



SPOŁECZNA ROLA LEŚNYCH KOLEI WĄSKOTOROWYCH W GÓRACH ŚWIĘTOKRZYSKICH

Bartosz Kozak

Kieleckie Towarzystwo Naukowe

Budowę leśnych kolei wąskotorowych na terenie Gór Świętokrzyskich zapoczątkował okupant austro-węgierski w 1916 roku, a jej celem było udostępnienie rozległych kompleksów dawnej Puszczy Świętokrzyskiej na potrzeby rabunkowej eksploatacji wojennej. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości przejęte linie znalazły się w zarządzie państwowym. Początkowo funkcjonowały one w strukturze zaopatrywanych przez nie tartaków, nie stanowiąc oddzielnej jednostki organizacyjnej. W latach 20. XX wieku administracja leśna zdecydowała się na ich wydzierżawienie prywatnym przedsiębiorcom, jednak z początkiem następnej dekady bezpośredni zarząd nad tartakami oraz wyodrębnionymi z nich kolejami leśnymi przejęły przedsiębiorstwa państwowe. Utworzono wówczas Zarząd Kolei Leśnych w Zagnańsku, któremu oprócz miejscowej linii podlegały kolejki w Kielcach i Garbatce, a później także w Lipie, Starachowicach i Lubieniu. Poza przewozem drewna kolej zagnańską w latach 1933–1960 wykorzystywano do transportu pirytu z kopalni „Staszic” w Rudkach. Na obszarze Gór Świętokrzyskich rozbudowa kolei leśnych trwała do lat 50. XX wieku, na które przypadł również okres ich największego znaczenia gospodarczego. Ich istnienie w Górach Świętokrzyskich zakończyła rozbiora ostatniego odcinka linii zagnańskiej w 1978 roku¹.

1 Zob. B. KOZAK, 2016, *Zagnańskie kolejki wąskotorowe*, wyd. II, Kielce, s. 7–27.

Analizując rolę, jaką tutejsze koleje leśne odegrały w życiu miejscowych społeczności, warto na wstępie zauważyć, że z ich powstaniem wiąże się początek istnienia miejscowości Zagnańsk (w teraźniejszym znaczeniu). Najwcześniejsza pisemna wzmianka odnosząca się do historycznego Zagnańska (*Zagnansko*) pochodzi z 1414 roku². Do 1853 roku wieś położona była mniej więcej 2 km na południowy wschód od obecnej lokalizacji, na terenie dzisiejszych osad Chrusty i Ściegna. Po tzw. urządzeniu kolonialnym podzielono ją na szereg przysiółków (kolonii), które początkowo określano wspólnym mianem Zagnańska; później stały się one odrębnymi jednostkami osadniczymi³. Budowa Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej (oddanej do użytku w 1885 roku) oraz zlokalizowanie tu jednej ze stacji, a także utworzenie w jej sąsiedztwie tartaku (1916 rok) wraz z siecią leśnych kolei wąskotorowych były najważniejszymi czynnikami, jakie zadecydowały o powstaniu w latach 20. XX wieku osady przemysłowej, która zapożyczyła, a wkrótce całkowicie przejęła historyczną nazwę⁴.

Koleje leśne lokalnie odgrywały ważną rolę jako pracodawca (ryc. 1, 2). Zatrudnienie przy ich budowie, a następnie obsłudze stanowiło źródło utrzymania dla wielu okolicznych mieszkańców, wpływając na poprawę sytuacji materialnej miejscowego społeczeństwa. Szczególnie wyraźnie oddziaływanie to zaznaczyło się w przypadku kolei zagnańskiej, która wraz z zakładami drzewnymi wywarła decydujący wpływ na ukształtowanie się robotniczego charakteru Zagnańska. Według zachowanych informacji w latach 1929–1930 tutejszy tartak wraz z organizacyjnie związaną z nim w tym czasie koleją leśną zatrudniał 200–250 osób⁵. Po utworzeniu Zarządu Kolei Leśnych nastąpił wzrost liczby pracowników, zwłaszcza z działu obsługi administracyjnej przedsiębiorstwa. Według stanu na 1 stycznia 1937 roku zatrudnionych było tu 128 osób, na 31 stycznia 1938 roku wykazano 101 pracowników pracujących na stałe oraz 27 zatrudnionych dorywczo, zaś w końcu marca tego roku – łącznie 142 pracowników (w tym 19 pracujących dorywczo, od kwietnia zatrudnionych na stałe)⁶. Bezpośrednio po

2 F. PIEKOSIŃSKI, 1883, *Kodeks dyplomatyczny katedry krakowskiej św. Wacława*, cz. II, Kraków, s. 386–387.

3 B. KOZAK, 2016, *Nazewnictwo terenowe okolic Zagnańska i Samsonowa w XIX wieku*, „Świętokrzyskie”, 17(21), s. 42; tenże, 2017, *Z najdawniejszych dziejów Zagnańska*, „Świętokrzyskie”, 19(23), s. 111.

4 B. KOZAK, 2016, *100-lecie zagnańskiej wąskotorówki*, „Gazeta Zagnańska”, 08/245, s. 8; S. JANICKI, 1992, *Dzieje Zagnańska*, „Kielce”, s. 4.

5 Archiwum Państwowe w Kielcach (dalej: AP Kielce). Zespół: Starostwo Powiatowe Kieleckie I (dalej: SPK I), sygnatura: 2427, Wykazy tartaków i składów drewna w poszczególnych gminach pow. kieleckiego, 1928, k. 24; Zbiory archiwalne W. Bimera (dalej: Arch. zb. W. Bimer), Kronika tartaku w Zagnańsku, 1966, Mps, 10; Zakład Przemysłu Drzewnego w Zagnańsku 1916–1986. Zarys dziejów, 1987, Zagnańsk, 18; Pożary, 1932, *Gazeta Kielecka* 101–102, 2.

6 AP Kielce, zespół: SPK I, sygnatura: 888, Zakłady przemysłu drzewnego. Stan zatrudnienia 1932–38, 8, 22, 25.

zakończeniu II wojny światowej zatrudnienie kształtowało się przeciętnie na poziomie około 150 pracowników⁷. W latach 1963–1965 personel kolei leśnych zarządzanych przez Ośrodek Transportu Leśnego w Zagnańsku liczył około 200 osób, stanowiąc najliczniejszą grupę spośród około 560 pracowników fizycznych przedsiębiorstwa⁸. Pod tym względem kolej kielecka miała mniejsze znaczenie od zagnańskiej; w 1966 roku obsługiwało ją zaledwie 37 osób⁹. Bliżej nieokreśloną liczbę pracowników zatrudniano także przy obsłudze kolei konnych w okolicy Zagnańska oraz w Nadleśnictwie Suchedniów¹⁰. Warto zaznaczyć, że personel kolei leśnych rekrutował się niemal wyłącznie z najbliższych położonych miejscowości, m.in. Barczy, Bartkowa, Belna, Borowej Góry, Chrustów, Ciekot, Ćmińska, Goleniaw, Górna, Huciska, Jaworzy, Kielc, Lekomina, Łącznej, Mirocic, Niw, Psar, Samsonowa, Siodeł, Suchedniowa, Ściegien, Wąsoszy, Wierzbki, Wilkowa, Woli Szczygiełkowej, Występy, Zachełmia oraz Zagnańska¹¹. W porównaniu z późniejszym okresem w pierwszych latach po odzyskaniu przez Polskę niepodległości wynagrodzenie pracowników było stosunkowo niskie, jednak wobec trudnej sytuacji materialnej społeczeństwa koleje leśne stanowiły wówczas atrakcyjne miejsce zatrudnienia. O panującej wówczas sytuacji świadczy fakt, że pracę przy budowie i obsłudze kolei zagnańskiej podejmowały nawet miejscowe dzieci (przy dziennym wynagrodzeniu w wysokości 30 marek polskich), czego następstwem był m.in. wysoki poziom absencji w roku szkolnym 1919–1920¹². W miarę stabilizowania się sytuacji politycznej w kraju i stopniowej poprawy warunków gospodarczych zaczęły wzrastać oczekiwania pracowników względem wynagrodzeń. Przejawem dążeń w tym kierunku były m.in. strajki w Zagnańsku, do których doszło w okresie zarządzania tamtejszym tartakiem i kolejami leśnymi przez prywatnych przedsiębiorców. Pierwszy z nich wybuchł wiosną 1924 roku z inspiracji działającej wśród załogi do 1923 roku komórki Polskiej Partii Socjalistycznej. Do stłumienia protestu próbowano zaangażować uzbrojonych w karabiny funkcjonariuszy Policji Państwowej. Ostatecznie strajk zakończył się po 5 dniach wynegocjowaniem przez robotników podwyżki płac. Kolejna, tym razem dwutygodniowa, akcja strajkowa miała miejsce w 1928 roku.

