

## Powstanie Bydgoskiej Kolei Powiatowej (1892–1895)

**Abstrakt.** Na początku ostatniej dekady XIX w. na terenie powiatu bydgoskiego funkcjonowało jedynie 5 linii kolejowych. Państwo pruskie nie było skłonne do budowy kolejnych linii kolejowych. Budowa i eksploatacja kolei w Prusach odbywała się w oparciu o ustawę o przedsiębiorstwach kolejowych z 1838 r. i przepisy eksploatacji kolei z 1871 r. Koniecznością stało się zachęcenie kapitału prywatnego do budowy lokalnych połączeń kolejowych. Umożliwiła je ustawa o kolejach lokalnych i bocznicach prywatnych z 1892 r. Państwo utworzyło specjalny fundusz, a prowincje, rejencje i powiaty przeznaczały też własne środki. Wszystkie te działania spowodowały ożywienie w powstawaniu kolei lokalnych, widoczne głównie wśród samorządów powiatowych, także na terenie powiatu bydgoskiego. Wiosną 1892 r. z inicjatywą wyszły towarzystwa rolnicze i cukrownie. 27 września 1892 r. podjęto decyzję o zamiarze budowy lokalnych linii kolejowych. 13 września 1893 r. podpisano umowę pomiędzy Wydziałem Powiatowym a spółką Ostdeutsche Kleinbahn Aktien-Gesellschaft z Bydgoszczy, zaś na początku lipca 1894 r. rozpoczęła się budowa sieci wąskotorowych linii kolejowych w powiecie bydgoskim. Pod koniec 1895 r. Bydgoskie Koleje Powiatowe funkcjonowały na liniach o całkowitej długości 84,3 km. W kolejnych latach prowadzono rozbudowę sieci połączeń, która w szczytowym okresie w 1912 r. liczyła 106,4 km.

**Słowa kluczowe:** Bydgoska Kolej Powiatowa, kolej wąskotorowa, „mała kolejka”, Prusy, sieć kolejowa, powiat bydgoski

### Establishment of the Bydgoszcz County Railway (1892–1895)

**Abstract.** In the beginning of the last decade of the 19<sup>th</sup> century only five railway lines operated in Bydgoszcz County. The Prussian State was not disposed to build more railway lines. Construction and operation of railways

in Prussia was based on the act on railway enterprises from 1838 and railway operation regulations from 1871. It was necessary to encourage private capital to build local railway connections. It was possible thanks to the act on local railways and private sidings from 1892. The state established a special fund, whereas provinces, districts and counties appropriated their own funds as well. All of these activities led to stimulation in expansion of local railways, seen in particular among county governments as well as Bydgoszcz County. In spring 1892, agricultural societies and sugar mills announced their own initiative. On September 27, 1892, the decision was made on the intention to build local railway lines. On September 13, 1893, a contract was signed between the County Department and the company Ostdeutsche Kleinbahn Aktien-Gesellschaft of Bydgoszcz, whereas in the beginning of July 1894 works started on construction of narrow-gauge railway in Bydgoszcz County. In the end of 1895, the Bydgoszcz County Railways operated 84.3 km of railway lines. In the years that followed, local connections were expanded, and their total length in the peak period of 1912 encompassed 106.4 km.

**keywords:** Bydgoszcz County Railways, narrow-gauge railway, “small railway,” Prussia, railway network, Bydgoszcz County

Na początku ostatniej dekady XIX w. na terenie powiatu bydgoskiego funkcjonowało 5 linii kolejowych, wszystkie wychodziły z Bydgoszczy. Linia w kierunku Piły, uruchomiona w 1851 r., do Tczewa istniejąca od 1852 r., do Torunia od 1861 r., do Inowrocławia od 1872 r. i krótka, uruchomiona w 1885 r., linia do Fordonu. Na wszystkich tych liniach działało 11 stacji, ładowni i przystanków osobowych. Czyniono też starania o budowę przedłużenia linii z Fordonu do Chełmży i powstanie połączenia z Szubinem i Żninem, ale nawet planowana realizacji tych tras pozostawiała dużą część powiatu daleko od kolei. Państwo pruskie nie było skłonne do budowy kolejnych linii kolejowych. Najbardziej cierpiało przez to Koronowo, które od czasu tworzenia planów przebiegu linii Królewskiej Kolei Wschodniej wielokrotnie postulowało, tworzyło komitety i pisało petycje w sprawie połączenia szynowego z Bydgoszczą. Wszystkie te starania nie przyniosły efektów.

Do końca XIX w. budowa i eksploatacja kolei w Prusach odbywała się w oparciu o uchwaloną 3 listopada 1838 r. *Ustawę o przedsiębiorstwach kolejowych* z późniejszymi zmianami, a następnie obowiązujące od 29 grudnia 1871 r. *Przepisy eksploatacji kolei* i różne rozporządzenia, m.in. *Przepisy dla niemieckich kolei drugorzędnych* z 12 czerwca 1878 r.

Mimo uproszczonych przepisów dla kolei drugorzędnych zainteresowanie budową linii kolejowych przez podmioty prywatne było niewielkie, a państwo

z przyczyn finansowych nie było w stanie sprostać potrzebom komunikacyjnym poszczególnych regionów. Państwo pruskie zdawało sobie sprawę z konieczności zachęcenia kapitału prywatnego do budowy lokalnych połączeń kolejowych.

Prace nad nową ustawą rozpoczęto w 1881 r., a uchwalono ją 28 lipca 1892 r. *Ustawa o kolejach lokalnych<sup>1</sup> i bocznicach prywatnych*, która weszła w życie 1 października, łągodziła normy dla kolei lokalnych, określała procedury przyznawania koncesji, wywłaszczania gruntów, połączeń z kolejami państwowymi i współpracy z zarządcami dróg oraz, co bardzo ważne, określała sprawę przyznawania dotacji przez państwo, prowincje i powiaty. W 1898 r. do ustawy wydano przepisy wykonawcze.

*Ustawa* nie rozwiązywała wszystkich problemów finansowych związanych z budową i eksploatacją kolei lokalnych, które rzadko przynosiły zadowalające przychody. Dnia 25 kwietnia 1895 r. Minister Robót Publicznych wydał rozporządzenie, które precyzowało udzielanie kolejom lokalnym pomocy publicznej. Państwo utworzyło specjalny fundusz, własne środki przeznaczały też prowincje, rejencje i powiaty. Wszystkie te działania spowodowały ożywienie w powstawaniu kolei lokalnych, głównie wśród samorządów powiatowych. W 1900 r. na terenie Prus działało ich 201<sup>2</sup>.

Te rozwiązania prawne stały się impulsem do budowy samorządowej kolei lokalnej na terenie powiatu bydgoskiego. Wiosną 1892 r. towarzystwa rolnicze z terenu powiatu rozmawiały z cukrowniami w Nakle i Świeciu o możliwościach budowy przez nie kolei do zwózki buraków cukrowych i przewozu wysłodków. Cukrownia w Nakle odpowiedziała negatywnie, a cukrownia w Świeciu nie podjęła jednoznacznej decyzji. Później do sprawy włączył się starosta powiatu bydgoskiego Conrad Max von Unruh<sup>3</sup>, który rozmawiał 25 lipca z właścicielami

- 1 Często zamiast koleje lokalne używa się określenie kolejkki, wynikające z tłumaczenia wprost niemieckiego terminu *Kleinbahn*.
- 2 Zob. M. Jerczyński, *Pruska ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych jako czynnik rozwoju sieci kolejowej (na przykładzie Dolnego Śląska)*, [w:] *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*. red. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Lubin 2019.
- 3 Conrad Max von Unruh (1842–1921) w okresie od 15.08.1878 do stycznia 1889 landrat (starosta) w Wągrowcu, gdzie działał na rzecz poprawy stanu kolei w powiecie, od stycznia 1890 do września 1894 starosta w Bydgoszczy; był także członkiem pruskiego parlamentu, gdzie prowadził kampanię na rzecz budowy lokalnych linii kolejowych i brał czynny udział w przygotowaniu *Ustawy o kolejach lokalnych*; napisał również broszurę na ten temat, która została opublikowana w Bydgoszczy w 1893 *Die Kleinbahnen, ihre Entwicklung, Aufgabe, Organisation, Finanzierung und Tarifbildung* (Koleje lokalne, ich rozwój, zadania, organizacja, finansowanie i kształtowanie taryf – WiMBP Bydgoszcz, sygn. 2376.1915); 1 października 1894 opuścił służbę państwową (otrzymał tytuł tajnego radcy rządowego) i został dyrektorem przedstawicielstwa firmy Lenz & Co. w Szczecinie; był również jednym

ziemskimi, przemysłowcami i innymi zainteresowanymi rozwojem gospodarczym północnej części powiatu na temat możliwości jakie daje (nieuchwalona jeszcze) *Ustawa o kolejach lokalnych*. Wynikiem tych konsultacji było wniesienie do porządku obrad Sejmiku Powiatowego, zaplanowanego na 15 sierpnia 1892 r., wniosku o utworzenie sieci kolei lokalnej na terenie powiatu i przekazanie środków na prace przygotowawcze. Do porządku obrad załączono obszernie uzasadnienie<sup>4</sup> przygotowane przez starostę, w którym czytamy m.in.:

*Zbliżające się wejście w życie Ustawy o kolejach lokalnych zmusza administrację powiatową do zajęcia stanowiska w tej sprawie, tym bardziej, że duże obszary powiatu wciąż pozostają bez połączenia kolejowego, a nawet bez utwardzonych połączeń drogowych z najbliższymi istniejącymi liniami kolejowymi.*

*Doświadczenia innych krajów i prowincji z tak zwanymi kolejami trzeciorzędowymi lub lokalnymi wskazują, że ten nowy środek transportu wydaje się być powołany i odpowiedni do całkowitej zmiany istniejących warunków, ponieważ zarówno jego budowa, jak i utrzymanie są średnio znacznie tańsze niż w przypadku dróg brukowanych, podczas gdy jego wydajność znacznie przewyższa te ostatnie. Jeśli jednak chce się uzyskać prawidłowy obraz natury i efektywności kolei mniejszych rozmiarów, należy całkowicie zmienić wyobrażenia, jakie zwykle ma się na temat „połączenia kolejowego”. Nie mają one bowiem nic więcej wspólnego z państwowymi i prywatnymi kolejami głównymi i drugorzędnymi niż to, że korzystają z ochrony prawnej w zakresie budowy i eksploatacji, która jest uwarunkowana wykorzystaniem trakcji parowej, a zatem podlegają również urzędowej kontroli i zatwierdzeniu. Z drugiej strony, te koleje różnią się od żwirówek i innych dróg publicznych głównie tym, że nie mogą być używane samowolnie przez każdego, kto posiada odpowiedni pojazd, ale że eksploatacja przy ich użyciu musi być zarządzana w sposób jednolity i powierzona określonym osobom za to odpowiedzialnym. Przeciwnie, ich budowa i nieograniczona eksploatacja muszą być uzależnione wyłącznie od lokalnych potrzeb i dostępności terenu. Istniejące zajazdy, urzędy pocztowe itp. muszą tworzyć stacje, które są administrowane tylko jako pomocnicze,*

---

z założycieli spółek kolejowych, np. 13.03.1895 Eisenbahn-AG Greifswald-Grimmen; 1 lipca 1901 r. von Unruh opuścił stanowisko dyrektora zarządzającego w Lenz & Co. i został prezesem zarządu Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG, która przeniosła się do Królewca (Königsberg) w 1899; w latach 1898–1902 był członkiem rady nadzorczej Kleinbahn AG Kiel – Schönberg; w 1903 zrezygnował z członkostwa w zarządzie OEG; H. Wall – Der Lenz-Konzern, Verlag Schweers + Wall GmbH, 2016.

