała składać się z pięciu linii: Bydgoszcz Okole – Morzewiec – Gościeradz – Koronowo, Gościeradz – Kasprowo – Suchary – Nakło, Morzewiec – Kasprowo – Słupowo – Wierzchucin Królewski, Maksymilianowo – Gądecz – Kozielec – Pruszcz Pomorski oraz Koronowo – Pruszcz Pomorski (s. 18). Pierwszy odcinek Maksymilianowo – Gądecz oddano do eksploatacji 12 maja 1895 r., natomiast 18 maja tego samego roku otwarto liczącą prawie 25 kilometrów linię z Bydgoszczy do Koronowa. Pociąg zatrzymywał się na stacjach: Bydgoszcz Dworzec, Czyżkówko, Opławiec, Smukała, Tryszczyn, Morzewiec, Wtelno, Gościeradz, Kopalnia, Okole i Koronowo. Podróż trwała 1 godzinę i 22 minuty (s. 19). Dyrekcja Bydgoskiej Kolei Powiatowej miała siedzibę przy ul. Słowackiego, w gmachu, w którym obecnie mieści się

Akademia Muzyczna. Dworzec główny BKP w Bydgoszczy usytuowany był przy ul. Grunwaldzkiej 80 (s. 97). Bliźniacza dla Bydgoskiej Kolei Powiatowej była Wyrzyska Kolej Powiatowa z siedzibą w Białosłiwiu, uruchomiona w pełni w sierpniu 1903 r. (s. 30). Na szlakach wąskotorowych dominowały przewozy towarowe płodów rolnych i innych produktów z gospodarstw działających na Krajnie i ziemi świeckiej. Stopniowo wzrastała rola przewozów pasażerskich, a także ruchu turystycznego.

Po odzyskaniu niepodległości, kontynuowano rozwój infrastruktury BKP. Wprowadzono polski zarząd, regulamin oraz język polski jako urzędowy (s. 31). Główne parowozownie i warsztaty naprawcze znajdowały się w Bydgoszczy i Koronowie. Po powołaniu w Bydgoszczy w 1935 r. Związku Popierania Turystyki uruchomiono spływy łodziami, kajakami i tratwami Brdą, co spowodowało zintensyfikowanie ruchu pasażerskiego na trasie Bydgoszcz – Smukała – Koronowo. Michał Jankowski przedstawia wiele doniesień prasowych z przedwojennego „Dziennika Bydgoskiego” i „Kuriera Bydgoskiego”, które opisują atrakcje turystyczne na trasie przejazdu kolejką wąskotorową. Były one tym większe, że BKP wprowadziły w latach trzydziestych do eksploatacji wagony motorowe, pierwsze tego typu pojazdy w Polsce. Motorówki niezwykle ożywiły ruch na trasie do Koronowa, okazały się również sukcesem promocyjnym dla regionu. Do czasu II wojny światowej wozy były wprost oblegane (s. 83).

Podczas obu wojen światowych kolej wąskotorowa podlegała zmilitaryzowaniu. I wojna światowa wymusiła na Bydgoskiej Kolei Powiatowej zmniejszenie liczby przewozów pasażerskich i przestawienie jej na transporty towarów i wojska. We wrześniu 1939 r. powróciła administracja niemiecka. Najpierw pod zarządem Niemieckich Kolei Rzeszy, później Pomorskich Kolei Wąskotorowych z siedzibą w Szczecinie, wreszcie niemieckiego zarządu powiatu Bydgoszcz. Kolej wąskotorowa ponownie przestawiona została na eksploatację w celach wojskowych. Na skutek działań wojennych zniszczony został między innymi most w Smukale, uniemożliwiający transport w kierunku Maksymilianowa. W 1944 r. na krótko scalono Bydgoską i Wyrzyską Kolej Powiatową z siedzibą w Białosłiwiu. Już w 1945 r. jednostki te ponownie rozdzielono (s. 36).

