

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Niesiołowski Stanisław, Masełkowski Roman: Bydgoskie Koleje Powiatowe

Źródło:

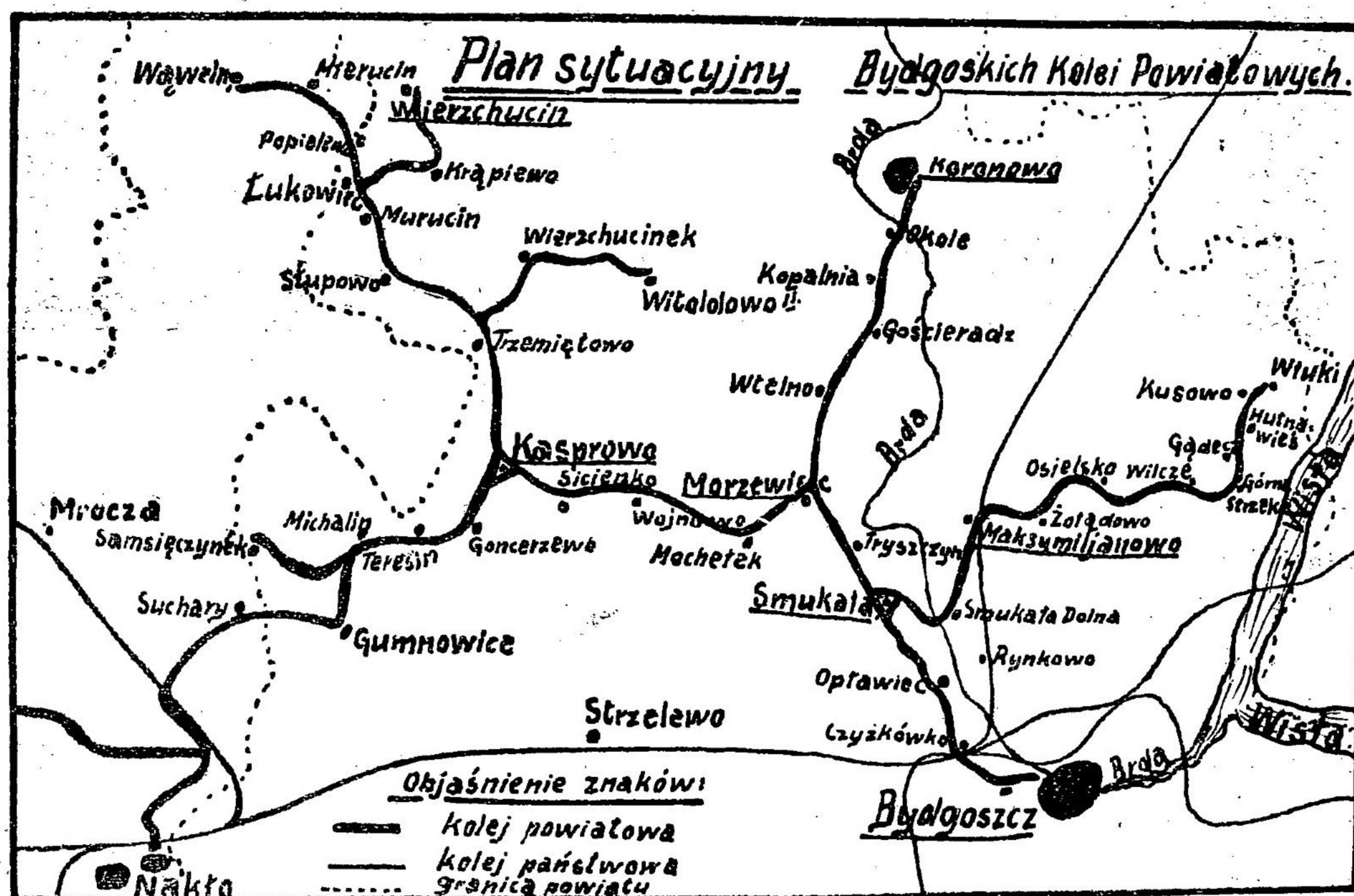
Przemysł i Handel rok 7 (1926) numer 14, strony I-V