7 S. IWANIAK, 1980, *Gospodarka województwa kieleckiego w latach 1944–1949*, cz. I, Wyd. Wyższa Szkoła Pedagogiczna, Kielce, s. 191.

8 AP Kielce, zespół: Związek Zawodowy Pracowników Leśnych i Przemysłu Drzewnego – Zarząd Okręgu w Kielcach (dalej: ZZPLiPD), sygnatura: 80, Rada Zakładowa przy Ośrodku Transportu Leśnego w Zagnańsku – materiały zebrania sprawozdawczo-wyborczych, 1964–72, 12.

9 Zbiory archiwalne Z. Tucholskiego (dalej: Arch. zb. Z. Tucholski). Protokół z posiedzenia Komisji Koordynacji Przewozów przy Wydziale Komunikacji Prezydium WRN w Kielcach, 15 VII 1967, k. 3.

10 Relacja W. Abramczyka z 16.08.2010; relacja A. Dusia z 2.03.2012; relacja anonimowych świadków ze wsi Błoto z 21.08.2011.

11 B. KOZAK, 2016, *Zagnańskie kolejki*, dz. cyt., 28–30.

12 S. JANICKI, 1992, dz. cyt., 22.

Jej celem było wymuszenie uregulowania zaległych należności za płatne urlopy, z czym dyrekcja zakładu zwlekała od 2 lat¹³. Po utworzeniu Zarządu Kolei Leśnych najprawdopodobniej nastąpiła poprawa warunków płacowych. Według preliminarza przedsiębiorstwa na rok obrachunkowy 1936/37 wysokość miesięcznego wynagrodzenia personelu administracyjnego kształtowała się następująco: kierownik ZKL – 400 zł, kierownik działu warsztatów mechanicznych oraz zawiadowca kolei – po 325 zł, sekretarz, magazynier i pomocnik techniczny – po 250 zł, pomocnik rachunkowy – 260 zł. Zarobki pracowników podległych kolei leśnych na terenie Gór Świętokrzyskich wynosiły: telefonistki – 200 zł miesięcznie, dozorczy torowego – 100 lub 130 zł miesięcznie, maszyniści – 6,40 zł dziennie, pomocnika maszynisty – 4,80 zł dziennie, hamulcowego i rewidenta – po 3,60 zł dziennie¹⁴. Były to zatem stawki dość atrakcyjne, zważywszy, że według stanu z sierpnia 1936 roku przeciętna tygodniowa pensja robotnicza w wielkim i średnim przemyśle przetwórczym w Polsce wynosiła 27,36 zł (0,64 zł/godzinę)¹⁵. Z ogólną poprawą warunków zatrudnienia na kolejach leśnych wiążą się plany budowy osiedla zakładowego w Zagnańsku z 1934 roku¹⁶. Projekt ten został jednak zrealizowany dopiero w latach 70. XX wieku (obecna ul. Przemysłowa), przyczyniając się do dalszego rozwoju przestrzennego osady¹⁷. W okresie powojennym przedsiębiorstwo wspierało także budownictwo indywidualne swoich pracowników, udzielając na ten cel pożyczek oraz dofinansowywało ich wkłady do spółdzielni mieszkaniowych¹⁸.

Z nastaniem okupacji niemieckiej warunki pracy na kolejach leśnych uległy gwałtownemu pogorszeniu. Nowy zarząd dążył do maksymalnego zwiększenia wielkości przewozów, jednocześnie ograniczając nakłady związane z utrzymaniem infrastruktury. Następstwem tak prowadzonej „gospodarki” było pogorszenie się stanu technicznego kolei leśnych oraz obniżenie poziomu bezpieczeństwa ich eksploatacji. W razie wystąpienia awarii lub wypadku regułą było zrzucanie całej odpowiedzialności na uczestniczących w zdarzeniu pracowników, przy czym przewidywano bardzo surowe konsekwencje, z wywózką do obozu koncentracyjnego włącznie¹⁹. Sytuacja polskiego personelu na kolejach leśnych była jednakże nieco lepsza niż w wielu innych przedsiębiorstwach pracujących pod zarządem okupacyjnym, na co wpływ miała postawa niemieckiego kierownika

13 Arch. zb. W. Bimer, Kronika tartaku, dz. cyt., 7–8, 10; Zakład Przemysłu Drzewnego, dz. cyt., 1987, 11–18.

14 Arch. zb. Z. Tucholski, Załącznik do ogólnego planu finansowo-gospodarczego na rok obrachunkowy 1936/37, 12 VII 1936, b. p.

15 *Mały rocznik statystyczny 1937*, GUS, Warszawa, s. 251.

16 Zbiór Archiwalny Muzeum Leśnictwa w Gołuchowie (dalej: ZAML), zespół: Stanisław Fiołek (dalej: SF), sygnatura: XXVI-33. Koleje leśne, T. Paluszek, Plan sytuacyjno-wysokościowy bazy kolei leśnej w Zagnańsku, 19 XII 1934, b. p.

17 S. JANICKI, 1992, dz. cyt., s. 79; AP Kielce, ZZPLiPD, sygnatura: 80, dz. cyt., s. 141.

18 AP Kielce, ZZPLiPD, sygnatura: 80, dz. cyt., s. 141–142.

19 Relacja E. Kępki z 7.03.2006.

Zarządu Kolei Leśnych (*Staatliche Waldeisenbahnenverwaltung in Zagnańsk*²⁰), pochodzącego z okolic Kłodzka leśnika o nazwisku Reichelt. Mimo że formalnie należał on do NSDAP²¹, dobrze traktował podległych pracowników, niejednokrotnie wspierając ich materialnie oraz chroniąc przed represjami ze strony swoich rodaków²². W pamięci personelu kolei kieleckiej dobrze zapisali się także leutnant Wechter oraz feldfebel Mejer, którzy od września 1944 roku z ramienia niemieckiej armii nadzorowali funkcjonowanie linii²³. Podczas okupacji, pomimo panujących trudnych warunków, praca na kolejach leśnych dla wielu okolicznych mieszkańców stanowiła główne źródło utrzymania, chroniąc ich również przed wywiezieniem na roboty do Niemiec. Warto w tym miejscu wspomnieć, że po wysiedleniu z Poznania zatrudnienie w Zagnańsku znalazł znany zoolog, ornitolog, entomolog i malarz dr hab. Jan Bogumił Sokołowski (1899–1982), w latach 1940–1945 pracując w charakterze urzędnika parku samochodowego (*Kraftfahrpark*) podlegającego Zarządowi Kolei Leśnych²⁴.

W powojennej Polsce na kolejach leśnych, podobnie jak we wszystkich przedsiębiorstwach państwowych, podejmowano różne działania, których celem była propaganda ideologii socjalistycznej, m.in. wprowadzone z początkiem lat 50. XX wieku współzawodnictwo pracy, czyny społeczne (np. prace odnowieniowe w ramach Święta Lasu), umieszczanie haseł propagandowych na lokomotywach (np. „Obsługuje brygada ZMP”, „Mój parowóz świadczy o mnie”), czy wzorowane na zakładach Ursus tzw. zobowiązania produkcyjne. Akcje takie często traktowano jako formę uczczenia ważnych świąt państwowych, czego przykładem były tzw. czyny lipcowe (nawiązujące do kolejnych rocznic utworzenia PKWN)²⁵. Skądinąd jednak wiadomo, że kolej zagnańską nieoficjalnie wykorzystywano do przewozu kamienia na potrzeby rozbudowywanego w latach 1947–1955 kościoła

20 Z. TUCHOLSKI, M. KUCHARSKI, 2009. *Kolej leśna Lipa-Biłgoraj 1941–1983*, ATUT Biuro Promocji, Zamość, s. 9.

21 ZAML, zespół: Władysław Sieradzki (dalej: WS), sygnatura: 102/75 III V-3, Sieradzki W. IV 1974. Z świętokrzyskich kolejek leśnych lat okupacji 1939/45. Mps, Warszawa, 5. Obowiązek przynależności pracowników niemieckiej administracji leśnej do partii nazistowskiej wprowadził Generalforstmeister Friedrich Alpers; w 1944 r. członkami NSDAP było 90% niemieckich leśników; J. BRODA, 2007, *Dzieje najnowsze leśnictwa w Polsce 1918–2006*, t. 1, PTL, Warszawa, s. 331.