4 C.M. von Unruh, *Die Kleinbahnen, ihre Entwicklung, Aufgabe, Organisation, Finanzierung und Tarifbildung*, Bromberg 1893.

*podczas gdy kierownicy pociągów zarządzają całym ruchem i zajmują się minimalną pracą biurową; krótko mówiąc, cała administracja musi działać w najprostszych i najtańszych formach.*

*Regularny dzienny rozkład jazdy nie jest w żadnym wypadku niezbędnym wymogiem, jak ma to miejsce w przypadku normalnotorowych linii kolejowych; dotychczasowe doświadczenia pokazały raczej, że przewozy powinny odbywać się w zależności od potrzeb, zwłaszcza jeśli nie ma linii bocznych lub odgałęzień od głównej linii. Ruch pasażerski pozostaje zatem drugorzędny w stosunku do transportu towarów.*

*Koleje lokalne mogą służyć wszechstronnemu rozwojowi gospodarczemu tylko wtedy, gdy nie ograniczają się do najkrótszej linii między punktami końcowymi, ale ze względu na ich dużą zdolność adaptacji do lokalnych potrzeb i ukształtowania terenu, meandrują wszędzie tam, gdzie stale lub regularnie przewożone są znaczne ilości ładunków, które dotychczas musiały być przemieszczane konno po wiejskich drogach itp. Granicę tego przenikania całego obszaru wyznacza wyłącznie kwestia opłacalności; dlatego nawet przy najbardziej rozwiniętym systemie kolei, nie każde miejsce może być przyłączone. Aby jednak dotrzeć przynajmniej do większości ważniejszych punktów transportowych, o których mowa, lokalne systemy kolejowe muszą pozostać naprawdę małymi, tanimi i prostymi systemami, dla których nie ma decydującego wpływu na rentowność, jeśli tory są o kilka kilometrów dłuższe.*

*Powoduje to konieczność wyboru kolei wąskotorowych, które w razie potrzeby mogą omijać każdą górę i przechodzić przez każdą wąską przestrzeń między terenami, przecinać ciekami wodnymi i rozpadlinami bez kosztownej budowy mostów, zapór itp. i mogą w miarę możliwości dostosowywać się do warunków nachylenia. Tylko w ten sposób można budować tanio i docierać do wszystkich pożądaných punktów, używać lekkich materiałów eksploatacyjnych i utrzymywać niskie stawki przewozowe. [...]*

*W takich warunkach kolej wąskotorowa ma jednak tak szerokie zastosowanie i wymaga tak niskich stawek przewozowych przy niższym kapitale inwestycyjnym, że jak tylko eksploatacja i przewozy pokonają początkowe trudności, na dłuższą metę nie będzie ona w stanie konkurować ze zwykłym konnym ruchem towarowym. Oprócz tego istnieją jednak miejsca, w których zwykłe drogi wiejskie są bezużyteczne, a stale rosną koszty budowy i utrzymania dróg utwardzonych dla ruchu tranzytowego. Na niektórych obszarach już teraz brakuje kamieni do budowy dróg, a nawet tam, gdzie wciąż są wystarczające zapasy na kilka dziesięcioleci, koszty budowy drogi wzrosły już do 18–20 000 marek za km, a koszty utrzymania do średnio 400–500 marek za*

km rocznie. Jednak na tych drogach kamiennych drogach, zgodnie ze zwykłymi stawkami przewozowymi dla pojazdów ciężarowych, cetnar za milę nadal kosztuje około 10 fenigów lub tonę (20 cetnarów) 2 marki, a dla większości rolników przewóz towarów kosztuje pośrednio znacznie więcej, nawet w czasach, gdy konie nie są pilnie potrzebne w gospodarce. Nawet jeśli koleje wąskotorowe nie będą wkrótce w stanie dorównać najniższym stawkom za przewóz towarów masowych na kolejach głównych, zgodnie z doświadczeniem już zdobytym na kolejach, średnia stawka przewozowa za tonokilometr nie będzie przekraczać 12–15 fenigów, tj. około 1 marki za tonę i milę.

Ta łączna kwota, która stanowi zaledwie połowę przewozów drogowych, obejmuje już koszty budowy i utrzymania kolei wąskotorowej! [...]

Pierwsze główne pytanie, kto ma doprowadzić do budowy kolei, musi zostać szybko rozstrzygnięte, a następnie trzeba energicznie przystąpić do pracy, zgodnie ze zmienioną sytuacją spowodowaną przez nową ustawę. Jest to właśnie okoliczność, która sprawia, że koleje lokalne nieuchronnie odegrają taką samą rolę w życiu transportowym, jaką odgrywały drogi przez większą część ubiegłego wieku, ponieważ logiczne jest, że to powiaty zajmą się systematyczną rozbudową poszczególnych lokalnych linii kolejowych [...]. Te same punkty widzenia i motywy, które doprowadziły do akceptacji państwowego systemu kolejowego dla kolei normalnotorowych, teraz z konieczności prowadzą do tego, że powiaty – z pomocą lub bez pomocy prowincji – podejmują decyzję, które koleje mają być budowane własnymi rękami. Mogą to jednak zrobić tylko wtedy, gdy wezmą budowę w swoje ręce w taki sam sposób, w jaki do tej pory brały w swoje ręce budowę dróg, o ile otrzymały wolną rękę od różnych czynników.

Ponieważ jednak z różnych powodów wydaje się niemożliwe oddanie eksploatacji kolei lokalnych w ręce administracji powiatowej, konieczne jest jedynie, aby albo główne zainteresowane strony utworzyły spółkę lub spółdzielnię dla poszczególnych linii kolejowych, aby przejąć i utrzymać linie zbudowane przez powiat na własny rachunek, albo – co jest preferowane ze względu na jednolitą i znacznie tańszą administrację – aby specjalna spółka lub spółdzielnia przejęła wszystkie koleje lokalne, które służą powiatowi lub łączą go z sąsiednimi powiatami i kolejami. Firma oczywiście zrobi to tylko wtedy, gdy otrzyma również udziały w budowie kolei, która połączy najniższe możliwe koszty z najwyższą możliwą rentownością. [...] Najważniejsze pozostaje, aby powiat zapewnił, w miarę możliwości, wszystkim swoim częściom równe możliwości wykorzystania rozwoju gospodarczego dzięki nowemu środkowi transportu.

Powiaty muszą również wziąć budowę kolei lokalnych w swoje ręce, ponieważ będą w stanie nabyć grunty znacznie taniej niż byłoby to możliwe dla jakiegokolwiek przedsiębiorcy lub instytucji finansowej. Na obszarach, na których koleje odniosły do tej pory największy sukces, przyjęto nawet za pewnik, że zainteresowani właściciele gruntów – oczywiście poza drobnymi rolnikami i chałupnikami – bezpłatnie przekazali niezbędne grunty na swoich nieruchomościach. Potrzeba takich gruntów jest tak niewielka dla kolei wąskotorowej, która aby uniknąć trudności ekonomicznych, może zrezygnować z wielu wiaduktów i trzymać się blisko ścieżek, linii granicznych i granic pól, że poświęcenie tej powierzchni znika w porównaniu z korzyściami płynącymi z budowy. [...] Jakie lokalne linie kolejowe są niezbędne dla systematycznego rozwoju gospodarczego powiatu bydgoskiego?

Odpowiednia byłaby zatem linia kolejowa, która zaczynając od stacji kolejowej Zielonczyn, przecinałaby kanał w kierunku Lisiego Ogona, dotykałaby tam zakładów wapienniczych Jenischa, następnie skręcałaby do młyna Kupferhammera w Prądach i, w kierunku Bydgoszczy lub stacji towarowej Okole, łączyłaby ważne zakłady przemysłowe w Miedzyniu (fabryka papieru Burandta i cegielnia Scheela) oraz w Wilczaku (cegielnia dr. Bille i fabryka maszyn Blumwego). Pomimo niemałych kosztów budowy mostów, rentowność takiej 14-kilometrowej linii kolejowej byłaby niewątpliwa, a cały obszar znalazłby się na ekonomicznie wyższej pozycji.

Na razie można pozostawić otwartą kwestię, czy można ją połączyć z linią kolejową, która zaczynałaby się od Lisiego Ogona i łączyła młyny parowe na tym obszarze oraz zakłady przemysłowe w Turze i Chobielinie lub z Nakłem, albo ze stacją na zatwierdzonej już przez państwo kolei drugorzędnej Bydgoszcz – Żnin.

Najbliższym obszarem powiatu, który pilnie potrzebuje lepszego rozwoju, jest obszar między stacją Nowa Wieś Wielka na linii kolejowej Bydgoszcz – Inowrocław i Solcem Kuj. na linii kolejowej Bydgoszcz – Toruń. Zwłaszcza, że w Chrośnie zbudowano duży tartak parowy, który wykorzystuje drewno z królewskich leśnictw Leszyce, Wodek i Solec Kuj., a przy łącznej długości linii kolejowej wynoszącej 22 km, obszar ten obiecuje stały i czasami bardzo znaczący ruch towarowy, który jednocześnie ożywiłby gospodarkę rolną wsi: osady ołęderskie pod Solcem Kuj., Kabat, Chrośna, Wielkie Dąbrowy, Małe Dąbrowy, Leszyce, Dobromierz i Nowa Wieś Wielka<sup>5</sup>. [...]

5 Pozostawiono niektóre niemieckie nazwy wsi, już nieistniejących lub scalonych z innymi miejscowościami.

Wąskotorowa linia kolejowa biegnąca z Maksymilianowa przez Żołędowo, Jastrzębie, Wilcze i Strzelce do Gądeczka byłaby w stanie przewieźć znaczne ilości zboża, buraków, bydła, spirytusu, węgla i ziemniaków i prawdopodobnie wkrótce stałaby się impulsem do dalszego rozwoju. Z doświadczenia wiadomo bowiem, że to nie istniejący już ruch, ale możliwości rozwojowe danego obszaru muszą decydować o wyborze nowych środków transportu.

W dalszym ciągu można by sobie wyobrazić tę kolej wąskotorową z Gądeczka przez Kusowo, Borówno, Pauliny i Pyszczyń do Kotomierza, a jednocześnie rozwinąć tę gałąź jako ogniwo bardziej rozległej pętli kolejowej z Kusowa przez Włóki, Karolewo, Koziulec, Suponin, Niewieścín, Zawadę, Mirowice do Pruszczu Pom. [...]

efekt otwarcia połączenia kolejowego między Koronowem a Bydgoszczą jest o wiele większy niż w przypadku linii bocznej między Koronowem a Kotomierzem i nie jest nawet kwestią to, czy będzie to możliwe. Czas wymagany na pierwszej trasie, aby pasażerowie dotarli do Kotomierza, sprawiłby, że wąskotorowa kolej dla Koronowa byłaby całkowicie zależna od rozkładu jazdy i taryf Kolei Wschodniej; przy bezpośrednim połączeniu z Bydgoszczą, cała organizacja ruchu leży wyłącznie w rękach samych zainteresowanych.