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu
pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski
1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

BYDGOSKIE KOLEJE POWIATOWE

Do jednej z poważnych podjazdowych kolejek, zasługujących na szczególną uwagę, zaliczyć się winno kolejkę podjazdową powiatu bydgoskiego. Na czele odbu-

stwowej Rady Kolejowej) jako Przewodniczący Wydziału Powiatowego, Roman Masełkowski (Dyrektor Ruchu B. K. P.). Dzięki inicjatywie i wytrwałej pracy tych Panów, jako i wszyst-



dowy i eksploatacji tej placówki od czasu przyłączenia Pomorza i Wielkopolski do Państwa Polskiego stanęli: Starosta powiatu bydgoskiego, Stanisław Niesiołowski (członek Pań-

skich poszczególnych współpracowników, kolej powiatu bydgoskiego rozwija się, rozpościerając coraz to nowe bocznice dla podniesienia oraz rozkwitu przemysłu i handlu miast, po-

łożonych przy kolejce, łączącej dwa krańcowe punkta kolei państw. Koronowo—Bydgoszcz.

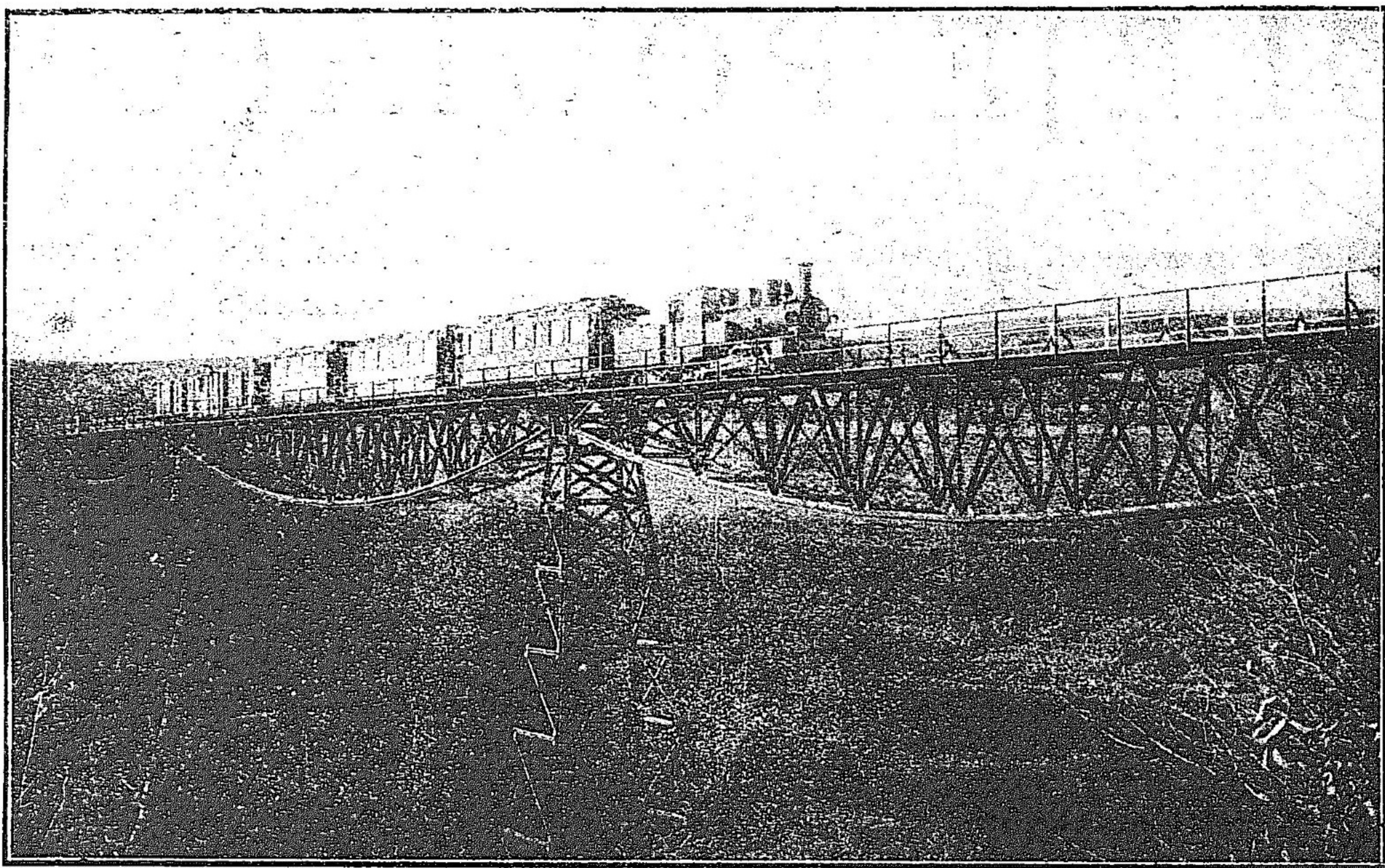
W 1893/94 roku, aby podnieść nierozwinięty handel w martwym miasteczku Koronowo, odciętem od komunikacji kolejowej, Ministerstwo Komunikacji za rządów Państwa Niemieckiego udzieliło Wydziałowi Powiatowemu koncesji na budowę kolejki. Powiat ustąpił T. A. „Ost-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft-Koenigsberg” budowę oraz eksploatację kolejki podjazdowej do roku 1902.