22 Relacja K. Białka z 21 II 2009; relacja P. Mazura z 17 II 2009; relacja W. Bimera z 22 III 2009; W. BIMER, 2010, Wspomnienia z czasu wojny. Zagnańsk 1939–1945. Świętokrzyskie Towarzystwo Regionalne, Zagnańsk, s. 46.

23 ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., s. 5–6, 44–45.

24 <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/jan-bogumil-sokolowski> (dostęp: 27.09.2019); S. JANICKI, 1992, dz. cyt., s. 47–48; W. BIMER, 2010, Wspomnienia z czasu wojny, dz. cyt., s. 14.

25 *Drzewiarze i leśnicy idą śladem metalowców, górników, hutników...*, 1952, „Słowo Ludu”, 152(942), s. 1; Relacja E. Kępi z 19.03.2006; fot. ze zbiorów W. Abramczyka.

parafialnego w Zagnańsku-Chrustach²⁶. Stopniowo poprawiały się warunki socjalne. Począwszy od lat 50. XX wieku pracowników kolei zagnańskich, prawdopodobnie jako pierwszych spośród wszystkich kolei leśnych w Polsce, zaczęły wyróżniać mundury służbowe²⁷. Należy jednak pamiętać, że praca na kolejach leśnych była bardzo niebezpieczna; w latach 1963–1964 na podległych OTL w Zagnańsku liniach doszło łącznie do 11 wypadków, co dało kolejom drugie miejsce po transporcie samochodowym (18 wypadków). Zagnańskie przedsiębiorstwo zyskało wówczas niechlubne miano „fabryki wypadków”²⁸.

W latach międzywojennych Zagnańsk stał się lokalnym skupiskiem inteligencji, związanej z obsługą administracyjną tartaku, kolei leśnych oraz Nadleśnictwa Święta Katarzyna²⁹, z którego w 1929 roku wyodrębniono Nadleśnictwo Zagnańsk³⁰. Udział tej grupy w życiu miejscowej społeczności wyraźnie zaznaczył się po przejęciu tartaku wraz z kolejami leśnymi w bezpośredni zarząd państwowy oraz utworzeniu odrębnego Zarządu Kolei Leśnych (1931 rok)³¹ i Zarządu Tartaku w Zagnańsku (1932 rok)³². Duże znaczenie pracowników ZKL w tym środowisku wynikało z objęcia przez zagnańskie przedsiębiorstwo zwierzchnictwa nad ośrodkami w Kielcach, Garbatce³³, a w późniejszym czasie również w Lipie³⁴, Starachowicach³⁵ i Lubieniu³⁶, co wiązało się z koniecznością zwiększenia zatrudnienia personelu administracyjnego. Przedstawiciele miejscowej inteligencji podejmowali szereg inicjatyw społecznych. Dzięki ich staraniom po wybudowaniu w latach 1933–1934 nowej parowozowni i warsztatów mechanicznych stary obiekt z początku lat 20. XX wieku, położony we wschodniej

26 Relacja E. Kępki z 7.03.2006; Bimer W. 2010. *Wspomnienie o księdzu Janie Kurczabie – wychowawcy i przyjacielu*, [w:] *Ksiądz nie jest kapłanem dla siebie. Rzecz o Księdzu Janie Kurczabie*, red. K. Długosz-Kurczabowa, M.W. Kurczab, A. Lutostańska, Wydawnictwo Pod Krzyżem, Warszawa, s. 190; M. STARZ, 1995, *Zagnańsk, Samsonów, Tumlin, Ćmińsk. Z dziejów osad nad górną Bobrzą*, Agencja JP, Kielce, s. 30.

27 Relacja E. Kępki z 7.03.2006.

28 AP Kielce, ZZPLiPD, sygnatura: 80, dz. cyt., s. 14.

29 AP Kielce, zespół: Urząd Wojewódzki Kielecki I (dalej: UWK I), sygnatura: 16049, Skrzyżowania kolei żelaznych z szosami, 1921, s. 24.

30 Nadleśnictwo Zagnańsk utworzono z części nadleśnictw Święta Katarzyna i Samsonów; S. JANICKI, 1992, dz. cyt., s. 30.

31 „Monitor Polski”, 1931, 19, poz. 32, b. p.

32 „Kielecki Dziennik Wojewódzki”, 1932, 9, s. 257.

33 AP Kielce, SPK I, sygnatura: 888, dz. cyt., s. 8, 22, 25.

34 Z. TUCHOLSKI, M. KUCHARSKI, 2009, dz. cyt., 9, 36; ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., s. 24–27.

35 AP Kielce, ZZPLiPD, sygnatura: 80, dz. cyt., s. 6, 46.

36 Zbiory archiwalne E. Duc (dalej: Arch. zb. E. Duc), Protokół przekazania Kolejki Leśnej Lubień, 5 VIII 1955, b. p.; A. CIECHAŃSKI, 2013, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, s. 102.

części zakładu (przy obecnej ul. Przemysłowej), przeznaczono na cele kulturalne. W dawnej hali parowozowej urządzono świetlicę zakładową, w której odbywały się różne imprezy o charakterze kulturalno-oświatowym i rozrywkowym. Obiekt wykorzystywało powstałe w tym czasie Koło Rodziny Leśnika oraz zakładowa orkiestra. Odbywały się tu m.in. przedstawienia sztuk teatralnych (zespołów amatorskich i zawodowych – najczęściej z Warszawy), okolicznościowe spotkania oraz zabawy taneczne. W październiku 1936 roku Koło Rodziny Leśnika zorganizowało również pierwsze w Zagnańsku przedszkole, mieszczące się w lokalu wynajętym od jednego z mieszkańców, w przysiółku Stawki. Ze świetlicy korzystały także inne miejscowe organizacje społeczne (w wykazie z 1935 roku obiekt ten wymieniono jako jeden z trzech domów ludowych na terenie ówczesnej gminy Samsonów). Odbywały się tu również zajęcia prowadzone w ramach powstałej w 1933 roku paramilitarnej organizacji Przysposobienie Wojskowe Leśników, działającej pod wspólnym zarządem władz leśnych i wojskowych, której celem było krzewienie kultury fizycznej i sportu, a także przygotowanie podległych pracowników do zadań, jakie miały zostać im przydzielone w razie wybuchu wojny (m.in. prowadzenia dywersji na tyłach wroga³⁷). Realizacji programu szkolenia w ramach PWL służyła strzelnica sportowa zaaranżowana w sąsiedztwie świetlicy, na której w charakterze kulochwytu wykorzystano część ścian budynku kierownika parowozowni, rozebranego w związku z budową nowego toru kolejki³⁸. Działalność tej organizacji z pewnością wywarła wpływ na postawę pracowników kolei leśnych w latach okupacyjnych, gdy wielu z nich działało w ruchu oporu. Jednym z członków podziemia był maszynista kolei zagnańskiej Jan Zapala, pełniący funkcję dowódcy miejscowej placówki organizacji Kadra Polski Niepodległej³⁹. Pomocnik maszynisty Kazimierz Białek przewoził do Nowej Słupki prasę konspiracyjną⁴⁰. Stanisław Gawroński i pomocnik maszynisty Edward Kępka w 1943 roku w Złodziejowie (obecne Wąsosza) rozbroili będącego w służbie niemieckiej Austriaka. E. Kępka był także łącznikiem na trasie Góry Świętokrzyskie–Warszawa⁴¹. W oddziale AK „Wybraniec” łącznikiem był również pracownik przedsiębiorstwa Jan Śniowski, ps. „Madej”⁴². Do partyzantki zbiegł Jerzy Walter, który po wysiedleniu z Poznania znalazł zatrudnienie w Zagnańsku

37 S. JANICKI, 1992, dz. cyt., 27–28, 36–37; W. BIMER, 2010, *Wspomnienia z czasu wojny*, dz. cyt., 67; ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., s. 31; Z. ZIELIŃSKI, 2005, *Przysposobienie Wojskowe Leśników w latach 1933–1939*, „Niepodległość i Pamięć” 21, s. 199.