Zgodnie z tym, biorąc pod uwagę warunki terenowe, ze stacji kolejowej Koronowo wynikałby następujący plan budowy:

Wejście wzdłuż prawego brzegu Brdy na krawędź wzgórza koło Stopki aż do kopalni Moltke – boczne połączenia na zachód zostaną omówione później – następnie przez Gościeradz do Wtelna i dalej, zawsze po zachodniej stronie drogi przez Tryszczyn, Morzewiec, obniżając się przy Szczutkach przez Las Królewski, opuszczając las w Czyżkówku i przecinając drogę koło Kleinau, mijając cegielnię Bollmanna i Verscha, młyn Brunka i cegielnię Petersona przez już istniejące przejście pod torami kolei do Inowrocławia, aż do miejsca załadunku towarów w Okolu w pobliżu żwirówki, mniej więcej przy Okollo Garten.

Linia ta byłaby niejako linią główną i byłaby położona w taki sposób, że w kierunku wschodnim linia boczna o długości około 5 km mogłaby być połączona przez Janowo do Smukały, podczas gdy w kierunku zachodnim system linii poprzecznych, przecinających istniejące drogi i zastępujących te, których jeszcze brakuje, zapewniłby całej północno-zachodniej części powiatu, tak ważnej i cennej oraz zdolnej do rozwoju, najlepsze połączenie z linią kolejową Nakło – Chojnice z jednej strony i z linią Bydgoszcz – Koronowo z drugiej. W tym celu należałoby od samego początku uznać następujące linie boczne za nieodłączne części systemu:



- a. z Tryszczyzna lub Morzewca przez Mochle, Wojnowo, Sicienko, Kasprowo, Goncarzewo, Gumnowice, Ślesin, gdzie zejście z wyżyn można było wykorzystać do przekroczenia głównej linii kolejowej i uzyskania dostępu do południowej strony, do cukrowni i stacji kolejowej Nakło, lub także z Gumnowic przez Suchary, Karnowo do Nakła. Całkowita długość około 24 km, z czego 6 km w powiecie wyrzyskim.
- b. z Moltkegrube<sup>6</sup> przez Bytkowice, Witoldowo I i II do Wierzchucinka, następnie przez żwirówkę Bydgoszcz – Sępólno w pobliżu Słupowa do Słupowa i przez Drzewianowo (powiat Wyrzysk) do Mroczy; 22 kilometry – 7 w powiecie wyrzyskim.
- c. Ze Stopki przez Stary Dwór-Zabudowania lub Więzowno do Skarbiewa, Buszkowa z papiernią i Grzmiącego Młyna, Łąsko Wielkie, Wilcze, Sitowiec, Kamionkę i przez Sośno w powiecie złotowskim do stacji kolei Nakło – Chojnice, która ma zostać zbudowana w pobliżu Wielowicza lub Szywałdu; ok. 28 km – ok. 8 w powiecie złotowskim.
- d. z Łąska Wielkiego wymienionego w punkcie c. odgałęzienie o długości ok. 17 km przez Łąsko Małe, Wiskitno, Wierzchucin, Krąplewo, Łukowiec do ładowni i przystanku Słupowo wymienionego w punkcie b. jako ostatnie połączenie.

W sumie byłoby to 11 linii kolejowych o łącznej długości około 197 km, z czego około 35 znajdowałoby się w sąsiednich powiatach, a 162 km w powiecie bydgoskim. [...]

Cały system 162 km wąskotorowych linii kolejowych kosztowałby wtedy powiat tylko 486 000 marek, czyli znacznie mniej niż np. koszt jednej 35-kilometrowej [?] drogi żwirowej z Bydgoszczy do Sępólna Krajeńskiego! Innymi słowy, prawie 22 mile linii kolejowych za jeszcze mniej niż 5 mil żwirówki! I jak ograniczone są korzyści z takiej pojedynczej drogi w porównaniu z pełnym rozwojem całego powiatu!

W odróżnieniu od tego wydaje się, że obowiązkiem zarządu powiatu jest szybkie i poważne podejście do sprawy, a w celu uzyskania najpierw korzystnych danych liczbowych do dalszej procedury, jak najszybsze rozpoczęcie szacowania niektórych z proponowanych linii na koszt powiatu i udostępnienie niezbędnych funduszy Wydziałowi Powiatowemu na ten cel.

W trakcie posiedzenia Sejmik Powiatowy wyraził zgodę na realizację tego projektu i przekazał do dyspozycji Wydziału Powiatowego niezbędne fundusze

6 W polskich czasach posterunek ten nosił nazwę Kopalnia.

na wykonanie ogólnych prac wstępnych. Prace miały się rozpocząć natychmiast. 27 września 1892 r. Wydział Powiatowy opublikował ogłoszenie, w którym informował, że powiat bydgoski ma zamiar wybudować następujące lokalne linie kolejowe:

- a) z Bydgoszczy-Okola do Koronowa,
- b) od punktu na linii a) w kierunku przystanku Wysoka Krajeńska (w powiecie złotowskim), do granicy powiatu,
- c) odgałęzienie od linii b) przez Łąsko Małe, Wiskitno, Wierzchucin i dalej do połączenia w Trzemiętowie,
- d) od kopalni węgla brunatnego Moltke-Grube w pobliżu Gościeradza przez Witoldowo, Goncarzewo, Ślesin lub Gumnowice, Suchary do Nakła,
- e) linia łącząca linie c) i d) z linią do Bydgoszczy z Trzemiętowa lub Kasprowa przez Sicienko, Wojnowo, Mochle do Morzewca na linii a),
- f) linia odchodząca z przystanku Maksymilianowo na Kolei Wschodniej przez Żołędowo, Jastrzębie, Wilcze, Strzelce Górne, Gądecz, Kusowo, Borówno, Pauliny, Pyszczyń do Kotomierza i dalej przez Trzebień do Nieciszewa i Wudzyna, z odgałęzieniem z Gądecza do Karolewa,
- g) połączenie z Przyłubia Polskiego i wsi olęderskich do stacji kolejowej w Solcu Kuj.

Jak widać wykaz linii różni się już od tego przedstawionego na posiedzeniu Sejmiku. Na kolejnym posiedzeniu Sejmiku Powiatowego w październiku poinformowano radnych, że Wydział Powiatowy zgodził się na przeprowadzenie prac wstępnych także dla linii z Okola przez Prądy i Lisi Ogon do Łochowa. Kierowanie pracami wstępnymi powierzono inż. Viktorowi Schroederowi z Lichterfelde koło Berlina. Na mocy ustawy wywłaszczeniowej każdy właściciel gruntów został zobowiązany do zezwolenia na wykonanie niezbędnych prac na swoim terenie.

Prace pomiarowe przebiegały sprawnie, ale sporo problemów wiązało się z usytuowaniem stacji w Koronowie. Początkowo rozważana była lokalizacja na działkach należących do więzienia w Koronowo-Przedmieście (Cronthal, włączone do miasta). Ponieważ jednak leżały one w głębokiej dolinie, spowodowałyby to znaczne trudności w przypadku przedłużenia linii. W październiku radni i magistrat Koronowa rozważali lokalizację stacji na placu ćwiczeń, co było korzystniejsze dla miasta, ale zwiększało koszty, które musiałoby ponieść miasto i wiązało się z budową mostu przez dolinę Brdy. Mimo wstępnej akceptacji tej lokalizacji, pod koniec listopada pojawiły się informacje, że stacja zostanie usytuowana na terenie, gdzie znajduje się szpital miejski. Na początku marca 1893 r. odbyło się w Koronowie spotkanie Wydziałów Powiatowych bydgoskiego i świeckiego. Omawiano na nim lokalizację stacji w Koronowie i zdecydowano o umieszczeniu

jej na placu przy drodze do Kotomierza, co ułatwiłoby budowę linii w kierunku powiatu świeckiego i wykluczyło konieczność budowy drugiego mostu przez Brdę. W przypadku realizacji linii w kierunku Mąkowska odgałęzienie miałoby miejsce w Moltke Grube. Pod koniec listopada okazało się, że stacja powstanie na posesji restauratora Adama Schäfera, a w grudniu na przedstawionych planach pokazano, że zostanie ona zlokalizowana w pobliżu targu bydła.

Problemem, który należało rozwiązać na etapie projektowania kolei, a który wzbudzał duże zainteresowanie, była szerokość torów. Czym większa szerokość toru tym większa pojemność taboru i maksymalna dozwolona prędkość jazdy, ale zarazem większa ilość gruntów potrzebnych do ułożenia torów i przede wszystkim większe koszty inwestycji. Sejmik Powiatowy opowiedział się za szerokością toru 600 mm.

5 kwietnia 1893 r. odbyło się kolejne posiedzenie Sejmiku Powiatowego, na którym podjęto najważniejszą decyzję o budowie sieci kolei lokalnej. Zgodnie z propozycją starosty von Unruha postanowiono, że budowa i eksploatacja wymienionych poniżej linii kolejowych powinna odbywać się na własny rachunek i na własne ryzyko Wschodniemieckiego Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnych (Ostdeutsche Kleinbahn Aktien-Gesellschaft) z siedzibą w Bydgoszczy lub innego sprawnie działającego przedsiębiorstwa, pod warunkami zawartymi w umowie. Chodziło o następujące linie:

- a) z Bydgoszczy-Okola do Koronowa lub Koronowa-Przedmieścia,
- b) z kopalni węgla brunatnego Moltke-Grube koło Gościeradza na linii a do Nakła,
- c) z Morzewca na linii a przez Kasprowo – Trzemiętowo na linii b do Wierzchucina Królewskiego,
- d) z Maksymilianowa lub Kotomierza na Królewskiej Kolei Wschodniej do Gądacza i Karolewa.

Udzielenie zgody na budowę uzależniono od czasu nieodpłatnego przekazania potrzebnych terenów przez ich właścicieli.

Zatwierdzenie projektu budowy kolei wąskotorowej wywołało wiele radości. W Koronowie z tej okazji wciągnięto flagę na Kaiser Wilhelm Schanze i – jak pisano – sprawdziło się powiedzenie „Lepsza (mała) kolej niż żadna”.

13 września 1893 r. podpisano umowę pomiędzy Powiatem Bydgoskim<sup>7</sup>, reprezentowanym przez Wydział Powiatowy, i spółką Ostdeutsche Kleinbahn

---

<sup>7</sup> Podobna umowa została podpisana 25.06.1894 r. z powiatem wyrzyskim.

Aktien-Gesellschaft<sup>8</sup> z Bydgoszczy, reprezentowaną przez zarząd i radę nadzorczą. Najważniejsze punkty umowy brzmiały<sup>9</sup>:

§ 1.