Ponieważ koszty budowy podjazdowej kolejki pochłonęły znaczne, jak na owe czasy, fundusze, celem powyższego T. A. było nie

stratę, pozostawili kolejkę w strasznym chaosie i nieładzie.

Dzięki inicjatywie i wytrwałości kierowników kolei dziś nietylko, że obywatele Państwa Polskiego posiadają odbudowaną kolej powiatu bydgoskiego, którą w opłakanym stanie pozostawili Niemcy, lecz nawet dość poważnie rozbudowaną przez pobudowanie bocznic i przedłużenie toru w przeróżnych kierunkach.

Ponieważ kolejka prowadzi wzdłuż spławnej rzeki Brdy, będącej nawet wielkim udogodnieniem dla fabrykantów pod względem wyzyskania siły wodnej (bowiem ma spa-



Most na rzece Brdzie, gruntownie naprawiony

tylę podniesienie handlu, ile osiągnięcie zysku z eksploatacji jej ruchu, natomiast rozbudowę przemysłu przy kolejce podjazdowej odroczone do przyszłości. Przemysł w Koronowie nie osiągnął przeto swego przeznaczenia, jakie winien był uzyskać.

Podczas wojny europejskiej Niemcom owa kolejka oddała wielkie usługi w transporcie wojska, jak również i żywności dla niego, i została przez nich zaliczona do węzłów strategicznych na wschodzie.

Z chwilą powstania Państwa Polskiego—przyłączenia Pomorza i Wielkopolski do obszaru granic Polski, Niemcy, przewidując tę

dek 1 m/1 km na przestrzeni Koronowo — Bydgoszcz), to też fabryki wyrastają przy torze kolejki i, mając doskonałe połączenie z koleją państwową oraz zapewnioną komunikację wodną, rozwijają się stale, pomimo trudności, jakie stwarzają warunki finansowe.

Dyrekcja pobudowała i bocznicę do przystanku mostowego dla umożliwienia przeładunku z kolejki podjazdowej na berlinki i statki parowe, odpływające do Gdańska i Warszawy lub przez kanał i Noteć do Niemiec.

