

Tory w sercu puszczy

W tym roku mija dokładnie sto lat od rozpoczęcia budowy sieci kolejek wąskotorowych w Puszczy Białowieskiej.



Prace ziemne podczas układania kolejki wąskotorowej

CUZŁOWIEK OD WIEKÓW WYWIERAŁ MNIEJSZĄ BĄDŹ WIĘKSZĄ PRESJĘ NA PRZYRODĘ PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ. Eksploatacja tego obiektu w głównej mierze polegała na znacznym ingerowaniu i zubażaniu jej cennych zasobów przyrodniczych. Największe straty Puszcza Białowieska poniosła w okresie I wojny światowej, gdy Niemcy na masową skalę przeprowadzili wycinkę najcenniejszych drzewostanów. Szacuje się, że doszło wówczas do pozyskania i wywiezienia 4–5 mln m sześc. drewna.

DOŚWIADCZENIE Z AFRYKI

Wybuch I wojny światowej w 1914 r. sprawił, że teren Puszczy Białowieskiej, administrowany wcześniej przez władze carskie, przeszedł pod władzę niemiecką. Wejście armii niemieckiej na ten teren nastąpiło dopiero 30 sierpnia 1915 r., a do opanowania całego terenu doszło we wrześniu tego roku. Utworzono wówczas wojskowy zarząd leśny, którego przywództwo objął leśnik mjr dr Georg Escherich. Był to człowiek pasjonujący się łowiectwem oraz gospodarką leśną, dążący do maksymalnej eksploatacji surowca drzewnego. Kilka lat przed przybyciem do puszczy Escherich zarządzał dość obszernymi kompleksami leśnymi na terenie kilku krajów Afryki, a dokładnie na terenie Etiopii, Republiki Środkowej Afryki (w dolinie rzeki Kongo) i Kamerunu. To właśnie w Kamerunie w 1913 r. po raz pierwszy wykorzystał zalety leśnych kolejek wąskotorowych w transporcie drewna.

Po przybyciu do Białowieszy Escherich stwierdził, że na terenie Puszczy Białowieskiej znajdują się nieograniczone zasoby surowca drzewnego i wycenił je na 700–800 mln marek niemieckich. Mając już doświadczenie z lat ubiegłych, zdecydował, że w tak trudnym terenie niezbędne będzie stworzenie odpowiedniej infrastruktury. Zaplanowane działania miały na celu możliwie szybkie dostarczanie olbrzymich ilości surowca drzewnego do miejsc jego przetwarzania, unikając przy tym jakichkolwiek zastojów w transporcie.

Escherich zdecydował, że najlepszą metodą transportowania pozyskiwanego drewna będzie utworzenie sieci torowisk kolejek wąskotorowych. Plan ten w głównej mierze pozwalał na swobodną penetrację najbardziej odległych zakątków

puszczy, w których znajdował się najcenniejszy surowiec drzewny, oraz łatwy do nich dostęp.

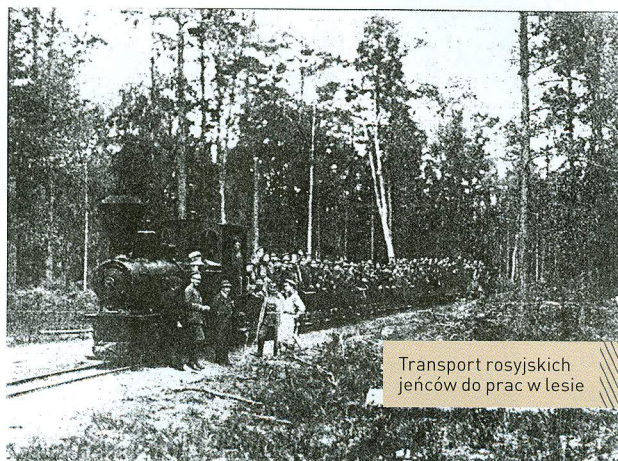
Jeszcze w 1915 r. Niemcy rozpoczęli budowę pierwszych tartaków, które znajdowały się w Stoczku i w Grudkach. Później powstały kolejne, w Czerlonce, Nowym Mieście i Małej Narewce. Wiosną 1916 r. rozpoczęto tworzenie sieci torowisk dla leśnych kolejek wąskotorowych. Do jej budowy Niemcy wykorzystywali wyłącznie siłę ludzkich mięśni, zarówno mężczyzn oraz kobiet, jak i dzieci, zmuszając ich do bardzo ciężkiej, wręcz katorżniczej pracy. Kolejki wąskotorowe budowali rodowici białowieżanie oraz ludzie z okolicznych wsi, ludność żydowska zajmująca się handlem, a przede wszystkim sprowadzeni francuscy i rosyjscy jeńcy wojenni. Do nadzoru nad jeńcami zatrudnionych było 30–40 oficerów oraz 1–1,2 tys. podoficerów i innych ludzi. Wybudowano dla nich baraki mieszkalne. Te w Czerlonce mogły pomieścić łącznie aż 1,1 tys. jeńców, w Grudkach – 800. W pojedynczych barakach mieściło się początkowo po 120, a później po 200 osób. Łącznie do wszystkich prac związanych z eksploatacją bogactw Puszczy Białowieskiej Niemcy podczas I wojny światowej wykorzystali 2,5–3 tys. jeńców wojennych oraz 4–5 tys. robotników najemnych (w tym 1–1,2 tys. kobiet). W zimie łącznie pracowało nawet do 8 tys. robotników.