38 Arch. zb. Z. Tucholski, Kronika Ośrodka Transportu Leśnego. Mps, b. d., b. p.; relacja W. Bimera z 22.03.2009.

39 Relacja W. Bimera z 22.03.2009.

40 Relacja K. Białka z 21.02.2009.

41 Relacja E. Kępki z 7.03.2006.

42 Tamże; H. i Z. PAWELCOWIE, 2005, *Na rozkaz serca*. Stowarzyszenie im. Jana Karckiego, Kielce, s. 34.

jako zastępca kierownika ruchu kolejki⁴³. W lipcu 1944 roku na terenie zakładu w Zagnańsku żołnierze KPN ppor. Pawła Sępnia ps. „Gryf” przejęli samochód ciężarowy ewakuującego się parku samochodowego (*Kraftfahrpark*), zdobywając na rzecz podziemia wiele cennych materiałów, w tym broń myśliwską⁴⁴. W akcji tej uczestniczyli m.in. byli kierownicy przedsiębiorstwa – Zygmunt Grzybowski, Marian Kondrak, ps. „Leśnik” i Lechosław Musialik, ps. „Leszek”⁴⁵. Partyzanci wykorzystywali również kolej zagnańską do przemytu broni i amunicji⁴⁶. Działalność dywersyjną prowadzili też pracownicy kolei kieleckiej, m.in. podpalając mosty w Kielcach, Cedzynie, Górnem i Smykowie. Sprawcą przynajmniej części tych podpałów był Zdzisław Dybek, który kolejką przewoził do Kielc broń pochodzącą z angielskich zrzutów oraz doprowadził do zniszczenia lokomotywy spalinowej, brał on również udział w próbie zamachu na Kocha, kierownika okupacyjnego urzędu zatrudnienia (*Arbeitsamt*) w Kielcach⁴⁷. Na początku 1944 roku na terenie stacji Złota Woda partyzanci Batalionów Chłopskich zdemastrowali parowóz wąskotorowy; zadanie zostało wykonane przy współpracy z prowadzącym pociąg maszynistą⁴⁸. Podczas okupacji koleje leśne w Górach Świętokrzyskich były wykorzystywane jako środek transportu przez partyzantów Armii Krajowej⁴⁹, Brygady „Grunwald”⁵⁰, Kadry Polski Niepodległej⁵¹, a także Narodowych Sił Zbrojnych⁵². Drużyny pociągów wąskotorowych zaopatrywały żołnierzy podziemia w żywność, prasę konspiracyjną oraz smary i oliwę do konserwacji broni⁵³.

W 1938 roku zakładową świetlicę przeniesiono ze starej parowozowni do nowo wybudowanego Domu Leśnika (ryc. 3) (w późniejszym czasie przemianowanego na Zakładowy Dom Kultury, zwyczajowo nazywanego także Świetlicą). Budynek wzniesiono w zachodniej części zakładu (przy obecnej ul. Kieleckiej) staraniem Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu⁵⁴. W obiekcie znajdowała się sala widowiskowa, w latach 1954–1980 funkcjonowało tutaj kino „Bartek”

43 ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., s. 39–40.

44 W. BIMER, 2010, *Wspomnienia z czasu wojny*, dz. cyt., s. 64–66.

45 J. PIETRASZEK, 2004, *Mój Samsonów*. Wyd. Nasz Region, Kielce, s. 93.

46 Tamże, s. 49.

47 ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., s. 38, 45.

48 E. FAŁARA, 1985, W świętokrzyskiej partyzantce. Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Białystok, s. 105–110.

49 M. SOŁTYSIAK, 1971, *Chłopcy „Brabasza”*, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa, s. 29.

50 J. SOBIESIAK, 1973, *Brygada Grunwald*, Wyd. Lubelskie, Lublin, s. 172–178.

51 J. PIETRASZEK, 2004, dz. cyt., 49.

52 H.K. KORUS, 2017, *Sto dni w lesie (wg zapisków partyzanta ZJ-NSZ i AK Jana Korusa)*, Świętokrzyskie, 20(24), s. 60.

53 ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., s. 37.

54 Tamże, 14; *Zakład Przemysłu Drzewnego...*, dz. cyt., 1987, s. 22.

⁵⁵, dostępne dla ogółu mieszkańców. W okresie powojennym przez pewien czas działała tu filia Liceum Ogólnokształcącego im. S. Żeromskiego w Kielcach⁵⁶ oraz Uniwersytet Robotniczy⁵⁷. W dniu 17 września 1950 roku we współpracy z zakładami drzewnymi utworzono tutaj przedszkole przyzakładowe (późniejsze Państwowe Przedszkole nr 1), w latach 60. XX wieku w budynku mieściła się również biblioteka gromadzka⁵⁸.

W latach powojennych w zagnańskim przedsiębiorstwie podjęto szereg działań o charakterze kulturalnym, które jednak w większości przypadków były inicjowane odgórnie. W latach 60. XX wieku nadzór nad ich realizacją sprawowała Rada Zakładowa Związku Zawodowego Pracowników Leśnych i Przemysłu Drzewnego. Wspólnie z pobliskimi zakładami drzewnymi w Zakładowym Domu Kultury zorganizowano Międzyzakładowy Klub Fabryczny, spełniający zadania placówki kulturalno-rozrywkowej. Jego prowadzeniem zajmował się etatowy pracownik. Organizowano wycieczki krajoznawcze (m.in. do Krakowa, Warszawy, Szczecina, Poznania, Oświęcimia, Zakopanego, w Bieszczady, Beskid Śląski oraz w różne zakątki Kielecczyny), kolonie letnie dla dzieci, wyjazdy do kina i teatru, zapraszano również do Zagnańska zespoły estradowe oraz teatralne, m. in. z Warszawy, a także aranżowano różne spotkania (m.in. z pisarzami, weteranami walk w Hiszpanii, we Włoszech oraz pod Stalingradem, czy studentami Politechniki Warszawskiej). Świetlica, zaopatrzona m.in. w telewizor, adapter, radioodbiornik oraz różne gry planszowe, dostępna była dla młodzieży z Zagnańska i okolic. Oprawę lokalnych uroczystości zapewniała orkiestra międzyzakładowa, którą tworzyło łącznie 28 pracowników OTL i zakładów drzewnych. Działał ponadto zespół muzyczno-wokalny, występujący także w innych miejscowościach Kielecczyny (m.in. w Bodzentynie, Chęcinach, Kielcach, Pionkach, Staszowie i Suchedniowie). Odnotowano też istnienie kółka fotograficznego. W 1947 roku założony został Klub Sportowy „Sparta”, którego sekcja piłkarska zarejestrowana była w Kieleckim Związku Piłki Nożnej⁵⁹. Na jej potrzeby, z inicjatywy Alfonsa Gulgowskiego – dyrektora zagnańskiego przedsiębiorstwa (podlegającego w tym czasie Państwowej Centrali Drzewnej „Paged”), na terenie zlikwidowanej cegielni, położonej w pobliżu stacji PKP, utworzono boisko piłkarskie. Do wyrównania terenu dawnych glinianek wykorzystano piasek dowieziony przebiegającą obok koleją leśną⁶⁰. W 1970 roku w Zagnańsku odbyła się Spartakiada ZZPLiPD. Organizowano również adresowaną do miejscowego

55 S. JANICKI, 2003, *Spacerkiem po gminie Zagnańsk i okolicy*, Zagnańsk, s. 91; ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., s. 14.

56 S. JANICKI, 1992, dz. cyt., s. 48.

57 S. JANICKI, 2003, dz. cyt., s. 91.

58 AP Kielce, ZZPLiPD, sygnatura: 80, dz. cyt., 17, 19, 36, 129; M. PRZEPIÓRA, 2011, *Przedszkole*, [w:] *Powróćmy jak za dawnych lat. Księga Pamiątkowa „Dwójki”*, red. M. Moćko, B. Kowalska, M. Litwińska, M. Pawlik, B. Wojtiuk-Ślęk, Zagnańsk, s. 62.

59 Tamże, k. 3, 18, 36–37, 72–73, 129.

60 Relacja E. Kępki z 7.03.2006; relacja W. Bimera z 22.03.2009.

społeczeństwa imprezę *Las skarbem narodu*. Według oficjalnych sprawozdań Rada Zakładowa ZZPLiPD prowadziła współpracę m.in. z: Polskim Czerwonym Krzyżem, Ligą Obrony Kraju, Ochotniczą Strażą Pożarną, Związkiem Młodzieży Socjalistycznej, Związkiem Bojowników o Wolność i Demokrację czy Ligą Kobiet Polskich⁶¹. Na szczególną uwagę zasługuje zaangażowanie pracowników obu przedsiębiorstw w działania na rzecz rozwoju oświaty na terenie Zagnańska i okolic. Rada Zakładowa sprawowała patronat nad Szkołą Podstawową w Chrustach, udzielając jej wsparcia w formie rzeczowej i pieniężnej. W 1964 roku, dzięki zaangażowaniu organizacyjnemu i finansowemu ZZPLiPD, w ramach obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego wybudowano w Zagnańsku budynek nowej szkoły podstawowej. Przewodniczącym komitetu jego budowy był dyrektor OTL – Jerzy Berft, zaś wiceprzewodniczącym dyrektor zakładów drzewnych – Witold Bimer. Koszt inwestycji w połowie został sfinansowany ze środków ZZPLiPD w formie ogólnopolskiej składki. W 1966 roku załogi obu zagnańskich przedsiębiorstw opodatkowały się na rzecz budowy szkół w wysokości 0,5% zarobków; deklarację taką złożono także w 1969 roku w związku z decyzją o utworzeniu w Zagnańsku technikum leśnego (1967 rok) i wynikającą stąd potrzebą budowy internatu oraz nowego obiektu dla szkoły podstawowej (technikum miało zająć istniejący budynek)⁶².