Od chwili wskrzeszenia Państwa Polskiego powstały fabryki przy B. K. P.: 1) Wielkopolska Papiernia, 2) Wielkopolska

Fabryka Zapalek „Promień”, 3) Wielkopolska Fabryka Farb, które związane z licznym łańcuchem już istniejących tartaków, cegielni, młynów wodnych, Fabryką Karbidu Wielkopolskiego i rozwiniętym przemysłem miasta Bydgoszczy jak i Koronowo, tworzą jeden nierozdzielny kompleks przemysłowy, a korzystne warunki terenowe i t. d. umożliwiają łatwe tworzenie coraz to nowych przedsiębiorstw, zapewniając im pewną egzystencję.

Wobec tego, że kolejka przebiega tereny malownicze, upiękzone krajobrazami, przeplatane starami świerkowymi i dębowymi lasami, odwiedzanymi przez turystów, letników i miejscowych wycieczkowiczów, Dyrekcja zwróciła baczną na to uwagę, dbając o do-

Z tych sprzedano parowozy po 60 P. S., nie nadające się do dalszego ruchu 4

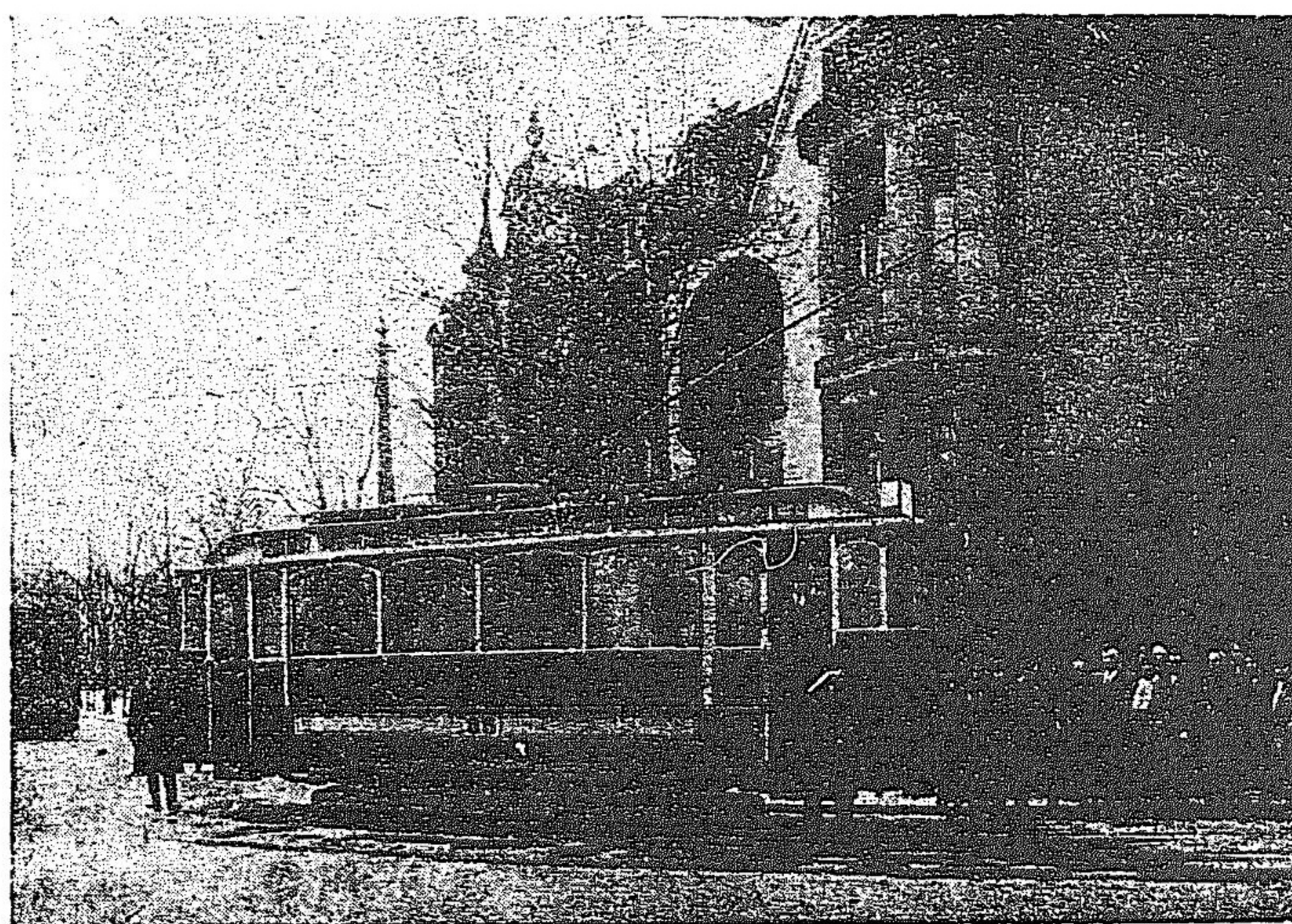
W międzyczasie zakupiono parowozów (jeden 4/4 sprzężony 60 P. S., jeden 5/5 sprzężony 100 P. S. i jeden najnowszego typu 4/4 sprzężony 140 P. S.) 3