TYSIĄCE TON DZIENNIE

Centralne rozmieszczenie sieci torowisk przeznaczonych dla kolejek wąskotorowych na terenie Puszczy Białowieskiej było bezpośrednio związane z istniejącą już szerokotorową koleją, prowadzącą z Białowieży do Hajnówki, którą wykorzystywano później do wywozu drewna z tego terenu. Projektowany układ torowisk kolejek wąskotorowych pochodzący z 1916 r. w większości pokrywa się z ich rozmieszczeniem, które możemy odczytać na obecnie dostępnych mapach Puszczy Białowieskiej. Jedynie w niektórych miejscach zdarzają się rozbieżności, ale wynikają one z dobudowanych już po zakończeniu I wojny światowej kolejnych odcinków tras.

Niemcy podczas okupacji Puszczy Białowieskiej wybudowali kilka głównych tras, m.in.: Hajnówka – Masiewo, Hajnówka – Starzyna, Hajnówka – Stara Białowieża, Białowieża – Czolo oraz odgałęzienia. Podaje się, że ok. ośmiokilometrowy odcinek z Hajnówki do Nowego Mostu budowało ok. tysiąca osób dziennie, w większości kobiety, młode dziewczyny i chłopcy.

W informacjach podawanych w różnych źródłach, dotyczących długości wszystkich tras powstałych torowisk kolejek na terenie Puszczy Białowieskiej, możemy zauważyć, że część tych danych nie jest spójna. Przykładowo już we współczesnych opracowaniach podaje się, że Niemcy do zakończenia I wojny światowej wybudowali 130 km torów stałych i 120 km torów przenośnych, wyrabiając przy tym setki tysięcy podkładów kolejo-



wych. W innych materiałach można znaleźć informacje, że wszystkich ukończonych torowisk do 1918 r. było ok. 200 km, a jeszcze w kolejnych, że wybudowano 85 km torów stałych oraz 180–200 km torów przenośnych.

Tabor kolejowy wykorzystywany przez Niemców miał na celu transportowanie jak największych mas drewna w jak najkrótszym czasie. Szybka rozbudowa sieci torowisk kolejek wąskotorowych i zarazem możliwość dostarczania olbrzymich mas drewna wiązały się z zapewnieniem odpowiedniej ilości niezbędnego sprzętu. W 1917 r. na terenie puszczy znajdowało się: 25 czterosiowych wagoników do przewożenia drewna opałowego i innych produktów, 78 wagoników z możliwością ich wywracania – do przewożenia ziemi i materiałów drzewnych, 215 traków pa-

rowych do przewożenia długiego wielkowieściowego drewna, pięć dwuosiowych i dwie trzyosiowe lokomotywy parowe, wyprodukowane w Niemczech. Prędkość jazdy lokomotyw nie przekraczała 18 km/h.

1 października 1916 r. 12 załadowanych traków parowych mogło jednorazowo przewieźć do tartaku 60 m sześć. drewna długiego, a na jeden taki skład przypadają 5–6 m sześć. drewna. Dzienna wydajność tych traków wynosiła ok. 700 m sześć. drewna, a w pełnej eksploatacji planowano jej zwiększenie do 2,5 tys. m sześć. dziennie, czyli 2 tys. t drewna dziennie.

POWRÓT PRZYRODY

Dziś rozpoczęcia budowy torowisk leśnych kolejek wąskotorowych w Puszczy Białowieskiej nie pamiętają już nawet najstarsi mieszkańcy tych okolic. Większość śladów po niemieckich działaniach została tymczasem zatarta przez przyrodę. Kolejka wąskotorowa to już jedynie forma zabytku, która obecnie wykorzystywana jest w celach turystycznych do przewozu osób, głównie na trasie Hajnówka – Topiło (dawnej trasie prowadzącej z Hajnówki do Starzyny). W innych miejscach większość torowisk została rozebrana, niekiedy trudno nawet dostrzec dawną trasę kolejki. Gdziekolwiek na byłych trasach przebiegu kolejek można

czasem znaleźć ręcznie kute gwoździe, leżące płytko pod ziemią lub osadzone w starych podkładach kolejowych, które nie zostały usunięte z lasu.

Przemierzając ostępy leśne puszczy widzimy jeszcze czasem mniejsze lub większe niezalesione otwarte przestrzenie, które mogą wskazywać na dawne miejsca wykorzystywane jako lokalne składnice drewna. Niemniej z roku na rok leśne kolejki wąskotorowe w Puszczy Białowieskiej stają się coraz bardziej odległą historią.

Informacje oraz skany fotografii zawarte w niniejszym artykule pochodzą z niemieckich sprawozdań wydanych przez Paul Parey w Berlinie w latach 1917–1918.

TEKST | RADOSŁAW PLEWA
Zakład Ochrony Lasu IBL, Sekocin Stary
ANATOL PLEWA
Białowiecki Park Narodowy, Białowieża