*Powiat Bydgoszcz przekazuje na następujących warunkach spółce Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft budowę i eksploatację wszystkich wąskotorowych linii kolejowych, które mają być wybudowane na terenie powiatu bydgoskiego, a początkowo w szczególności linii kolejowych uchwalonych przez Sejmik Powiatowy w dniu 5 kwietnia 1893 r., a mianowicie:*

- a/ z Bydgoszczy (Okole) przez Morzewiec i Moltke-Grube – Gościeradz do Koronowa,*
- b/ z Moltke-Grube przez Kasprowo, Suchary do Nakta,*
- c/ z Morzewca przez Kasprowo i Słupowo do Wierzchucina,*
- d/ z Kotomierza lub Maksymilianowa na Kolei Wschodniej przez Gądecz do granicy powiatu świeckiego koło Karolewa – Kozielec i ewentualnie dalej do Pruszcz Pom. na Kolei Wschodniej,*

- 8 Ostdeutsche Kleinbahn-Actien-Gesellschaft (OKAG) została założona jako spółka córka przez firmę Lenz & Co. i konsorcjum bankowe pod kierownictwem Carla Fürstenberga 12 kwietnia 1893 r. z kapitałem 4 milionów marek na budowę sieci kolejowej w powiatach wyrzyskim i bydgoskim. Pierwszym dyrektorem OKAG był Franz Joseph Huperz. Sam Friedrich Lenz nie występował jako założyciel i nie był członkiem zarządu ani rady nadzorczej. Zamiast tego Lenz & Co. była reprezentowana w radzie nadzorczej przez von Unruha. OKAG była zaangażowana także w prace przygotowawcze dla innych lokalnych linii kolejowych w Prusach Zachodnich, Prusach Wschodnich i Poznańskim, ale nie wszystkie z nich zostały zrealizowane przez Lenz & Co. W 1898 r. firma Lenz & Co. założyła w Königsbergu oddział budowy i eksploatacji jako lokalną administrację dla projektów w Prusach Zachodnich i Wschodnich. Dyrektorem został królewski inspektor ds. budowy i eksploatacji kolei (w stanie spoczynku) Heinrich Klink. Klink został również nowym członkiem zarządu OKAG, zastępując Franza J. Huperza, który złożył rezygnację. W 1898 r. drugim członkiem zarządu został budowniczy rządowy Hermann Lucht, który jednocześnie działał w imieniu kierownictwa budowy i eksploatacji w Königsbergu. W kwietniu 1899 r. OKAG założyło oddział w Królewcu. Uchwałą walnego zgromadzenia z dnia 28 września 1899 r. OKAG zostało przemianowane na Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG (OEG). W dniu 1 lipca 1901 r. tajny radca rządowy C.M. von Unruh opuścił Lenz & Co. jako dyrektor zarządzający i został mianowany prezesem zarządu OEG. W 1903 r. siedziba OEG została przeniesiona z Bydgoszczy do Königsberga. Wynikało to między innymi z faktu, że po tym, jak działania budowlane w powiatach bydgoskim i wyrzyskim zostały w dużej mierze zakończone, prowincja Prusy Wschodnie określiła w swoich wytycznych dotyczących wspierania kolei lokalnych, że przedsiębiorstwa kolejowe muszą mieć siedzibę w Königsbergu. W 1899 roku w Bydgoszczy utworzono wydział eksploatacyjny. W tym samym czasie OEG przejęło funkcje wschodniopruskiej dyrekcji ds. eksploatacji Lenz & Co. Więcej: H. Wall – Der Lenz-Konzern, Verlag Schweers + Wall GmbH, 2016 oraz A. Christopher, W. Söhnlein – Geschichte und Bahnen der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen. Band 1: Geschichte und Bahnen im Osten, Köln 2017.
- 9 Zeitschrift für Kleinbahnen nr 3 z 1894 s. 138–144.

*e/ z Koronowa do Pruszcz Pom. na Kolei Wschodniej.*

*O ile sąsiednie powiaty Świecie i Wyrzysk chcą przekazać odcinki linii b, d i e leżące na ich terytorium spółce Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft do budowy i eksploatacji na odpowiednich warunkach, odcinki te zostaną wyłączone z niniejszej umowy.*

*Budowa zostanie przeprowadzona zgodnie z szerokością toru wynoszącą sześćdziesiąt centymetrów.*

#### § 2.

*Spółka Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft jest odpowiedzialna za projekt i budowę tych kolei, jak również za zakup wszystkich niezbędnych materiałów eksploatacyjnych i wyposażenia.*

*Projekty, prace przygotowawcze i zadania już zamówione przez powiat zostaną przejęte przez Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft za zwrotem kosztów poniesionych przez powiat w związku z zamówieniem, pomniejszonych o kwoty kosztów nadal naliczanych za wszelkie niezbędne przeróbki. Modyfikacje układu linii zawarte we wstępnych pracach, które mają zostać przejęte, wymagają zgody Wydziału Powiatowego, jeśli mają one wpływ na nabycie gruntów. Wszelkie inne zmiany, które staną się konieczne podczas budowy kolei, pozostają w gestii Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft, pod warunkiem, że przepisy wydane przez organ nadzorczy podczas procesu zatwierdzania oraz prawa osób trzecich nie zostaną naruszone ze szkodą dla powiatu. [...]*

#### § 3.

*Pod wszystkimi innymi względami cały materiał projektowy, wraz ze wszystkimi związanymi z nim obliczeniami i kosztorysami, jest decydujący dla rozpoczęcia budowy kolei. Jeżeli między przewodniczącym Wydziału Powiatowego a zarządem przedsiębiorstwa nie dojdzie do porozumienia, Wydział Powiatowy i przedsiębiorstwo wybiorą wyższego urzędnika kolejowego do spraw technicznych, którego decyzje będą wiążące dla obu stron pod względem technicznym i finansowym. Jeżeli zainteresowane strony nie mogą dojść do porozumienia co do osoby danego urzędnika, każda ze stron proponuje urzędnika, a następnie decyzja podejmowana jest w drodze głosowania przeprowadzonego przez przewodniczącego Wydziału Powiatowego w obecności przedstawiciela spółki.*

#### § 4.

*Powiat uzyska zezwolenia wymagane do budowy linii kolejowych zgodnie z §§ 3–11 ustawy z dnia 28 lipca 1892 r.; wszystkie dokumenty techniczne wymagane w tym celu przez władze wydające zezwolenia, oprócz materiałów*

projektowych, a mianowicie specjalnych projektów, planów i obliczeń, zostaną dostarczone przez spółkę bezpłatnie.

Spółka przejmuje prawa uzyskane w wyniku zatwierdzenia.

§ 5.

Cały teren niezbędny do budowy linii kolejowych i urządzeń pomocniczych zgodnie z projektami określonymi w zatwierdzeniu przez państwo lub w postępowaniu wywłaszczeniowym zostanie udostępniony Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft dobrowolnie i bezpłatnie przez powiat oraz zagwarantowane zostanie bezpłatne udostępnienie na czas istnienia linii kolejowych i ich eksploatacji; podobnie prawo do wspólnego korzystania z już istniejących urządzeń odwadniających w celu odwodnienia korpusu kolejowego oraz istniejących dróg publicznych jako dróg dojazdowych i wyjazdowych do obiektów kolejowych. [...]

Jeżeli powiat nie udostępni nieodpłatnie spółce Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft gruntu niezbędnego pod urządzenia kolejowe w ciągu jednego roku od zawarcia niniejszej umowy, spółka jest uprawniona do samodzielnego nabycia gruntu na koszt powiatu. [...]

§ 6.

Z zastrzeżeniem innych porozumień, budowa linii kolejowych winna odbywać się kolejno, w sposób wymieniony w § 1, a przedsiębiorstwo winno rozpocząć działalność w ciągu jednego roku od przekazania wszystkich gruntów, potrzebnych do budowy linii kolejowej. Termin ten przedłuża się o odpowiedni okres, jeżeli wykonanie budowy opóźni się wskutek siły wyższej, zdarzeń żywiołowych lub mobilizacji armii pruskiej. [...]

§ 7.

W czasie budowy powiat ma prawo zlecić rzeczoznawcom państwowych władz kolejowych kontrolę samych robót oraz dostaw materiałów i urządzeń w celu stwierdzenia, czy budowa i urządzenia eksploatacyjne odpowiadają warunkom kosztorysu i innych dokumentów oraz przepisom koncesyjnym, jak również przepisom instrukcji wykonawczych do ustawy z dnia 28 lipca 1892 r. o kolejach lokalnych. W razie stwierdzenia wad, co do których nie może być osiągnięte porozumienie między powiatem a przedsiębiorstwem, stosuje się postępowanie, przewidziane w § 3.

§ 8.

Spółka może swobodnie wykorzystywać gotowy materiał przeznaczony do późniejszej eksploatacji kolejowej do celów budowy kolei; musi jednak doprowadzić ten sprzęt do stanu używalności i sprawności na własny koszt przed odbiorem budowy i rozpoczęciem działalności.

## § 9.

Po rozpoczęciu działalności powiat może zażądać dostarczenia dokumentacji przygotowawczej wraz ze wszystkimi materiałami pomocniczymi, takimi jak plany, obliczenia i wykazy. Nawet bez takiego żądania, w ciągu sześciu miesięcy od otwarcia działalności spółka przekaże zarządowi powiatu na własny koszt wykazy urządzeń i pozycji inwentarzowych, jak również ostateczne materiały pomiarowe wymagane do regulacji przejęcia gruntów.

## § 10.

Przedsiębiorstwo odpowiada za wszelkie wady powstałe w ciągu pierwszego roku eksploatacji w zakresie sprawności i wytrzymałości wszystkich urządzeń kolejowych, jak również środków taborowych, urządzeń i przedmiotów inwentarzowych w ten sposób, że musi usunąć wszystkie wady na własny koszt bez zwiększania kapitału budowlanego.

## § 11.

Z zastrzeżeniem wszelkich zmian, które mogą stać się konieczne zgodnie z § 3, kapitał budowlany na linie kolejowe wymienione w § 1, o ile znajdują się one w powiecie bydgoskim, nie może przekroczyć kwoty 1.821.000 marek, słownie: jeden milion osiemset dwadzieścia jeden tysięcy marek, bez potrącenia kosztów przewidzianych w § 5. [...]

## § 13.

Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft zapewni terminowy wybór i zatrudnienie urzędników zajmujących się budową i eksploatacją; umowy o pracę tych urzędników, których powiat musiałby przejąć w przypadku ewentualnego przekazania eksploatacji samemu Wydziałowi Powiatowemu, podlegają zatwierdzeniu przez Wydział Powiatowy.

Umowy niezbędne do regularnej eksploatacji z zarządami kolei państwowych, do których przyłączone zostaną koleje wąskotorowe, które zostaną zbudowane zgodnie z § 1, będą zawierane przez Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft na bieżąco i w takim terminie, aby nie opóźnić rozpoczęcia działalności oraz zapewnić wzajemne przyjmowanie ładunków i udostępnianie środków taborowych.

## § 14.

Po rozpoczęciu działalności Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft otrzymuje wszystkie dochody wynikające z działalności, pokrywa z nich wszystkie koszty eksploatacyjne i tworzy niezbędne rezerwy.

Kwoty, które mają zostać przydzielone do poszczególnych funduszy rezerwowych i odnowienia, zostaną określone w specjalnej umowie, która musi zostać uzgodniona najpóźniej w momencie rozpoczęcia działalności, w przeciwnym razie zostanie ustalona w sposób opisany w § 3.

## § 15.

*Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft* zaksięguje dziesiątą część nadwyżki netto całkowitego dochodu z eksploatacji nad kosztami eksploatacji na swoim rachunku obrotowym jako wynagrodzenie za zarządzanie koleją. Wykorzystanie pozostałej części reguluje § 25 niniejszej umowy. [...]