Tak że obecnie liczy kolej powiatowa dobrych parowozów 10

2. Wagonów osobowych przejęto 20
We własnym zakresie (własnych warsztatach) zbudowano od czasu przejęcia kolejki 3

Obecnie liczy kolej powiatowa wagonów (w tym 6 wagonów 4-osioowych) 23

3. Wagonów bagażowych było 3; jeden zbudowano we własnych warsztatach, obecnie jest ich 4



Dyrekcja i wagon motorowy, zbudowany we własnych warsztatach.

godną i taną komunikację, a nawet dla udogodnienia odwiedzającej publiczności wprowadziła autobusową komunikację międzymiastową, położoną przy stacjach kolejki, łączącą Bydgoszcz z Koronowem.

Jako ogólną charakterystykę B. K. P. za przeciąg kilkoletniej egzystencji, dającą po- niekąd obraz dobrej organizacji i rozumnej gospodarki, podaje się sprawozdanie z działalności B. K. P.

SPRAWOZDANIE

z gospodarki B. K. P. od czasu przejęcia przez władze polskie do chwili obecnej.

A.—Tabor.

1. Parowozów przejęto po Niemcach starych i częściowo zużytych 11

4. Wagonów krytych (12 — 4-osioowych i 6—2-osioowych) 16

5. Wagonów otwartych było 165 2-osio- wych, 9 4-osioowych i 10 wojskowych . . . 184
Za czasów polskich zakupiono nowych 10 2-osioowych, a 3 2-osioowe wagony przebu- dowano w własnych warsztatach na tendry (kufy) do wody, tak że obecny stan wa- gonów wynosi 191