W styczniu 1945 r. kolej wąskotorowa wróciła pod polski zarząd, silnie zniszczona rabunkami Armii Czerwonej (s. 34). Rozpoczął się ostatni etap w historii Bydgoskiej Kolei Powiatowej, przejętej przez zarząd PKP. W całym kraju ujednociano przepisy, wprowadzano wspólną politykę przewozową i taryfową. W 1949 r. powstały, poprzez scalenie, Bydgosko-Wyrzyskie Koleje Wąskotorowe PKP, a od 1954 r. Bydgoskie Koleje Dojazdowe. Na przełomie lat 40. i 50. XX w. koleje wąskotorowe odgrywały wielką rolę w lokalnym transporcie towarowym i osobowym. Stopniowo jednak, jak zauważa M. Jankowski, przez konkurencję

komunikacji autobusowej PKS, sytuacja ta ulegała zmianie, a kolej wąskotorowa traciła popularność. Zamykano bocznicę i główne linie kolejowe. Uroczyste pożegnanie i likwidacja linii do Koronowa nastąpiło w 1969 r. (s. 147).

Bydgoska Kolej Powiatowa funkcjonująca w różnych formach organizacyjnych, dysponowała zawsze bogatym taborem i infrastrukturą techniczną. W rozdziale poświęconym taborowi BKP zamieszczone zostały opisy podstawowych typów wykorzystywanych lokomotyw i wagonów. Pierwsze parowozy sprowadzono w latach 1894–1895 ze Szczecina. Tabela wszystkich parowozów dodana została przez M. Jankowskiego na stronach 71–72 omawianej książki. Wynika z niej między innymi, że niektóre egzemplarze można podziwiać do dzisiaj w pałuckiej Wenecji. Nie licząc rekonstrukcji z Myśliczka, żaden egzemplarz lokomotywy BKP nie przetrwał w Bydgoszczy. Jak pisze M. Jankowski, pamiątki z bydgoskiej „ciuchci” można odnaleźć w muzeach i skansenach w Sochaczewie, Jarocinie, Białosławiu czy w Kościerzynie (s. 155).

Bezpieczne funkcjonowanie pojazdów szynowych BKP zapewniał odpowiednio przeszkolony personel. W rozdziale poświęconym temu zagadnieniu M. Jankowski wspomina, że wahał się on od 44 osób na początku działalności, przez 69 osób w roku 1934, aż po blisko 200 w roku 1947 (s. 45). Zawód kolejarza był służbą państwową, cieszącą się znacznym prestiżem społecznym. Na czele BKP stali dyrektorzy, wśród których szczególnie wyróżniły się dwie osoby: Roman Maselkowski i Otton Zgirski. Pierwszy z nich objął kierownictwo BKP w 1920 r., po ustępującej administracji niemieckiej. Drugi natomiast „rozślawił bydgoską ciuchcią na całą Polskę” (s. 52). Za jego kadencji w latach 1932–1939 i 1945–1948 wprowadzono na tory pierwsze w Polsce wagony motorowe. Poprzez działalność Bydgoskiego Związku Popierania Turystyki upowszechnione zostały walory krajoznawcze trasy Bydgoszcz – Koronowo, ze szczególnym spopularyzowaniem uroków Smukały i Opławca nad Brdą. Niestety, Otton Zgirski zakończył swoją karierę dyrektorską w roku 1948, po aresztowaniu przez Urząd Bezpieczeństwa pod niesłusznymi zarzutami. Choć śledztwo ostatecznie umorzono, Otton Zgirski nie powrócił już do pracy w BKP (s. 52). Opisane przez M. Jankowskiego losy R. Maselkowskiego i O. Zgirskiego, składają się na swoiste mikrohistorie w obrębie dziejów BKP na tle powojennej historii Polski.

Barwne opisy o publicystycznym charakterze zamieszczone zostały w rozdziale o problemach, wypadkach i incydentach związanych z działalnością kolejki wąskotorowej. Niektóre z nich mają cechy anegdot, jak opisy tłoku i powolności kolejki. Inne jednak są dramatyczne. Po lekturze tego rozdziału odnosi się wrażenie dużej wypadkowości w pociągach BKP, co może wynikać z niedostatku taboru przy wielu chętnych pasażerach do jazdy z Bydgoszczy do Koronowa.

Brak wyobraźni wiązał się z działaniami chuligańskimi, polegającymi na blokowaniu przejazdu lokomotyw, co prowadziło do ich wykolejeń. Ginęli przygnieceni lub przejechani kolejarze. Pociągi wąskotorowe zderzały się z wozami konnymi, samochodami i pociągami normalnotorowymi, co wiązało się nawet z kilkoma ofiarami śmiertelnymi, jak wypadek na skrzyżowaniu linii wąsko- i szerokotorowej w Karnowie (s. 144).