## § 18.

Jeżeli po rozpoczęciu eksploatacji poszczególnych linii po stronie powiatu potrzebne są bocznicę do poszczególnych majątków i miejscowości, *Ostdeutsche Kleinbahn-Aktien-gesellschaft* jest zobowiązana do przejścia i wykonania tych bocznic na podstawie tych samych warunków, które niniejsza umowa określa dla budowy i eksploatacji linii kolejowych wymienionych w § 1.

## § 19.

*Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft* zobowiązana jest utrzymywać same linie kolejowe, jak również obiekty pomocnicze, środki taborowe, urządzenia i przedmioty inwentarzowe w dobrym, sprawnym stanie, uzupełniać zapasy i nabywać nowe za zgodą Wydziału Powiatowego.

Jest również zobowiązana do ubezpieczenia wszystkich budynków należących do systemu kolejowego od ryzyka pożaru. [...]

## § 20.

*Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft* jest niezależna w organizacji swojej działalności, ale może dokonywać zmian w rozkładach jazdy, których wstępne ustalenie pozostawia się jej w granicach określonych ustawą z dnia 28 lipca 1892 r., po uprzedniej konsultacji z zarządkiem powiatu i jest zobowiązana do przestrzegania, o ile to możliwe, wszelkich wymagań i życzeń powiatu w tym zakresie.

## § 21.

Wysokość opłat pobieranych za przewóz osób i towarów uzgadnia zarząd z Wydziałem Powiatowym w zakresie dopuszczalnym przez prawo. Późniejsze zmiany taryf wymagają również zgody Wydziału Powiatowego. [...]

## § 22.

*Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft* zatrudnia urzędnika z doświadczeniem w dziedzinie zarządzania koleją i zapewnia mu niezbędne uprawnienia. Ten ostatni będzie uważany za odpowiedzialnego zarządcę wobec władz. Będzie on odpowiedzialny za wszelkie szkody spowodowane w wyniku działalności kolei. [...]

## § 25.

Spółka *Ostdeutsche Kleinbahn-Gesellschaft* zobowiązuje się do pozyskania całego kapitału budowlanego dla spółki do maksymalnej kwoty 1.821.000 marek. Z drugiej strony powiat bydgoski gwarantuje niniejszym, że zapłaci



odsetki od kapitału budowlanego w wysokości określonej w § 3 do maksymalnej kwoty 1.821.000 marek według rocznej stopy procentowej wynoszącej 4%, dopóki powiat nie stanie się właścicielem kolei, ale nie dłużej niż przez 57 (pięćdziesiąt siedem) lat, liczonych od dnia otwarcia każdej poszczególnej linii kolejowej. To zobowiązanie powiatu jest spełnione przez fakt, że jeżeli i o ile bilans i rachunek zysków i strat, które mają być sporządzane corocznie od 1 października do 30 września każdego roku, nie przyniosą zysku wystarczającego na spłatę odsetek od kapitału budowlanego w wysokości 4% (cztery procent), powiat zwróci niedobór Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft za każdym razem do wyżej określonego terminu.

Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft jest w każdych okolicznościach odpowiedzialna z własnych środków za pokrycie czystych kosztów działalności, które nie obejmują rezerw (por. § 14); w związku z tym, jeśli rok obrachunkowy zamyka się stratą bez uwzględnienia odsetek od kapitału budowlanego, spółka musi ponieść stratę.

Wszystkie nadwyżki powstałe po pokryciu wszystkich kosztów eksploatacyjnych i rezerw są w pierwszej kolejności przeznaczane na spłatę odsetek od kapitału budowlanego w wysokości czterech procent. Połowa pozostałej nadwyżki zostanie przyznana Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft do wykorzystania według własnego uznania, podczas gdy do wykorzystania drugiej połowy stosuje się następujące przepisy.

Spółka Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft jest uprawniona do emisji obligacji<sup>10</sup> w wysokości kapitału budowlanego gwarantowanego jej przez powiat po wejściu w życie tej gwarancji, których oprocentowanie nie może przekraczać 4%, przy czym spółka może obniżyć oprocentowanie w późniejszym terminie. Zarówno powiat, jak i Ostdeutsche Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft mogą dowolnie ustalać regularną amortyzację obligacji na poziomie 1/2% rocznie [...].

Wraz z wykupem obligacji przez powiat i jednoczesnym zwrotem wszelkich kwot kapitału budowlanego zamortyzowanego przez Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft na własny rachunek, własność kolei wraz ze wszystkimi urządzeniami i wszystkimi funduszami przechodzi na powiat.

Jeżeli powiat stał się w ten sposób właścicielem obiektów kolejowych, obie strony mogą kontynuować umowę, o ile dotyczy ona eksploatacji, na tych samych warunkach z rocznym okresem wypowiedzenia, a ponadto odstąpić od umowy po upływie każdego roku eksploatacji z rocznym okresem wypowiedzenia.

10 Prospekt emisyjny na 1821 szt. obligacji po 1000 marek ukazał się w grudniu 1894 r.

Po zatwierdzeniu umowy przystąpiono do szczegółowego wytyczania przebiegu poszczególnych linii i pozyskiwania potrzebnych gruntów (co nieraz sprawiało problemy) oraz uzyskiwania koniecznych zezwoleń. 31 maja 1894 r. prezydent Rejencji w Bydgoszczy wydał dokument-koncesję<sup>11</sup>, w którym zdecydowano:

*Udziela się powiatowi bydgoskiemu w porozumieniu z Królewskim Kolejowym Urzędem Ruchu w Bydgoszczy na podstawie §§ 2 i 3 ustawy z dnia 28 lipca 1892 r. o kolejach lokalnych i bocznicach prywatnych zezwolenia na budowę i eksploatację następujących kolei lokalnych:*

- a. z Bydgoszczy lub Okoła do Koronowa z odgałęzieniami do Smukały i Tryszczyna,*
- b. z Motkegrube przez Trzęmiętowo i Kasprowo do Suchar z odgałęzieniami do Samsieczna i Samsieczynka,*
- c. z Morzewca przez Kasprowo i Trzęmiętowo do Wierzchucina na okres 60 (sześćdziesięciu) lat i na następujących warunkach:*
  - 1) Budowa poszczególnych obiektów kolejowych zostanie rozpoczęta w ciągu 3 lat. Zastrzeżę się prawo do przedłużenia tego okresu.*
  - 2) Sprawozdanie pogłądowe Ostdeutsche Kleinbahn Aktien-Gesellschaft z dnia 21 kwietnia 1894 r. oraz dołączone do niego jako załączniki mapy i rysunki, o ile są one dołączone do świadectwa badania technicznego kolei z dnia 13 maja 1894 r., są miarodajne dla budowy urządzeń kolejowych i urządzeń eksploatacyjnych, wymiarów nawierzchni kolejowej, wyznaczenia wolnej przestrzeni oraz największych dopuszczalnych wymiarów szerokości i wysokości taboru. Ponadto należy przestrzegać instrukcji wykonawczych Ministrów Spraw Wewnętrznych i Robót Publicznych do § 8 ust. 1 i § 9 ustawy z dnia 28 lipca 1892 r. o obowiązkach wykonawcy w interesie obrony narodowej z dnia 19 listopada 1892 r.*
  - 3) Budowę kolei można rozpocząć dopiero po zatwierdzeniu planu trasy, która ma być rozpoczęta, na podstawie § 17 ustawy o kolejach żelaznych z dnia 28 lipca 1892 r. lub §§ 18 i nast. ustawy wywłaszczeniowej z dnia 11 czerwca 1874 r., albo po uzyskaniu specjalnego zezwolenia na rozpoczęcie budowy.*
  - 4) Budowa mostów:*
    - a. nad Młynówką w punkcie 10 [km 1,00] linii Bydgoszcz – Koronowo,*
    - b. w punkcie 69 + 80 [km 6,98] tej samej linii,*
    - c. nad Brdą koło Koronowa tej samej linii może być rozpoczęta dopiero po zatwierdzeniu ich budowy na podstawie specjalnie przedłożonych projektów budowlanych.*

<sup>11</sup> Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Bromberg 1894, nr 23 z 27 czerwca poz. 555, s. 209–210.

- 5) Korzystanie z dróg publicznych wymaga dodatkowej zgody podmiotów zobowiązanych do utrzymania drogi ze względów publicznoprawnych. Drogi publiczne, które są przecinane przez linię kolejową na tym samym poziomie, co nigdy nie może nastąpić pod kątem mniejszym niż 30 stopni, mają być utrzymywane i w razie potrzeby przywracane do stanu pierwotnego przez powiat bydgoski jako przedsiębiorcę, chyba że uzgodniono inaczej, między torami i w odległości jednego metra od nich. Szyny powinny być osadzone w nawierzchni drogowej w miejscach przejazdów tak, aby ich górna krawędź nigdzie nie wystawała na całej długości przejazdu.
- 6) Zastrzega się prawo do żądania od powiatu bydgoskiego jako przedsiębiorcy zezwolenia na wprowadzanie w dowolnym czasie bocznicy dla ruchu prywatnego.
- 7) Budowa linii kolejowej nie może powodować zakłóceń w ruchu publicznym. Jeśli nie można uniknąć tymczasowych zakłóceń, należy podjąć środki uznane za konieczne przez organ policji drogowej.
- 8) Tam, gdzie kolej korzysta z drogi z Bydgoszczy do Koronowa, należy zbudować i utrzymywać barierę między koleją a drogą, na przykład w postaci ażurowych barier.
- 9) W interesie Cesarskiej Administracji Pocztowej zastrzega się prawo nałożenia na powiat bydgoski obowiązku przewozu poczty zgodnie z § 42 ustawy z dnia 28 czerwca 1892 roku.
- 10) Maksymalna dopuszczalna prędkość jazdy nie może przekraczać 20 kilometrów na godzinę.
- 11) Należy wydać ogólne przepisy dotyczące kwalifikacji technicznych i wiarygodności urzędników, którzy mają być zatrudnieni w służbie eksploatacyjnej, które wymagają zatwierdzenia przez organ nadzorczy, podobnie jak wszelkie zmiany w tym zakresie. Osoby, które nie spełniają tych wymogów, nie mogą być powoływane ani dopuszczane do służby, której wykonywanie, zgodnie z zatwierdzonymi przepisami, wymaga kwalifikacji technicznych lub szczególnej rzetelności.
- 12) Eksploatacja taboru, w szczególności lokomotyw, które zostały uznane przez organ nadzorujący za nienadające się do eksploatacji lub nie posiadają homologacji jest nadal dopuszczona. [?]
- 13) Początkowo odstępuje się od ustalania rozkładu jazdy na okres 3 lat, a ustalania taryf na okres 5 lat, licząc od dnia uruchomienia przewozów.
- 14) Wszystkie taryfy, rozkłady jazdy i przepisy eksploatacyjne są zgłaszane organowi nadzorującemu. Regulaminy eksploatacyjne są uzupełniane lub

*zmieniane w zakresie uznanym przez organ nadzorczy za niezbędny dla bezpieczeństwa eksploatacji.*

- 15) *Rozkład jazdy pociągów oraz taryfy dla pasażerów i towarów, jak również wszelkie zarządzenia, podaje się do publicznej wiadomości co najmniej na tydzień przed ich wejściem w życie w taki sam sposób, jak urzędowe ogłoszenia Starostwa Powiatowego w Bydgoszczy, a także przez wywieszenie na stacjach kolejowych i punktach ładunkowych.*
- 16) *Powiat bydgoski zobowiązany jest do zapewnienia utrzymania prawidłowego funkcjonowania kolei w okresie obowiązywania koncesji. Środki trakcyjne i tory kolejowe powinny być utrzymywane w takim stanie, aby kolej, z wyjątkiem odcinków remontowanych, mogła być eksploatowana z określoną maksymalną prędkością.*
- 17) *Urządzenia ochronne, które zostaną uznane za niezbędne w interesie publicznym lub w celu ochrony sąsiednich nieruchomości przed zagrożeniami przez organy policji, na ich wniosek muszą być budowane i utrzymywane nawet po rozpoczęciu działalności.*
- 18) *Niniejsza zgoda podlega prawom osób trzecich.*

Podobną zgodę na budowę i eksploatację linii z Maksymilianowa do Gądeczka i Karolewa rejencja wydała 20 czerwca 1894 r.<sup>12</sup> Dodatkowym warunkiem, który określono w koncesji, było uzgodnienie przejazdu kolei wąskotorowej przez tory kolei państwowej. Oba dokumenty zostały zatwierdzone dekretem Ministra Robót Publicznych w dniu 2 lipca 1894 r.