6. Wagonów do wapna było 2, dokupiono za polskich czasów 2 4

7. Wagonów do nadzoru dróg było i jest 8

8. Drezyny 3 i 1 motorowa 4

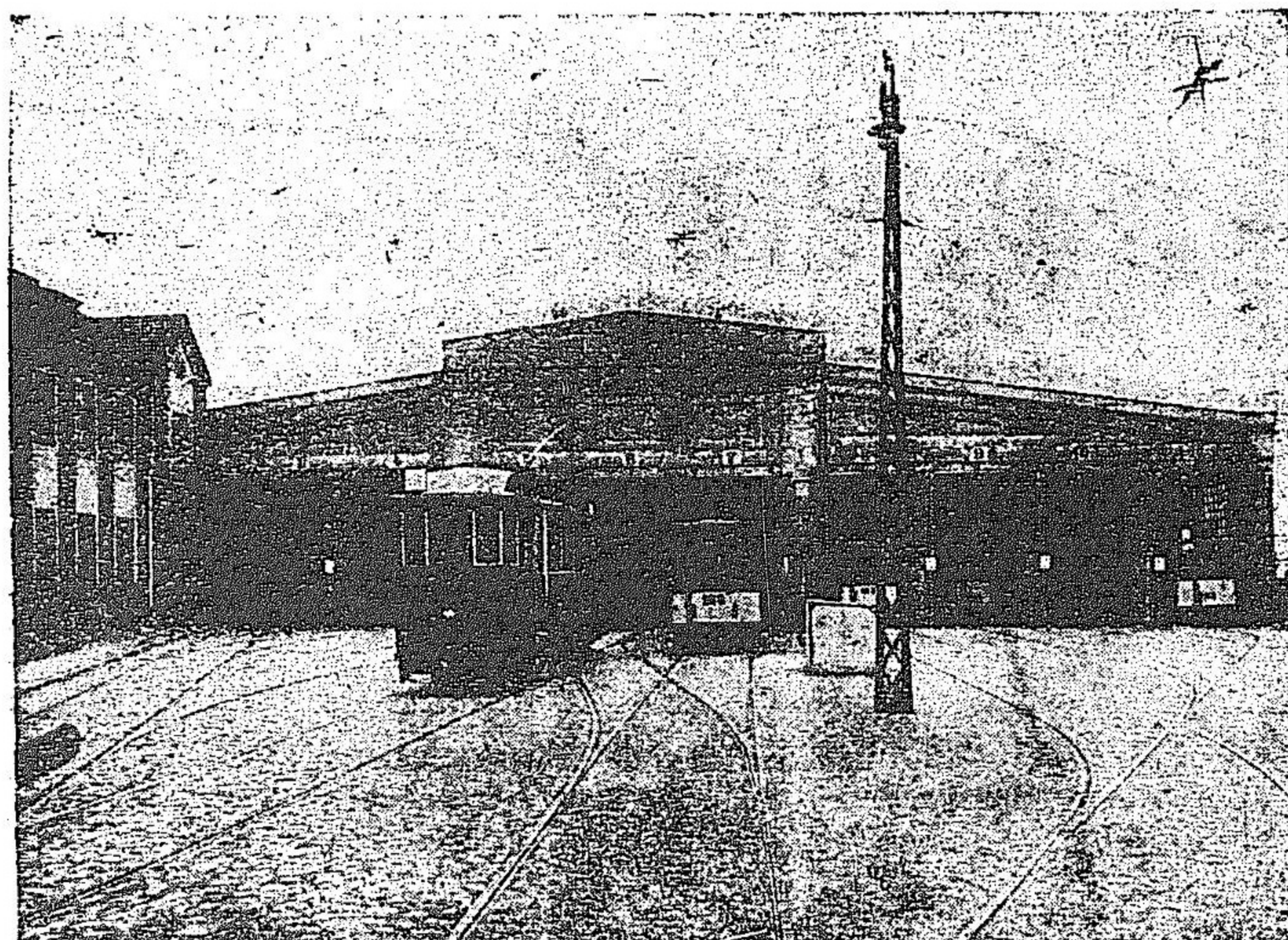
9. Autobusy 2

B.—Tor.

a) Przestrzeń Bydgoszcz — Koronowo budowana 1893/94 2440 km.

b) Przestrzeń Morzewiec — Kaspro- wo—Wierzchucin budow. 1893/94	25·90 km.
c) Przestrzeń Łukowiec — Wierzchu- cin budowana 1893/94	5·30 „
d) Przestrzeń Odgałęzienie Goście- radz budowana 1893/94	13·12 „
e) Przestrzeń Kasprowo—Gumnowice budowana 1893/94	7·30 „
f) Przestrzeń Maksymiljanowo — Ko- zielec budowana 1893/94	18·18 „
g) Przestrzeń Smukała — Smukała Dolna budowana 1893/94	2·35 „
h) Przestrzeń Smukała Dolna — Ma- ksymiljanowo 1905	6·15 „
	102·70 km.
Na stacjach w bocznicach prywatnych i własnych	21·946 „
	<u>124·946 km.</u>