Koleje leśne na terenie Gór Świętokrzyskich, zwłaszcza w początkowym okresie swojego istnienia, odegrały ważną rolę społeczną, zapewniając mieszkańcom oddalonych i trudno dostępnych miejscowości komunikację z Kielcami oraz stacją kolei normalnotorowej w Zagnańsku. Rozpowszechnienie przewozów pasażerskich na kolei zagnańskiej wiąże się z wykorzystaniem linii prowadzącej w kierunku Łysogór dla potrzeb ruchu turystycznego, w którego rozwoju na tym obszarze notabene odegrała ona ważną rolę. W pierwszych latach jej funkcjonowania (przed 1923 rokiem) przewozy pasażerskie odbywały się nieoficjalnie, zaś przejazdy zorganizowanych grup wycieczkowych każdorazowo wymagały wcześniejszego zgłoszenia i zgody zarządu przedsiębiorstwa⁶³. Starania w celu szerszego udostępnienia tzw. Kolejki Świętokrzyskiej (linii Zagnańsk–Święty Krzyż) dla ruchu wycieczkowego podjęto z inicjatywy powstałej w lipcu 1925 roku Wojewódzkiej Komisji Turystycznej w Kielcach. Mimo początkowego sprzeciwu Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu (brak odpowiedniego taboru, kwestia odpowiedzialności za bezpieczeństwo podróżnych)⁶⁴, w 1926 roku udało się uzyskać porozumienie. Wycieczki zorganizowane zobowiązane były zgłaszać się listownie do sprawującego nadzór nad koleją Nadleśnictwa Święta Katarzyna lub kieleckiego oddziału Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego.

61 AP Kielce, ZZPLiPD, sygnatura: 80, dz. cyt., 18–19, 124, 143.

62 Tamże, 19, 25, 129–130; S. JANICKI, 1992, dz. cyt., 80–81.

63 T. DYBCZYŃSKI, 1923, *Ilustrowany przewodnik po Łysogórach*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa, s. 84.

64 A. LUBCZYŃSKA, 2008, *Regionalizm kielecki w latach 1918–1939*, Kieleckie Towarzystwo Naukowe, Kielce, s. 275–276.

Turyści indywidualni zgodę na przejazd mogli otrzymać bezpośrednio w siedzibie zarządu tartaku w Zagnańsku, pod warunkiem członkostwa w jednym z działających w Polsce towarzystw turystycznych. Korzystanie z kolejki było odpłatne⁶⁵. Według zachowanych informacji w kolejnych latach z Kolejki Świętokrzyskiej korzystały m.in. wycieczki kleryków kieleckiego Seminarium Duchownego (2 czerwca 1927 roku – 84 osoby, 30 maja 1928 roku – 85 osób, 6 czerwca 1929 roku)⁶⁶, uczestnicy wycieczki radomskiego oddziału Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego (21 czerwca 1931 roku)⁶⁷, 240-osobowa grupa z Warszawy biorąca udział w imprezie zorganizowanej przez Główny Komitet Święta Lasu (maj 1934 roku)⁶⁸ oraz wycieczka zorganizowana 9 maja 1937 roku przez Główny Komitet Dnia Lasu⁶⁹. Przejazdy wycieczkowe realizowane były również dla pracowników ZKL⁷⁰. Pod koniec okresu międzywojennego przejazdy osobowe na tej linii stały się ogólnodostępne, a zgodę na ich uruchomienie wydały Polskie Koleje Państwowe⁷¹ (ryc. 4).

W przeciwieństwie do Zagnańska na kolei kieleckiej nigdy nie prowadzono rozkładowego ruchu pasażerskiego⁷². Odosobniony przypadek wykorzystania tej linii do celów turystycznych miał miejsce w 1924 roku; trasę między Kielcami a Górnem pokonała pociągiem wycieczka uczniów szkoły powszechnej z Łodzi⁷³. Wykorzystanie kolei kieleckiej dla udostępnienia rzadko uczęszczanych przez turystów Pasm Cisowskiego i Orłowińskiego postulował w 1938 roku regionalista Stanisław Suchorowski na łamach czasopisma „Radostowa”⁷⁴.

Pomimo niezaprzeczalnych korzyści rozbudowa kolei leśnych nie zawsze spotykała się z aprobatą okolicznych mieszkańców. Niektóre odcinki torów przechodziły przez grunty prywatne, zajmując żyzne gleby, a także pozbawiając właścicieli dostępu do pól, co wiązało się z obowiązującym zakazem budowania

65 Tamże, s. 280; E. MASSALSKI, 1926, *Szlak turystyczny Kielce–Nowa Słupia*, „Ziemia”, 13–14, nr 204; A. MASSALSKI, A. REMBALSKI, 1983, *Polskie Towarzystwo Krajoznawcze na Kielecczyźnie 1908–1950. Zarys dziejów*. Biblioteka Regionalna PTTK w Kielcach, t. 1, Kielce, s. 57; Z turystyki, 1926, *Gazeta Kielecka*, 48, s. 2.

66 *Księga jubileuszowa 1727–1977. 250 lat Seminarium Duchownego w Kielcach*, 1977, Kuria Diecezjalna w Kielcach, Kielce, s. 14–15, 17–18, 20.

67 *Wycieczka w Góry Świętokrzyskie*, 1931, „Ziemia Radomska” 135, s. 3.

68 *Wycieczka do lasów w Górach Świętokrzyskich*, 2012, „Echa Leśne”, 2(608), s. 76.

69 *Komunikat Głównego Komitetu Dnia Lasu*, 1937, „Las Polski”, 3, s. 144.

70 ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., 14.

71 Tamże, 2.

72 Podczas okupacji niemieckiej wprowadzono sprzedaż biletów, jednak pasażerowie podróżowali pociągami towarowymi, na wagonach do przewozu drewna; ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., 8.

73 S. KOWALCZEWSKI, 1982, *Kartki z działalności kieleckiego oddziału Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego 1908–1950*, PTTK Oddział Świętokrzyski, Kielce, s. 40.

74 S. SUCHOROWSKI, 1938, *O nowy szlak turystyczny w Świętokrzyskim*, *Radostowa* 5–6, s. 106–107.

przejazdów. Linię Kolejki Świętokrzyskiej poprowadzono wzdłuż drogi z Chrustów do Tartaku Państwowego w Zagnańsku, wyłączając ją tym samym z ruchu. Mieszkańcy uskarżali się również na nieczystości, które gromadziły się przy torowiskach, „narażając okoliczną ludność na wyziewy cuchnących kałuży zwłaszcza w okresie letnim”. Właściciele zajętych gruntów starali się o zwrot zaległej od 1931 roku tenuty dzierżawnej (czynszu), lecz administracja leśna zbywała ich obietnicą wykupu rzeczonych działek, w dodatku po zaniżonej cenie⁷⁵. 22 lutego 1934 roku w siedzibie ZKL w Zagnańsku przedstawiciele 41 posiadaczy gruntów z Lekomina wręczyli dyrekcji petycję, jednocześnie grożąc zatrzymaniem ruchu na Kolejce Świętokrzyskiej, o ile do tego czasu nie otrzymają zaległych należności; pomysł ten zdołał im jednak wyperswadować miejscowy policjant⁷⁶. Postulaty mieszkańców Lekomina nie zostały spełnione, toteż 18 lutego 1936 roku wystosowali oni w tej sprawie pismo do Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych, poparte w formie interpelacji przez posła Henryka Chyba⁷⁷.