Na początku lipca 1894 r. rozpoczęła się budowa sieci wąskotorowych linii kolejowych w powiecie bydgoskim. Uroczyste wbicie pierwszego szpadła odbyło się w pobliżu Opławca, uczestniczyli w nim udziałowcy Wschodnioniemieckiego Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnych wraz z kierownikiem budowy dyrektorem [Josefem] Huperzem, urzędnicy państwowi i Kolejowego Urzędu Ruchu, starosta von Unruh oraz zainteresowani koleją panowie. Szybko postępowały prace niwelacyjne i budowa podtorza, którą prowadziła firma Gebrüder Klimmt z Bydgoszczy. Rozpoczęto budowę mostu na Młynówce. Około 20 lipca dotarł do Bydgoszczy pierwszy transport szyn z huty Kruppa w Essen. Planowano, że budowa linii do Koronowa zostanie ukończona do 1 października.

8 sierpnia prasa bydgoska pisała:

*Podbudowa dla lokalnych linii kolejowych w powiecie bydgoskim została całkowicie ukończona na głównej linii Bydgoszcz – Koronowo, a także na*

<sup>12</sup> Amtsblatt der Königlich Regierung zu Bromberg 1894, nr 27 z 5 lipca, poz. 753, s. 249–250.

*linii Maksymilianowo – Żołędowo – Jastrzębie – Strzelce do Włuki oraz na linii bocznej z Morzewca do Kasprowa. Linia z Moltkegrube przez Trzementowo do Suchar dla połączenia z koleją powiatową wyrzyską jest już na tyle zaawansowana, że sądząc po dotychczasowym postępie prac, również ta linia zostanie ukończona w ciągu 14 dni<sup>13</sup>.*

Na wspólnym posiedzeniu magistratu i rady miasta Koronowa 13 sierpnia 1894 r. zdecydowano o sprzedaży Ostdeutsche Kleinbahn Aktien-Gesellschaft nieruchomości szpitala miejskiego za kwotę 16 000 marek. Na terenie tym miała powstać koronowska stacja kolejowa. W październiku rozpoczęto prace adaptacyjne. Budynek lazaretu został przystosowany na mieszkania dla urzędników kolejowych i maszynistów lokomotyw, budynek stajni na mieszkanie dla zwrotniczego, a stodoła na parowozownię dla 4 lokomotyw. Właściciel sąsiadującej posesji – mistrz dekarSKI Karl Meusel – planował na swoim terenie zbudować restaurację dworcową.

W połowie sierpnia rozpoczęła się budowa mostu na Brdzie pod Koronowem, którą powierzono mistrzowi budowlanemu Körnigowi z Bydgoszczy. Most miał mieć 120 m długości, 3,88 m szerokości, a wysokość od lustra rzeki to ok. 21 m. Konstrukcja nośna miała spocząć na kratownicowych filarach. Pod koniec miesiąca murowano już podstawę pierwszego filara. W połowie września gotowe były podstawy trzech filarów w nurcie rzeki i trwały prace przy obu przyczółkach, co sprawiało dużo kłopotów ze względu na przenikającą wodę gruntową. Prace te ukończono do końca października i rozpoczęto przygotowania do montażu konstrukcji żelaznej mostu. Potrzebne do tego rusztowanie wykonał miejscowy mistrz ciesielski Piotrowski. Długotrwałe ulewy na początku listopada rozmyły w wielu miejscach nasypy i uszkodziły przepusty, co opóźniło prace montażowe na moście. Pierwszy pociąg z elementami mostu przyjechał na plac budowy 13 listopada 1894 r., rozpoczęto montaż konstrukcji.

7 grudnia w *Bromberger Tageblatt* ukazała się ciekawa notatka:

*W miejsce pociągów roboczych, które już jeżdżą na całej linii od Bydgoszczy do Koronowa[?], od 15 grudnia będą kursować pociągi przewożące towary. W chwili obecnej za punkt docelowy dla tych pociągów można uznać jedynie Gościeradz lub Moltke-Grube, ponieważ ukończenie budowy stacji kolejowej Koronowo prawdopodobnie jeszcze trochę potrwa. Podobnie budowa mostu kolejowego w Koronowie prawdopodobnie jeszcze trochę potrwa; do tej pory wzniesiono tam dwa żelazne słupy pod główne filary. Kiedy nastąpi ostateczne otwarcie linii, nie można jeszcze dziś z całą pewnością powiedzieć,*

13 „Thorner Zeitung” nr 185 z 10.08.1894.

*ponieważ o tej porze roku należy się spodziewać niesprzyjających warunków pogodowych*<sup>14</sup>.

Natomiast *Bromberger Zeitung* w numerze z 15 grudnia pisał:

*otwarcia linii Bydgoszcz – Koronowo nie można się spodziewać wcześniej niż wiosną. Na tej linii rozpoczął się już transport buraków cukrowych, które w tym roku zostały w dużych ilościach wyprodukowane przez właścicieli z tych terenów*<sup>15</sup>.

Budowę mostu ukończono ok. 20 lutego 1895 r. Prasa pisała wtedy:

*Pomimo niesprzyjających warunków pogodowych, budowa mostu została już ukończona. Most o długości 120 metrów i szerokości 3,5 metra wznosi się ponad 21 metrów nad rzeką Brdą i robi na obserwatorach korzystne wrażenie. Pięć murowanych filarów mostu wystaje z ziemi zaledwie na kilka metrów; elementy żelazne wznoszą się nad nimi w kształcie piramidy, a filary są połączone ze sobą czterema łukami rozpiętymi pod nimi. Nie ma dalszych szczegółów na temat otwarcia mostu, ale nie należy się go spodziewać wcześniej niż wiosną*<sup>16</sup>.

W marcu konstrukcja została pomalowana, zamontowano drewnianą nawierzchnię, która umożliwiła ruch pieszych. 26 kwietnia odbyła się próba obciążeniowa mostu z udziałem kilku lokomotyw i ciężkiego pociągu. *Dumna konstrukcja [...] sprawdziła się w najwspanialszy sposób*<sup>17</sup>.

Kolejne rozmycie nasypów z powodów roztopów utrudniało dostawę materiałów na ukończenie nawierzchni między mostem na Brdzie a stacją w Koronowie. Prace te rozpoczęły się dopiero w połowie kwietnia i zakończyły w ciągu kilku dni.

29 kwietnia 1895 r. odbyła się jazda próbna, którą tak relacjonował korespondent *Bromberger Zeitung*<sup>18</sup>:

*Wczoraj po południu odbył się próbny przejazd na ukończonym już torze wąskotorowym Bydgoszcz – Koronowo. W przejeździe uczestniczył pan radca [Friedrich] Lenz z Berlina. Natychmiast po przyjeździe pociągiem o godzinie 16, pan Lenz, w towarzystwie pana [J.] Huperza, dyrektora Wschodniemieckiego Towarzystwa Kolei Lokalnych, udał się do Okollo-Garten, gdzie kolej wąskotorowa odchodzi od torów kolei państwowej. Tutaj zebrali się urzędnicy obsługi i budowy, w tym pan Klammt, który prowadził prace*

14 „Bromberger Tageblatt” nr 287 z 7.12.1894.

15 „Bromberger Zeitung” nr 293 z 15.12.1894.

16 „Bromberger Zeitung” nr 42 z 19.02.1895.

17 „Ostdeutsche Presse” nr 99 z 28.04.1895.

18 „Bromberger Zeitung” nr 101 z 1.05.1895.

ziemne pod nadzorem dyrektora, a także wielu innych dżentelmenów, do których wysłano zaproszenie do udziału w jeździe próbnej. Pociąg składający się z lokomotywy i dwóch wagonów był gotowy do jazdy próbnej. Jeden z nich reprezentował klasę wagonów salonowych, z dwoma przedziałami, z których jeden wyposażony był w proste ławki, a drugi w ławki tapicerowane; drugi wagon był tak zwanym wagonem letnim. Pociąg wyruszył o godzinie 41/2. Trasa najpierw biegła wzdłuż żwirówki berlińskiej, następnie skręcała w prawo, przecinała nasyp linii poznańskiej w tunelu i skręcała obok gospody Petersona w kierunku zachodnim, później północno-zachodnim przez pola Czyżkówka i Kleinau w kierunku lasu. Następnie trasa biegnie wzdłuż drogi żwirowej do przystanku Oplawiec, który, teraz łatwo dostępny pociągiem, prawdopodobnie stanie się drugim Rynkowem dla mieszkańców Bydgoszczy. Następnie pociąg dojechał do Smukały, drugiego przystanku. Z tego miejsca od głównego toru odchodzi odgałęzienie do zakładu młynarskiego Smukała należącego do pana Albrechta. Odgałęzienie to daje wspomnianemu zakładowi możliwość wygodniejszego niż dotychczas transportu swoich produktów koleją wąskotorową do Bydgoszczy i innych miejscowości. Kolej przecina kolejny fragment lasu, następnie drogę niedaleko leśniczówki Tryszczyn i biegnie dalej w kierunku północno-zachodnim dużymi łukami i zakrętami przez pola Tryszczyna do Wtelna [powinno być Morzewca], gdzie znajduje się trzeci przystanek. Tutaj zatrzymaliśmy się i zwiedziliśmy stację. Po krótkim postoju pociąg ponownie ruszył i minął wieś Gościeradz i posiadłość Morzewiec [?] w drodze do wsi Stopka, której wysoki komin można zobaczyć z daleka. Należy on do kopalni Moltke – kopalni węgla brunatnego funkcjonującej od wielu lat. Kopalnia Moltke pozostaje po lewej stronie, a kolej zbliża się do przełomu Brdy. Jest to najbardziej „cenna” część całej trasy, ponieważ aby wyróżnić poziom dla kolei, wąwóz o długości kilkuset metrów i głębokości do 100 metrów musiał zostać wypełniony wieloma tysiącami metrów sześciennych piasku i żwiru, a prace wzmocniające są w tym miejscu nadal prowadzone. Po krótkiej przejażdżce mijamy Brdę po moście kolejowym. Jest on wykonany w całości z żelaza i przecina rzekę na długości 127 metrów. Most, zbudowany przez fabrykę Kruppa w Essen, został szczegółowo sprawdzony przez tajnego radcę Lenza. [...] Skrzynka z telefonem jest przymocowana do pierwszego filaru mostu, tak jak na wszystkich stacjach kolejowych. Podczas budowy mostu, zwłaszcza podczas pogłębiania i wyciągania ścianek szczelnych do budowy filarów, znaleziono dużą ilość skamieniałości. Oprócz skamieniałych desek i drewna znaleziono części koła młyńskiego, a z głębin dna Brdy wydobyto również skamieniałe poroże jelenia, o czym poinformował nas jeden z mieszkańców Koronowa. Jazda próbna trwała