goszczy i przedłużono tor do parowozowni w Wierzchucinie. W roku 1923 została rozebrana przestrzeń z Gościeradza do Witołdowa 7·72 km. Szyny i inny materiał z tego rozbioru, który się nadawał, zużyto dla głównej linii. W roku 1924 zakupiono $\frac{1}{2}$ km. nowych szyn, które wbudowano na przestrzeni pomiędzy Smukałą a Tryszczynem. W roku 1925 kupiono dalszych 6 km. nowych szyn, które wbudowano na przestrzeni Wtelno — kopalnia, Koronowo do mostu nad Brdą, i Tryszczyn — Morzewiec. Pozatem naprawiono gruntownie most na rzece Brdzie.



Wjazd do remizy przy ul. Gajowej.

W roku 1920 rozebrano przestrzeń Włuki — Kozielec — 2·18 km., a uzyskany materiał użyto dla bocznic dla Wielkopolskiej Papierni w Czyżkówku i jednocześnie urządzono bocznicę, prowadzącą do pomostu Brdy. Oprócz tego zbudowano bocznicę dla Cegielni firmy Kantak i S-ka w Koronowie, w Augustowie, w Krapiewie i w Mochelku oraz bezpośrednią komunikację ze Smukałą Dolnej do Bydgoszczy. Pozatem przedłużono bocznicę w Łukowcu i podłużono wyładownię w Smukale, w Wtelnie, w Gościeradzu, w Wojnowie i w Łukowcu. Zbudowany został pozatem tor do nowozbudowanej parowozowni w Byd-