Podczas okupacji na Kolejce Świętokrzyskiej kontynuowano przewozy pasażerskie, przy czym od stycznia 1940 roku niemiecki zarząd zastrzył przepisy dotyczące nabywania biletów⁷⁸. W tych trudnych latach kolej leśna spełniała bardzo ważną rolę w życiu mieszkańców okolic Zagnańska, gdyż za jej pośrednictwem nielegalnie przewożono żywność z żyznego rejonu opatowskiego, co często odbywało się przy bezinteresownej pomocy drużyn pociągowych. Korzystali z niej również handlarze szmuglujący żywność do Warszawy⁷⁹. W podobny sposób wykorzystywano kolej kielecką, przy czym nielegalnym przewozem żywności do Kielc trudnili się głównie jej pracownicy. Dzięki tej działalności produkty spożywcze trafiały także do ludności żydowskiej, zamkniętej na terenie istniejącego w latach 1941–1942 getta (linia kolei kieleckiej przebiegała wzdłuż północnej granicy tzw. dużego getta)⁸⁰, co odbywało się za cichym przyzwoleniem pilnujących go niemieckich żandarmów, prowadzących pokątny handel z Żydami. Przemycana do Kielc żywność z reguły ukrywana była przez drużyny pociągów pod

75 Interpelacja poselska H. Chyba z 18 II 1936. Mps, b. p.

76 AP Kielce, SPK I, sygnatura: 3087, Wywłaszczenie gruntu pod kolejkę wąskotorową. Zatargi mieszkańców wsi Zagnańsk z Zarządem Kolejek, 1934, 1–9.

77 Interpelacja poselska, op. cit, b. p.

78 AP Kielce, zespół: Sąd Okręgowy w Kielcach (dalej: SO Kielce), sygnatura: 767, Akta w sprawie karnej p-ko Bolesławowi Wielowiejskiemu zam. Wąsosze, pow. Kielce osk. z art. 286§2 K. K. o niewpłacenie do Kasy Kolei leśnej w Zagnańsku kwoty 16 zł pobranej tytułem należności z przejazd podróży Kolejka w dniu 22 IV 1940 r., 1941, 7, 16; *Zakład Przemysłu Drzewnego...*, dz. cyt., s. 13–18.

79 ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., 7, 34; Adamczyk J. b. d. *Moje wspomnienia 1939–1945*. Mps, 24–25; W. BIMER, 2010, *Wspomnienia z czasu wojny*, dz. cyt., 25; relacja P. Mazura z 17.02.2009.

80 ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., 7–8; A. MASSALSKI, S. MEDUCKI, 1986, *Kielce w latach okupacji hitlerowskiej 1939–1945*, Wyd. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław, s. 58.

węgłem na tendrach lub między przewożonymi na wagonach sztukami drewna, zaś jej rozładunek odbywał się w porze nocnej na terenie tartaku. Proceder ten stał się szczególnie ryzykowny po przypadku wykrycia kontrabandy przez niemiecką żandarmerię; tylko dzięki interwencji urzędu leśnego pracownicy zdołali uniknąć groźnych konsekwencji. Przemycem żywności trudnił się także jeden z robotników torowych, który niemal codziennie przewoził do Kielc mięso w skrzyni ukrytej w wózku torowym. Z uwagi na nieoficjalne korzystanie przez miejscową ludność z przejazdów koleją kielecką (zwłaszcza na potrzeby przemytu żywności), niemiecki urząd leśny w Kielcach podjął decyzję o oficjalnym otwarciu na niej ruchu pasażerskiego (wobec braku wagonów osobowych podróż odbywała się na wagonach towarowych)⁸¹. Linia ta odegrała także ważną rolę po przejściu frontu radziecko-niemieckiego w pierwszych, zimowych miesiącach 1945 roku, gdyż za jej pośrednictwem zaopatrywano ludność Kielc w drewno opałowe⁸².

W pierwszych latach powojennych na kolejach leśnych w Górach Świętokrzyskich nie prowadzono oficjalnego ruchu osobowego. Starania o jego uruchomienie na linii Zagnańsk–Święty Krzyż podjęto na początku lat 50. XX wieku, co wiązało się z koniecznością zapewnienia okolicznym mieszkańcom dojazdu do zakładów pracy (głównie kopalni piritu „Staszic” w Rudkach). ZKL chciał również w ten sposób przejąć dochody z nielegalnych przewozów pasażerów, które praktykowały drużyny pociągów towarowych⁸³. W kwietniu 1951 roku Ministerstwo Kolei wydało pozwolenie na uruchomienie przewozów osobowych na tej linii, pod warunkiem spełnienia przewidzianych stosownymi przepisami wymogów technicznych i organizacyjnych, zgodnie z zasadami obowiązującymi na publicznych kolejach wąskotorowych. Ostateczną zgodę wydać miała Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Lublinie, która miała sprawować dalszy nadzór w tym zakresie⁸⁴. Mimo że formalne zezwolenie wydano 19 czerwca 1953 roku⁸⁵, już 1 grudnia 1952 roku wprowadzony został służbowy rozkład jazdy, uwzględniający kursowanie w ciągu doby pięciu par pociągów osobowo-towarowych⁸⁶. Uroczystość otwarcia ruchu pasażerskiego na linii Zagnańsk–Święty Krzyż połączono z obchodami Narodowego Święta Odrodzenia Polski

81 ZAML, WS, sygnatura: 102/75 III V-3, W. Sieradzki, dz. cyt., 7–8.

82 *Kolejki leśne w Kieleckiem w stadium odbudowy*, 1945, „Dziennik Powszechny” 73, 3.

83 Relacja E. Kępkii z 7 III 2006.

84 ZAML, SF, sygnatura: XXVI-38, Koleje Leśne. Pozwolenie Ministra Kolei na wykonywanie przewozu osób koleją leśną na linii Zagnańsk – Święty Krzyż. 27 IV 1951. Mps, Warszawa, b. p.

85 ZAML, SF, sygnatura: XXVI-38, Koleje Leśne. Pismo Wydziału Kolei Wąskotorowych DOKP w Lublinie do Państwowej Centrali Drzewnej w Warszawie z dnia 19 VI 1953, b. p.

86 *Służbowy rozkład jazdy Kolei wąskotorowej Zagnańskiej*. Zeszyt 2Wz. Ważny od dnia 1 grudnia 1952 r., 1952, Zagnańsk, s. 6–12.

(22 lipca) w 1953 roku⁸⁷ (ryc. 5). Linie obsługiwały rozkładowe pociągi mieszane⁸⁸, składające się z 2 wagonów osobowych i 4 towarowych⁸⁹. W dni robocze w ciągu doby kursowało na niej 5 par pociągów, zaś w niedzielę – 2 pary⁹⁰. Poza ruchem rozkładowym na linii tej kursowały także specjalnie zamawiane składy wycieczkowe⁹¹, zaopatrzone w wagon bufetowy. Prowadzące takie pociągi parowozy często były „majone”, tj. ozdabiane gałązkami i kwiatami przez obsługujące je drużyny⁹². Jako środek transportu kolej zagnańska odegrała ważną rolę w 1957 roku, przewożąc uczestników obchodów domniemanej 950. rocznicy fundacji klasztoru benedyktyńskiego na Świętym Krzyżu⁹³.

W 1960 roku ostatecznie zakończono przewóz rudy pirytu z kopalni „Staszic” w Rudkach do Zagnańska⁹⁴, w związku z czym na Kolejce Świętokrzyskiej nastąpiła likwidacja ruchu osobowego⁹⁵; w następnych latach na linii Zagnańsk–Święty Krzyż miały miejsce jedynie przejazdy pociągów wycieczkowych na zamówienie⁹⁶. Zlikwidowano również bocznice między Świętym Krzyżem a kopalnią w Rudkach⁹⁷, chociaż jeszcze w 1961 roku dyrekcja kopalni czyniła starania by pozostawić jej odcinek dla dowozu pracowników z Baszowic⁹⁸. W związku z przewidywaną likwidacją linii na terenie Świętokrzyskiego Parku Narodowego (utworzonego w 1950 roku) w latach 1965–1966 podjęto próbę zaadaptowania jej odcinka do celów turystycznych⁹⁹. Odcinek ten przekazano w zarząd

87 Komunikacja osobowa na kolejce świętokrzyskiej. 17 VIII 1953. Słowo Ludu 195 (1311), 2; ZAML, SF, sygn. XXVI-38, Kolejce Leśne. Zawiadomienie Biura Transportowego PCD w Zagnańsku z dnia 20 VII 1953, b. p.; tamże, Pismo PCD w Warszawie do Ministra Leśnictwa z dnia 24 VII 1953, b. p.

88 S. JANICKI, 1992, dz. cyt., s. 78.

89 Relacja E. Kępi z 7.03.2006.

90 Godziny odjazdów były zgodne z przytoczonym wcześniej rozkładem z dnia 1 grudnia 1952 roku; *Komunikacja osobowa...*, dz. cyt., 2; *Służbowy rozkład...*, dz. cyt., s. 6–12.