*tylko do mostu. Za mostem do Koronowa podtorze również zostało ukończone, ale na razie jest używane tylko przez pociągi robocze. Z mostu widać więzienie na Przedmieściu Koronowo, ale samo miasto Koronowo nie jest jeszcze widoczne, ponieważ leży nisko. Kolej dociera do miasta po wschodniej stronie na przedmieściu Okole. Po zwiedzeniu mostu rozpoczęła się podróż powrotna, a w wagonie salonowym odbyła się konferencja na temat daty otwarcia, rozkładu jazdy itp. Wynikiem dyskusji było ustalenie daty otwarcia na 16 maja. Podróż tam trwała 1,5 godziny, podróż powrotna, na której nie było przystanków, nieco krócej. [...] Jak już wspomniano, kolej powinna być mile widziana przez odwiedzających Opatowiec, który ma wyjątkowo piękne położenie, ale wciąż jest mało znany i doceniany. Widok z werandy ogrodowej na dolinę Brdy po lewej stronie jest wspaniały, a za nią widać Jachcice, pokryte domkami, plac ćwiczeń i zalesione wzgórza Rynkowa i Myślęcinka, a miasto i dworzec kolejowy w Bydgoszczy są widoczne na południu.*

Pierwszy pociąg roboczy z materiałami do ukończenia stacji wjechał na udekorowany flagami dworzec w Koronowie 3 maja. Umożliwiło to zakończenie budowy i przygotowanie do otwarcia ruchu. Dnia 11 maja 1895 r. odbyła się próbna jazda na linii Maksymilianowo – Gądecz. W przejeździe oprócz urzędników i przedstawicieli władz kolejowych wzięli udział tylko zaproszeni goście. Stacje były odświętnie udekorowane, a na zakończenie dyrektor Franke zaprosił wszystkich z okazji otwarcia kolei na uroczysty poczęstunek. Regularny ruch pociągów zainaugurowano w niedzielę 12 maja. Oficjalny policyjny odbiór linii Bydgoszcz – Koronowo odbył się 16 maja 1894 r. Już dzień wcześniej członkowie Prowincjonalnego Związku Rolników udali się do Koronowa pociągiem specjalnym. W podróży wzięło udział około 40 osób, w tym nadprezydent Prowincji Poznańskiej Theodor von Wilamowitz-Möllendorff, prezydent Rejencji Christoph von Tiedemann, prezydent Królewskiej Dyrekcji Kolei Engelbert Pape, kilku wyższych urzędników państwowych. Następnego dnia odbyła się uroczystość przekazania kolei do eksploatacji. Obszerną relację zamieściła *Bromberger Zeitung*:

### ***Pierwszy przejazd koleją do Koronowa***

*Długo wyczekiwane życzenie naszego sąsiedniego miasta Koronowa, aby zostać podłączonym do sieci kolejowej, zostało dziś zrealizowane: od dziś otwarta jest kolej wąskotorowa Bydgoszcz – Koronowo wraz z linią odgałęźną Morzewiec – Kasprowo, która ustanawia długo oczekiwane połączenie miasta Koronowo ze stolicą powiatu i jednocześnie otwiera dla transportu kolejowego północno-wschodnią [?] część powiatu bydgoskiego. Nie trzeba dodawać, że ten niezwykle ważny dla naszego powiatu akt*



poprzedziła stosowna uroczystość. Po oficjalnym odbiorze linii przez policję państwową w czwartek, wczoraj (17 maja) odbyła się uroczysta podróż z Bydgoszczy do Koronowa, na którą zaproszenia rozesłała spółka Ostdeutsche Kleinbahngesellschaft, wykonawca małej kolei. Wzięli w nim udział przedstawiciele władz państwowych oraz członkowie rady nadzorczej wraz ze swoimi paniami. O 15.45 do eleganckich wagonów, udekorowanych świeżą zielenią, wsiedli pasażerowie, a pociąg ruszył przy akompaniamencie okrzyków licznie zgromadzonego tłumu, który bez zaproszenia przybył na to historyczne wydarzenie. Początkowa prędkość była stosunkowo niska, ponieważ linia kolejowa leży na drodze i aby uniknąć wypadków, pociąg nie może jechać szybciej niż człowiek jest w stanie iść. Po opuszczeniu żwirówki pociąg pod silną parą minął Czyżkówko Małe, pokonując ostre łuki przez bujny zielony teren w kierunku lasu, gdzie linia kolejowa ponownie dotarła do żwirówki i przez długi czas biegła równoległe do niej w cieniu lasu. Na pierwszych stacjach, które, podobnie jak stacja Okole – [Schleusenau], były przystrojone girlandami i świeżą zielenią, przyjęto kilku zaproszonych gości, a następnie podróż kontynuowano nieprzerwanie i szczęśliwie w kierunku miejsca docelowego, Koronowa. Im bardziej zbliżamy się do celu, tym bardziej interesujący staje się teren; kraina pokryta jest najbardziej soczystą wiosenną zielenią, a od czasu do czasu po prawej stronie rozciąga się piękny widok na głęboką dolinę Brdy, przez którą w niezliczonych zakolach przepływa nasza rodzima rzeka. Najciekawszą częścią trasy jest most nad Brdą. Na wysokości 27 metrów nad korytem Brdy wznosi się smukły, 120-metrowy żelazny most, którego trzy filary schodzą w głąb koryta Brdy niczym odwrócone wieże Eiffla. Z ciekawej konstrukcji roztacza się po obu stronach wspaniały widok na dolinę Brdy, której jedna strona graniczy ze wspaniałym bukowym laskiem Grabina, perłą krajobrazu Koronowa. W tle, wieże miasta kuszą w przyjemny sposób.

Nie trzeba dodawać, że mieszkańcy Koronowa nie pozostali obojętni na pamiętne wydarzenie otwarcia kolei, które w pewnym sensie zapoczątkowało nową erę dla miasta. Połowa miasta stawiła się na dworcu, by powitać korowód przyjaznymi okrzykami, machaniem czapkami i chustami. Ponieważ czasu na pobyt w Koronowie było niewiele, pośpiesznie udano się do hotelu Delanga, gdzie dla gości ustawiono już stoliki z kawą. Po aromatycznej, wybornie smakującej mokce, podano majowy poncz, po którym wzniesiono zwyczajowe toasty. W imieniu rady nadzorczej spółki kolejowej pan dyrektor środowiska Franke z Gądecza powitał gości ciepłymi słowami i poprosił swoich kolegów z rady nadzorczej o przyłączenie się do toastu za gości. Przyjemny fakt wyszedł na jaw: młode damy,

które od niechcienia piły kawę w sąsiednim pokoju, najwyraźniej tak bardzo cieszyły się z wycieczki, że podeszły do rady nadzorczej z doskonałymi humorami i przyłączyły się do wiwatów na cześć gości. Burmistrz Koronowa zabrał głos jako drugi, aby podziękować budowniczym kolei, jej inwestorom i przyjaciółom, w szczególności prezydentowi Pape, tajemnemu radcy von Unruhowi i dyrektorowi Huperzowi, za ukończenie prac. Podsumowując, tajny radca von Unruh zwrócił się do pań, mówiąc, że gdy raz zdobędziesz kobiety dla sprawy – jak powiedział niedawno książę Bismarck – wygralesz grę; żywy udział pań w uroczystej podróży jest dobrym znakiem dla naszej małej kolei; zakończył wiwatem dla pań, który został radośnie powtórzony.

Czas spędzony na wesołych rozmowach minął szybko; gdy tylko ucichła ostatnia wzniosła nuta, nadszedł czas, aby pomyśleć o wyjeździe. W drodze powrotnej uczestnicy zatrzymali się na chwilę przy moście na Brdzie i obejrzeni konstrukcję, która kosztowała 80 000 marek. W Morzewcu, gdzie znajduje się przyjemna restauracja, mieli okazję wypić szklankę piwa, co zostało przyjęte z tym większą wdzięcznością, że chociaż kolej ma okazałe wagony salonowe, ale jeszcze nie ma wagonu restauracyjnego. Już w Morzewcu, w przerwie między podróżą tam i z powrotem, miała miejsce niezwykła innowacja; pociąg ledwo się zatrzymał, gdy gazeciarz przeszedł wzdłuż przedziałów, aby zaoferować „Fliegende Blätter”, „Kladderadatsch” i najnowsze gazety codzienne w zwykły sposób. Ten wesoły pomysł uczestnika uroczystości został należycie skwitowany przez wesołą publiczność.

Po spokojnej podróży, punkt docelowy, stacja Okole, został ponownie osiągnięty około godziny 20.45.

W ten sposób prace, dla których pierwszy kamień węgielny położono dokładnie rok temu (16 maja 1894 r.), zostały zakończone. Dylizans, który do tej pory był jedynym środkiem transportu między Bydgoszczą a Koronowem, również tutaj przeszedł do historii, a trąbka pocztowa prawdopodobnie wkrótce trafi do muzeum. Na wczorajszą ostatnią podróż czcigodny dylizans został odświętnie udekorowany zielonymi girlandami, a pocztylion zatrąbił „Masz już prawie 30 lat”, po czym wyruszył do miasta – żegnając się na zawsze. Czcigodny dylizans, którego początki sięgają zamierzchłych czasów, został zastąpiony najnowszym i najnowocześniejszym środkiem transportu, koleją lokalną. Ruch to życie; niech nowe osiągnięcia, które niewątpliwie znacznie zwiększy ruch, przyniesie nową krew i nowe życie naszemu sąsiedniemu miastu Koronowo, które do tej pory

*było zamknięte dla ruchu światowego, i niech nowa kolej spełni wszystkie związane z nią nadzieje, ku błogosławieństwu dwóch miast, które łączy, i ku błogosławieństwu żyznych i słonecznych pól, które przecina!*<sup>19</sup>

Otwarcie ruchu na kolei wąskotorowej do Koronowa spotkało się z dużym zainteresowaniem mieszkańców Bydgoszczy i okolicznych miejscowości. W niedzielę 19 maja 1895 r. kolej przewiozła 1150 osób. Nie wystarczyły wszystkie posiadane wagony osobowe i trzeba było użyć także wagonów towarowych. Jeszcze bardziej ożywiony ruch pasażerski panował w Zielone Świątki (2 i 3 czerwca), gdy przewieziono odpowiednio 2600 i 3500 osób. Na pociągi te stosowano specjalną taryfę za przejazd. Wpływ na dużą frekwencję miała chęć poznania nowego środka transportu, a także możliwość odwiedzenia miejsc odpoczynku w okolicy. W Opławcu była to restauracja p. Stengla, w Morzewcu park, który właściciel majątku p. Brinkmann udostępnił w swojej posiadłości. Można było tam popływać łódkami i pograć w kręgle. Koronowo oferowało pobyt w urokliwym miasteczku, z obowiązkową wizytą w lasku Grabina, gdzie znajdowała się restauracja z wieloma atrakcjami. Także przy stacji otwarto ładnie urządzoną restaurację z ogródkiem, która oferowała dobre jedzenie i troskliwą obsługę.