C. — Budynki.

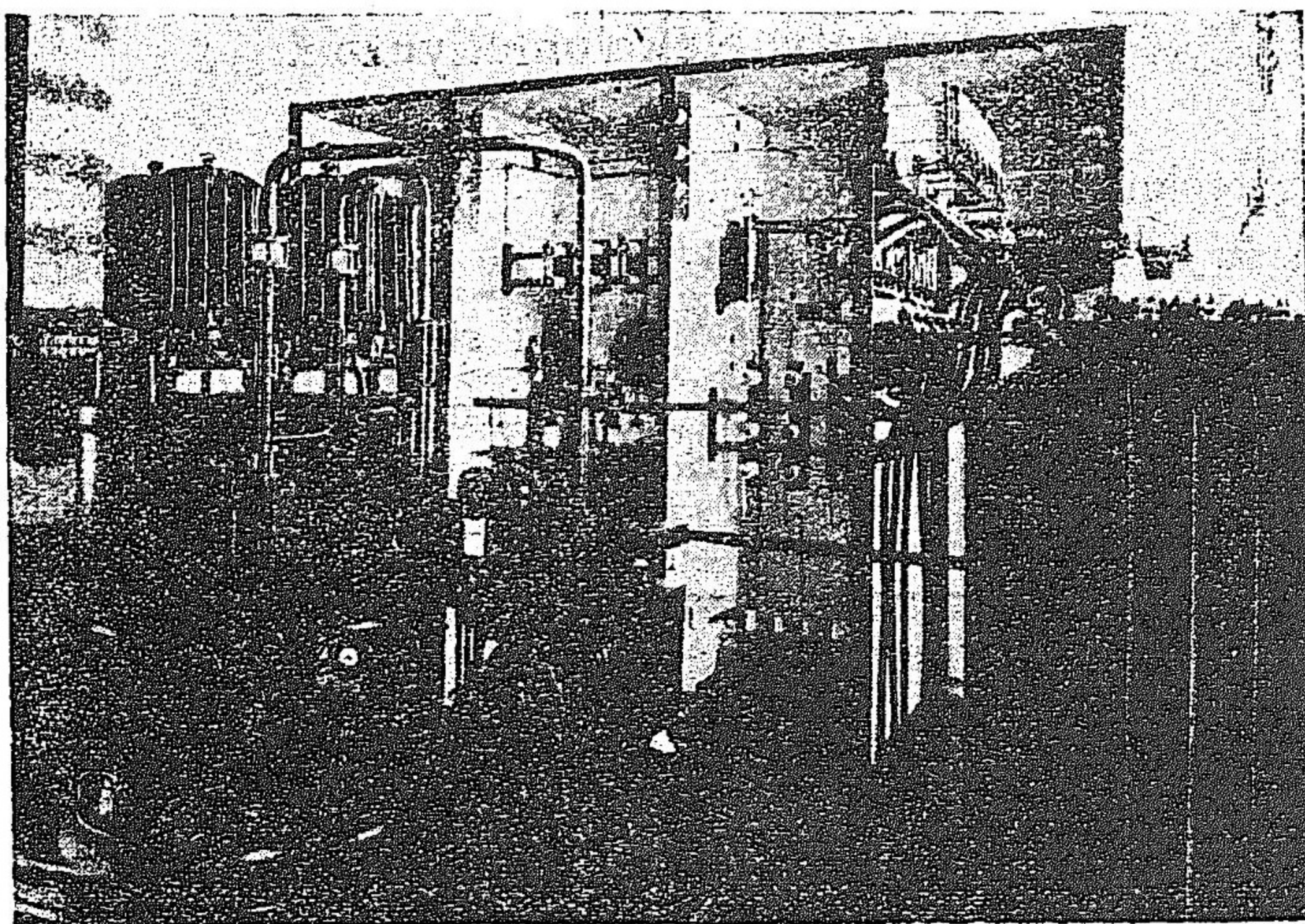
Masywnych budynków stacyjnych jest	4
Główny warsztat w Koronowie	1
Parowozowni jest 3 stare i 1 nowopobudowana w Bydgoszczy w roku 1923 (parowozownię w Wierzchucinie powiększono w roku 1923)	4
Magazyny	2
Szopy towarowe (szopa w Bydgoszczy została prze- budowana w roku 1924)	3
Szopy do węgla	5
Szopy do drewna	2
Budynków stacyjnych (przystanki) drewnianych z pruskim murem	19

W roku 1924 zbudowano 1 nową w Łukówcu.
 Budynków stacyjnych (przystanki) blaszanych z blachy falistej 10

W roku 1923 zbudowano budki blaszane na stacjach Wilcze i Tryszczyn. Pozatem kupiono w roku 1924 grunt pod budowy mieszkań w Mo-

chełku. Dom mieszkalny zbudowano w roku 1925/26 w Maksymiljanowie. Również dokupiono budynek z gruntem w Morzewcu i Wierzchucinie.

Pozatem posiada kolej powiatowa w Bydgoszczy konie i własną spedycję.



Proszownik rtęciowy.

D.—Eksplatacja.

Dochody:

	<i>w ruchu osobowym</i>	<i>w ruchu towarowym</i>	<i>inne</i>
1919/20	658,443'80 mkp.	282.165'54	203.725'19
1920/21	1,956.624'55 "	2,466.314'80	230.573'53
1921/22	14,027.693'10 "	20,409.581'65	34,670.248'95
1922	66,477.973'40 "	89,234.674'85	773.747'00
1923	6,,001,563.780'00 "	17,,000,885.262'53	47,592.710'36
1924	180.280'88 zł	175.918'96	6.357'01
1925	225.000'00 "	210.000'00	11,000'00

Starosta Powiatu Bydgoskiego

(—) *Stanisław Niesiołowski*

(Członek Państwowej Rady Kolejowej)
 jako Przewodniczący Wydziału Powiatowego

Dyrektor Ruchu B. K. P.

(—) *Roman Masełkowski*