91 Z. TUCHOLSKI, 1995, *Koleje Świętokrzyskie*, Mps, b. p.

92 Relacja E. Kępi z 7.03.2006.

93 H. TREPKA, 2010, *Ziemia Świętego Krzyża. Historia, kultura, przyroda*, Stowarzyszenie Ziemia Świętokrzyska, Kielce, s. 68.

94 AP Kielce, zespół: Najwyższa Izba Kontroli – Delegatura w Kielcach (dalej: NIK Kielce), sygn. 1125, Kontrola doraźna Kopalni Pirytu „Staszic” w Rudkach k. Kielc w zakresie gospodarowania urządzeniami wycofanymi z eksploatacji kolejki wąskotorowej (odcinek Kopalnia – Zagnańsk), 1961, 2.

95 S. JANICKI, 1992, dz. cyt., 78; Z. Tucholski, dz. cyt.

96 S. KOWALCZEWSKI, 1961, *Góry Świętokrzyskie. Przewodnik turystyczny*, Wyd. Sport i Turystyka, Warszawa, s. 33.

97 Z. TUCHOLSKI, dz. cyt.

98 AP Kielce, NIK Kielce, sygn. 1125, dz. cyt., s. 5.

99 S. JANICKI, 1992, dz. cyt., s. 78; M. PASZKOWSKI, 1987, *Świętokrzyskie ciuchcie*, „Jedle”, 2, s. 47.

Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki w Kielcach¹⁰⁰. Niestety projekt nie doszedł do skutku z przyczyn finansowych (zbyt wysokie koszty modernizacji linii i jej dalszego utrzymania) i w 1967 roku pomiędzy stacjami Bodzentyn i Święty Krzyż tory zostały rozebrane¹⁰¹. Kilka lat później podjęto kolejną próbę zachowania kolei leśnej na potrzeby ruchu turystycznego. W grudniu 1974 roku na łamach lokalnej prasy z inicjatywą wykorzystania w tym celu istniejącej jeszcze kolejki z Zagnańska do Suchedniowa wystąpił zasłużony kielecki społecznik i krajoznawca Juliusz Braun. Według przedstawionej przez niego koncepcji linia ta, eksploatowana przez specjalnie w tym celu powołane przedsiębiorstwo, miała stanowić element kompleksowego zagospodarowania turystycznego Gór Świętokrzyskich¹⁰². Propozycją tą zainteresowali się przedstawiciele Wydziału Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki Urzędu Wojewódzkiego oraz Wojewódzkiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Kielcach. W kwietniu 1975 roku zorganizowano dwa okolicznościowe przejazdy, m.in. dla przewodników świętokrzyskich PTTK. W czerwcu tego roku przeprowadzona została kontrola bezpieczeństwa ruchu, poprzedzająca planowane otwarcie ruchu pasażerskiego. Aż do końca istnienia linii suchedniowskiej okazjonalne przejazdy budziły duże zainteresowanie turystów¹⁰³. Niestety również w tym przypadku starania nie powiodły się i w 1978 roku ostatni odcinek kolei leśnej w Górach Świętokrzyskich został zlikwidowany¹⁰⁴.

Obecnie zachowane pozostałości po kolejach leśnych, m.in. zabudowania dawnej bazy w Zagnańsku, starotorza, mosty i przepusty, jednostki taborowe – wyeksponowane jako pomniki: parowóz typu „Las” Ty-1131-55 w Zagnańsku, kocioł parowozu typu „HF” Tx-1125 w Kielcach, a także zachowane w okolicach Zagnańska skrzynie wagonowe oraz inne elementy infrastruktury, stanowią część historycznego dziedzictwa Gór Świętokrzyskich, będąc przy tym ważnym elementem tutejszego krajobrazu kulturowego. Relikty te mają potencjał, który można wykorzystać dla celów szeroko rozumianej edukacji przyrodniczo-leśnej oraz popularyzacji treści krajoznawczych. Dobrze zachowane odcinki starotorzy mogą posłużyć do tworzenia wielotematycznych ścieżek edukacyjnych z zakresu wiedzy przyrodniczej, czemu sprzyja ich przebieg przez tereny leśne objęte różnymi formami ochrony przyrody (Świętokrzyski Park Narodowy, parki krajobrazowe: Suchedniowsko-Oblęgorski, Sieradowicki, Cisowsko-Orłowski,

100 E. SKRABSKI, 1988, *Likwidacja kolejek leśnych na kielecczyźnie*, „Sylwan” 11–12, s. 94.

101 S. JANICKI, 1992, dz. cyt., s. 78.

102 J. BRAUN, 1974, *Ciuchcią przez Puszcę Świętokrzyską*, „Echo Dnia”, 292(920), 5–6.

103 S. JANICKI, 1992, dz. cyt., 78; M. PASZKOWSKI, 1987, dz. cyt., s. 47–48; Arch. zb. E. Duc, Protokół z przeprowadzonej kontroli zespołowej w dniu 5 i 6.06.1975 r. przez komisję wyznaczoną pismem MD 3 b – 911/4/75 z dnia 3 V 1975 r. na Kolei Leśnej w Zagnańsku (odpis), 6 VI 1975, b. p.

104 Arch. zb. Z. Tucholski, Zestawienie pozyskania szyn i podkładów z rozbiórki torów kolejki leśnej w Zagnańsku – rok 1978, b. p.

bezpośrednie sąsiedztwo rezerwatów przyrody: Świnia Góra i Barcza, obszary chronione w ramach sieci Natura 2000), a także historii, ze szczególnym uwzględnieniem dziejów gospodarki leśnej. Zaletą tych tras jest ponadto charakterystyczny dla obszarów wyżynnych urozmaicony przebieg z licznymi łukami, przy dużym udziale robót ziemnych (częste odcinki przekopów i nasypów). Dodatkowym walorem są zachowane obiekty mostowe o wartości zabytkowej. Dotychczas wykorzystanie pozostałości infrastruktury kolei leśnych na obszarze Gór Świętokrzyskich dla celów edukacyjnych i turystycznych miało bardzo ograniczony charakter. W 2013 roku na terenie parku rekreacyjnego w Zagnańsku, gdzie obecnie znajduje się wąskotorowy parowóz „Las” Ty-1131-55 (ryc. 6), zamieszczono tablice z opisem dziejów tutejszej kolei leśnej oraz wyeksponowanej lokomotywy¹⁰⁵; należy przy tym wspomnieć, że nieprofesjonalnie przeprowadzone odnowienie tego obiektu poważnie obniżyło jego wartość zabytkową. Nie doszło natomiast do realizacji planowanego szlaku rowerowego biegnącego wzdłuż starotorza kolei kieleckiej między Daleszycami a Cisowem¹⁰⁶ (Nadleśnictwo Daleszyce), zaś powstała w 2007 roku w Nadleśnictwie Suchedniów ścieżka edukacyjna „Na Kruku” wbrew pierwotnej koncepcji¹⁰⁷ pozostałości kolei leśnej traktuje marginalnie. W ostatnich latach Świętokrzyski Park Narodowy podjął skuteczne starania o utworzenie tematycznej ścieżki edukacyjnej szlakiem dawnej kolei leśnej, przebiegającej między Nową Słupią a Świętą Katarzyną; obecnie (jesień 2019 rok) projekt ten jest na ukończeniu¹⁰⁸.

Dalsze wykorzystanie do celów edukacyjno-turystycznych pozostałości po dawnych kolejach leśnych w Górach Świętokrzyskich powinno nastąpić kompleksowo i w sposób skoordynowany. W przedsięwzięcie to oprócz Świętokrzyskiego Parku Narodowego powinny włączyć się także nadleśnictwa i jednostki samorządowe, przez tereny których prowadziły poszczególne linie. Poważnym zagrożeniem dla relikwów dawnych kolei leśnych jest prowadzona w ostatnich latach przez Lasy Państwowe rozbudowa dróg wywozowych, na potrzeby której często wykorzystuje się zachowane odcinki starotorzy. O ile rozwiązanie takie może być uzasadnione ze względów ekonomicznych, o tyle jego realizacja prowadzi z reguły do całkowitego zniszczenia rzeczonych pozostałości, a tym samym – nieodwracalnej utraty walorów edukacyjno-historycznych lasu, do zubożenia jego dziedzictwa kulturowego. Jeszcze gorzej przedstawia się kwestia ochrony obiektów dawnego zaplecza technicznego miejscowej kolei leśnej, które do obecnych czasów zachowały się praktycznie tylko w Zagnańsku. Teren Ośrodka

105 Treść tablic została opracowana przez autora artykułu.

106 R. GARUS, 2014, Zagospodarowanie turystyczne i dostępność komunikacyjna, [w:] *Monografia Cisowsko-Orłowińskiego Parku Krajobrazowego*, red. A. Świercz, Uniwersytet Jana Kochanowskiego, Kielce, s. 489.