Niewiele wiadomo jak przebiegała budowa pozostałych odcinków, gdzie poza mostem w Słupowie nie było poważniejszych trudności terenowych. 19 lipca 1895 r. odbyła się policyjna kontrola stanu technicznego trasy z Gościeradza do Suchar i z Trzemiętowa do Wierzchucina Królewskiego. Wszystkie obiekty kolejowe okazały się być w takim stanie, że rejencja i władze kolejowe wydały zgodę na natychmiastowe przekazanie do użytku linii z Gościeradza do Suchar (1 października została ona przedłużona do Nakła) i z Trzemiętowa do Krąplewa dla ruchu pasażerskiego i towarowego. Zgodę na otwarcie dla ruchu odcinka z Krąplewa do Wierzchucina Królewskiego wydał prezydent rejencji 14 października 1895 r. W październiku trwały też rozmowy w sprawie budowy kolei z Koronowa w stronę powiatu świeckiego, ale do budowy nigdy nie doszło<sup>20</sup>.

Wzdłuż linii kolei wąskotorowych w powiecie bydgoskim firma Mix & Genest z Berlina zbudowała linie telefoniczne. Na większości stacji znajdowały się początkowo niewielkie budynki z blachy falistej, które składały się z części magazynowej i schronienia dla pasażerów, które dostarczyła firma Heine, Lehnmann u. Co. z Berlina. Na stacji w Koronowie, gdzie mieściło się główne zaplecze kolei, wykorzystywano początkowo zaadaptowane budynki dawnego szpitala miejskiego.

19 „Bromberger Zeitung” nr 117 z 19.05.1895.

20 W powiecie świeckim nie było zgody co do finansowania kolei oraz nie uzgodniono, które linie należy zbudować.

Na stacji w Bydgoszczy zbudowano tylko drewnianą wiatę – poczekalnię dla podróżnych i murowany budynek ekspedycji towarowej wraz z magazynem oraz zasięki węglowy. Pod koniec 1895 r. na *Bromberger Kreisbahnen* (Bydgoskich Kolejach Powiatowych – taką nazwę oficjalnie przyjęto) funkcjonowały ogółem 33 stacje, przystanki i ładownie, w większości bez stałego personelu. Wszystkie sprawy związane ze sprzedażą biletów załatwiali kierownicy pociągów.

By ułatwić pasażerom dotarcie z centrum miasta na stację wąskotorową, 6 czerwca 1895 r. uruchomiono z Bydgoszczy omnibus, który początkowo kursował z Nowego Rynku 5 razy dziennie. Opłata wynosiła 20 fenigów od osoby. 22 czerwca punkt początkowy odjazdu omnibusu zmieniono na plac Teatralny, częstotliwość wzrosła do 6 przejazdów, a opłata zmniejszyła się do 15 fenigów<sup>21</sup>.

W pierwszym okresie funkcjonowania kolei tabor składał się z parowozów wyprodukowanych w fabryce Vulcan w Szczecinie i wagonów, które wyprodukowała fabryka w Zgorzelcu. Dostarczono go za pośrednictwem firmy Lenz & Co. W latach 1894–1895 dostarczono 8 parowozów, z których ostatni skreślono z inwentarza w 1952 r. Parowozami dla kolei bydgoskich były 3-osiove lokomotywy, tzw. tendraki, o masie służbowej 10,7 t, mocy 50 KM, nacisku osi na tor 3,5 t, prędkości maksymalnej 20 km/h. Ze względu na ograniczone rozmiary parowóz zabierał jedynie niewielki zapas węgla – 0,3 t i wody – 1,5 m<sup>3</sup>, co zmuszało do częstego uzupełniania zapasów<sup>22</sup>.

Wszystkie wagony, które dostarczono w latach 1894–1895 posiadały dwie osie i drewnianą konstrukcję nadwozia. Wyjątkiem był tzw. wagon salonowy, który posiadał cztery osie. Odkrytych wagonów towarowych, tzw. węglarek, było 76, a krytych 19. Poza tym wagony osobowe dwóch klas (za mało!) i wagon pocztowo-bagażowy.

Ostdeutsche Kleinbahn Actien-Gesellschaft prowadził wspólną eksploatację kolei wąskotorowych na terenie powiatu bydgoskiego i wyrzyskiego, dlatego na początku maja 1895 r. opublikowano wspólną taryfę dla przewozów pasażerskich i towarowych<sup>23</sup>. W powiecie bydgoskim przewozy pasażerskie były świadczone początkowo z taryfą strefową. Poszczególne linie kolejowe podzielone zostały na strefy i tak linia Bydgoszcz – Koronowo obejmowała 4 strefy. Pierwsza rozciągała się z Bydgoszczy do Smukały, druga do Wtelnia, trzecia do Okola i czwarta do Koronowa. Linia z Bydgoszczy do Wierzchucina Królewskiego obejmowała 6 stref, podobnie Koronowo – Nakło, a linia z Maksymilianowa do Gądecza – 2 strefy.

21 Najprawdopodobniej połączenie to funkcjonowało do czasu uruchomienia połączenia tramwajowego, co nastąpiło 1 marca 1898 r.

22 Patrz: N. Günzl, *Vulcan* – „q”, „Modeleisenbahner” 1987, nr 5 i 6.

23 „Bromberger Tageblatt” nr 108 z 9.05.1895.

Za przejazd w pierwszej lub drugiej klasie wagonu w jednej strefie pobierano odpowiednio 30 lub 20 fenigów, w dwóch strefach 70 lub 40 fenigów, w trzech 1,00 lub 0,60 marki, w czterech 1,30 lub 0,80 marki, w pięciu 1,70 lub 1,00 markę, a w sześciu strefach 2,00 lub 1,20 marki. W regulaminie ruchu pasażerskiego znalazły się następujące zapisy. Bilety były sprzedawane przez kierownika pociągu w wagonie bagażowym. Pasażerowie, którzy nie mogli znaleźć miejsca w drugiej klasie wagonu, nie mogli żądać przewozu w wyższej klasie za opłatą klasy niższej. Bagaż był obsługiwany przez kierownika pociągu. Pasażerowie otrzymywali tyle metalowych żetonów, ile odprawili sztuk bagażu. W razie potrzeby właściciele bagażu musieli pomóc przy załadunku i rozładunku ciężkiego bagażu na stacjach pośrednich. Za bagaż przewożony przez jedną osobę należało zapłacić stawkę za bagaż pojedynczy, za bagaż ciężki stawkę za bagaż powiększony.

W ruchu towarowym za 100 kg ładunku od 1 km do 10 kilometrów pobierano opłatę 11 fenigów, do 30 km – 20 fenigów, do 40 km i więcej – 50 fenigów. Dla ładunków całowagonowych taryfa była zredukowana odpowiednio do 7, 12, 27 lub 32 fenigów. Taryfy wyjątkowe przyznawały dalsze znaczne zniżki. W przypadku transportu mleka w ramach abonamentu stawki drobnicowe były obniżone o 30%. Puste pojemniki na mleko były przewożone bezpłatnie. W przypadku produktów rolnych stawki za ładunki całowagonowe stosowano już dla przesyłek o wadze 2500 kg, przy minimalnej opłacie w wysokości 3 marek za wagon. Opłata za przeładunek towarów wynosiła 1,50 marki za 10 000 kg. Poza tym stosowano opłaty za różne dodatkowe usługi. W późniejszym okresie stawki przewozowe były korygowane, aby zapewnić na kolei jak największe przewozy.

Pierwszy rozkład jazdy zapewniał trzy pary pociągów (tam i z powrotem) na linii Koronowo – Bydgoszcz oraz po dwie pary pociągów na liniach Morzewiec – Kasprowo i Maksymilianowo – Gądecz. Po otwarciu kolejnych linii uruchomiono dwie pary pociągów między Koronowem i Nakłem, jedną parę na linii z Kasprowa do Wierzucina Królewskiego, druga kursowała tylko w niedzielę. Ruch na linii Maksymilianowo – Gądecz ograniczono do jednej pary, druga para kursowała tylko w niedzielę.

Pod koniec 1895 r. Bydgoskie Koleje Powiatowe funkcjonowały na liniach o całkowitej długości 84,3 km (nie licząc bocznic). W kolejnych latach prowadzono rozbudowę sieci połączeń, która w szczytowym okresie w 1912 r. liczyła 106,4 km<sup>24</sup>. Po rocznym okresie wypowiedzenia, 1 października 1902 r. powiat bydgoski przejął od Ostdeutsche Eisenbahn Gesellschaft eksploatację kolei na

24 C. Becker, *Schmalspurbahnen in Nordwest-Polen (II)*, Gesammeltes Kompendium Nr. 4, Hamburg 1990.

własne ryzyko. W administracji władz samorządowych kolej pozostawała do końca 1948 r. Dnia 1 stycznia 1949 r., po upaństwowieniu, kolej połączona z Wyrzyskimi Kolejami Powiatowymi trafiła w struktury Polskich Kolei Państwowych. Po pierwszych latach sukcesów przyszły trudne czasy, które charakteryzowały się zmniejszeniem przewozów, ograniczaniem sieci torów i w końcu, 1 stycznia 1994 r. ostatecznie zawieszeniem przewozów<sup>25</sup>. Dzisiaj o pamięć o Bydgosko-Wyrzyskiej Kolei Wąskotorowej (Bydgoskiej Kolei Dojazdowej) dba Towarzystwo Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej działające w Białośliwiu.

## Bibliografia

- Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Bromberg 1894, nr 23 z 27 czerwca poz. 555, s. 209–210.
- Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Bromberg 1894, nr 27 z 5 lipca, poz. 753, s. 249–250.
- Becker C., *Schmalspurbahnen in Nordwest- Polen (II)*, Gesammeltes Kompendium Nr. 4, Hamburg 1990.
- „Bromberger Tageblatt” nr 287 z 7.12.1894.
- „Bromberger Zeitung” nr 293 z 15.12.1894.
- „Bromberger Zeitung” nr 42 z 19.02.1895.
- „Bromberger Zeitung” nr 101 z 1.05.1895.
- „Bromberger Zeitung” nr 117 z 19.05.1895.
- Christopher A., Söhnlei W., *Geschichte und Bahnen der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen*. Band 1: *Geschichte und Bahnen im Osten*, Köln 2017.
- Günzl N., *Vulcan – „q”*, „Modeleisenbahner” 1987, nr 5 i 6.
- Jerczyński M., *Pruska ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych jako czynnik rozwoju sieci kolejowej (na przykładzie Dolnego Śląska)*, [w:] *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*. Red. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Lubin 2019.
- „Thorner Zeitung” nr 185 z 10.08.1894.
- Unruh C.M. v., *Die Kleinbahnen, ihre Entwicklung, Aufgabe, Organisation, Finanzierung und Tarifbildung*, Bromberg 1893.
- Zeitschrift für Kleinbahnen nr 3 z 1894 s. 138–144.

---

25 Okazjonalne przewozy pasażerskie organizowano jeszcze w 1997 r.