Lektura książki prowadzi do rozdziału o ostatnich śladach kolejki wąskotorowej w otaczającym nas krajobrazie, w którym opisano pożegnanie kolejki i jej postępującą likwidację od 1969 r. Ta część publikacji M. Jankowskiego nie jest nostalgiczna, ale smutna. „Patrząc dzisiaj na miejsca, do których kiedyś docierała ciuchcia – jak Smukała, Opławiec, Morzewiec czy most pod Koronowem – i widząc ich obecny stan oraz panujące tam spokój i ciszę, aż trudno uwierzyć, że niegdyś tak wiele się tam działo” (s. 153). Aby znaleźć ślady kolejki, trzeba znać przebieg jej trasy, dlatego bardzo cenne są mapy i plany zamieszczone w książce *Mała kolejka...* Dla wnikliwego miłośnika kolei wąskotorowych warto dodać jeszcze przynajmniej dwie mapy, nie wykorzystane przez M. Jankowskiego. Pierwsza z nich to Mapa okolicy Bydgoszczy z 1922 r., wydana Nakładem Polskiego Towarzystwa Księgarni Kolejowych „RUCH” S.A. Warszawa–Poznań–Kraków–Lwów–Wilno–Gdańsk–Katowice, dostępna m.in. w zbiorach KPBC UMK w Toruniu<sup>9</sup>. Jej wartość polega na tym, że pokazuje dokładny przebieg linii wąskotorowych BKP, linii normalnotorowych oraz lokalizację dworców i przystanków wymienianych przez M. Jankowskiego (Smukała, Opławiec, Wtelnio, Witoldowo etc.), od Wudzyna na północy, do Nowej Wsi Wielkiej na południu oraz od Kruszyna na zachodzie, do Gzina na wschodzie w skali 1:75 000. Jest to stan linii kolejowych po odzyskaniu niepodległości przez Polskę. Druga mapa to Plan Bydgoszczy z 1967 r., Państwowego Przedsiębiorstwa Wydawnictw Kartograficznych w Warszawie, na który naniesiono jeszcze linię wąskotorową od ulicy Grunwaldzkiej do stacji Bydgoszcz-Smukała. Dzięki temu odnaleźć można relikty kolejki w sąsiedztwie współczesnych, radykalnie zmienionych ulic. Po likwidacji BKP w 1969 r., linie wąskotorowe zniknęły z planów Bydgoszczy. Uzupełniając bogate zasoby literatury wykorzystanej przez M. Jankowskiego, przywołać jeszcze można „Małą Encyklopedię Turystyczną” autorstwa Wojciecha Rzeźniackiego, wydaną w 1938 r. Nakładem Związku Popierania Turystyki w Bydgoszczy, w której wydzielono miejsce na opis Bydgoskich Kolei Powiatowych. Ówczesna charakterystyka W. Rzeźniackiego przerasta nawet swoją dumą przedwojenne opinie, przytaczane przez M. Jankowskiego. Jak pisał W. Rzeźniacki: *Bydgoskie Koleje Powiatowe*

<sup>9</sup> <https://kpbc.umk.pl/dlibra/publication/79487/edition/87066?language=pl>, dostęp: 25.07.2023.

wyróżniają się poważnym stopniem motoryzacji. Od początku 1935 r. odbywa się cały ruch osobowy wozami motorowymi wprost luksusowo wyposażonymi, które miejscowa ludność nazywa „Torpedo-Lux”<sup>10</sup>.

Książka M. Jankowskiego *Mała kolejka. Trasa Bydgoszcz–Koronowo* jest „publikacją wyjątkową”, „gratką dla miłośników wąskotorówek” i „hitem wydawniczym”. Lektura prowokuje czytelnika do wyjścia w teren i poszukiwania przetrwałych pozostałości pojazdów i obiektów BKP lub wyobrażenia sobie jak niegdyś kwitło życie turystyczne w sąsiedztwie restauracji „Leśna” w Smukale (s. 119) czy stawu złotych rybek w Opławcu (s. 117). Należy mieć nadzieję, że autor omawianej publikacji napisze kolejne książki o podobnej tematyce we współpracy z Wydawnictwem Pejzaż. Parafrazując poezję ks. Jana Twardowskiego, śpieszmy się kochać wąskotorówki, bo tak szybko odchodzą...

---

<sup>10</sup> W. Rzeźniacki, *Bydgoszcz i powiaty bydgoski, szubiński i wyrzyski*, „Mała Encyklopedia Turystyczna”, Bydgoszcz 1938, s. 44–47.