107 A. MATEREK, 2002, *Projekt ścieżki dydaktycznej „Kruk” fragmentem dawnej leśnej kolejki wąskotorowej Zagnańsk – Suchedniów*, mps, Zagnańsk.

108 Projekt ten realizowany był we współpracy z autorem.

Transportu Leśnego po jego likwidacji w 1993 roku¹⁰⁹ znalazł się w zarządzie Nadleśnictwa Zagnańsk. W 2014 roku nieruchomość dawnej bazy kolei leśnych została podzielona i sprzedana prywatnym przedsiębiorcom, co zaprzepaściło szansę jej wykorzystania dla celów edukacyjnych i muzealnych. Budynki, które przetrwały tę zmianę, zostały dostosowane do różnych rodzajów prowadzonej działalności gospodarczej; w większości przypadków odbyło się to kosztem zmniejszenia zabytkowej wartości tych obiektów. Niestety niektóre z nich uległy częściowemu lub całkowitemu zniszczeniu, zarówno wskutek zaniedbania, jak i celowej rozbiórki. Szczególnie dotkliwą stratą dla dziedzictwa kulturowego Zagnańska było wyburzenie zabytkowego Domu Leśnika z 1938 roku o konstrukcji drewnianej, którego dokonano we wrześniu 2019 roku (w jego miejscu prywatny właściciel zaplanował budowę stacji benzynowej). Przypadek ten budzi uzasadnione obawy o przyszłość pozostałych obiektów, m.in. dawnych warsztatów i odlewni. Pozostaje żałować, że dopuszczono do zmarnowania edukacyjnego i turystycznego potencjału tego miejsca, gdyż od prywatnych właścicieli trudno jest oczekiwać działań zmierzających do jego wykorzystania¹¹⁰. Przykład ten pokazuje, jak niedoceniana jeszcze w naszym społeczeństwie jest kulturowa wartość dziedzictwa industrialnego.

Dużo większe możliwości w dziedzinie dalszego wykorzystania relikwów kolei leśnych istnieją w przypadku starotorzy pozostających w zarządzie Lasów Państwowych. Zdaniem autora ich adaptacja na ścieżki edukacyjne powinna być prowadzona z zachowaniem zasady jak najmniejszej ingerencji w substancję zabytkową. Podejmowane prace powinny ograniczać się do konserwacji istniejących obiektów inżynierskich (głównie przepustów) (ryc. 7) oraz oczyszczania terenu z roślinności. Przebudowę oryginalnej nawierzchni starotorzy należy uznać za niecelową, gdyż poprzez usunięcie pozostałości, takich jak m.in. zachowane podkłady bądź zagłębienia po nich, warstwa tłucznia, pozostałe po rozbiórce linii haki torowe itp., prowadzi ona do obniżenia zabytkowej wartości obiektu; możliwość kontaktu z tego typu relikwami zdecydowanie silniej oddziałuje na percepcję i wyobraźnię odbiorcy, wzmacniając efekt edukacyjny. Dążąc do wywołania u osób zwiedzających wrażenia odkrywania miejsca, należy unikać nadmiernej rozbudowy infrastruktury turystycznej. Zagospodarowanie biegnących wzdłuż starotorzy ścieżek powinno ograniczać się głównie do oznakowania ich przebiegu; zwłaszcza w miejscach trudnych orientacyjnie oraz wymagających wyznaczenia obejścia. Być może celowa byłaby rezygnacja z tradycyjnych tablic edukacyjnych na rzecz przewodników – zarówno w formie analogowej, jak i cyfrowej (w tym tzw. audioprzewodników).

109 S. JANICKI, 2003, dz. cyt., 91.

110 Pewnym wyjątkiem jest tutaj lokal gastronomiczny urządzony w budynku dawnej kuźni, na którego elewacji, po jej odnowieniu, umieszczono datę budowy (1933 rok).

LITERATURA

Archiwum Państwowe w Kielcach

- Zespół: Najwyższa Izba Kontroli – Delegatura w Kielcach (dalej: NIK Kielce), sygn. 1125, Kontrola doraźna Kopalni Piryty „Staszic” w Rudkach k/Kielc w zakresie gospodarowania urządzeniami wycofanymi z eksploatacji kolejki wąskotorowej (odcinek Kopalnia – Zagnańsk), 1961.
- Zespół: Sąd Okręgowy w Kielcach, sygnatura: 767, Akta w sprawie karnej p-ko Bolesławowi Wielowiejskiemu zam. Wąsosze, pow. Kielce osk. z art. 286§2 K. K. o niewpłacenie do Kasy Kolei Leśnej w Zagnańsku kwoty 16 zł pobranej tytułem należności z przejazd podróży Kolejką w dniu 22 IV 1940 roku, 1941.
- Zespół: Starostwo Powiatowe Kielecki I, sygnatura: 2427, Wykazy tartaków i składów drewna w poszczególnych gminach pow. kieleckiego, 1928; sygnatura: 888, Zakłady przemysłu drzewnego. Stan zatrudnienia 1932–38; sygnatura: 3087, Wywłaszczenie gruntu pod kolejkę wąskotorową. Zatargi mieszkańców wsi Zagnańsk z Zarządem Kolejek, 1934
- Zespół: Urząd Wojewódzki Kielecki I (dalej: UWK I), sygnatura: 16049, Skrzyżowania kolei żelaznych z szosami, 1921.
- Zespół: Związek Zawodowy Pracowników Leśnych i Przemysłu Drzewnego – Zarząd Okręgu w Kielcach, sygnatura: 80, Rada Zakładowa przy Ośrodku Transportu Leśnego w Zagnańsku – materiały zebrania sprawozdawczo – wyborczych, 1964–72

Zbiór Archiwalny Muzeum Leśnictwa w Gołuchowie

- Zespół: Stanisław Fiołek, sygnatura: XXVI-33. Koleje leśne, T. Paluszek, Plan sytuacyjno-wysokościowy bazy kolei leśnej w Zagnańsku, 19 XII 1934; sygnatura: XXVI-38, Koleje Leśne. Pozwolenie Ministra Kolei na wykonywanie przewozu osób koleją leśną na linii Zagnańsk – Święty Krzyż. 27 IV 1951. Mps, Warszawa; Pismo Wydziału Kolei Wąskotorowych DOKP w Lublinie do Państwowej Centrali Drzewnej w Warszawie z dnia 19 VI 1953; Zawiadomienie Biura Transportowego PCD w Zagnańsku z dnia 20 VII 1953, b. p.; Pismo PCD w Warszawie do Ministra Leśnictwa z dnia 24 VII 1953.
- Zespół: Władysław Sieradzki, sygnatura: 102/75 III V-3, Sieradzki W. IV 1974. Z świętokrzyskich kolejek leśnych lat okupacji 1939/45. Mps, Warszawa.
- Zbiory archiwalne W. Bimera: Kronika tartaku w Zagnańsku. 1966, Mps.
- Zbiory archiwalne E. Duc: Protokół przekazania Kolejki Leśnej Lubień, 5 VIII 1955; Protokół z przeprowadzonej kontroli zespołowej w dniu 5 i 6.06.1975 r. przez komisję wyznaczoną pismem MD 3 b – 911/4/75 z dnia 3 V 1975 r. na Kolej Leśnej w Zagnańsku (odpis), 6 VI 1975.
- Zbiory archiwalne Z. Tucholskiego: Kronika Ośrodka Transportu Leśnego. Mps, b. d.; Protokół z posiedzenia Komisji Koordynacji Przewozów przy Wydziale Komunikacji Prezydium WRN w Kielcach, 15 VII 1967; Załącznik do ogólnego planu finansowo-gospodarczego na rok obrachunkowy 1936/37, 12 VII 1936; Zestawienie pozyskania szyn i podkładów z rozbiórki torów kolejki leśnej w Zagnańsku – rok 1978.

Publikacje

- BIMER W., 2010, *Wspomnienia z czasu wojny. Zagnańsk 1939–1945*, Świętokrzyskie Towarzystwo Regionalne, Zagnańsk.
- BIMER W., 2010, *Wspomnienie o księdzu Janie Kurczabie – wychowawcy i przyjacielu*, [w:] *Ksiądz nie jest kapłanem dla siebie. Rzecz o Księdzu Janie Kurczabie*, red. K. Długosz-Kurczabowa, M.W. Kurczab, A. Lutostańska, Wydawnictwo Pod Krzyżem, Warszawa.
- BRODA J., 1974, *Ciuchcią przez Puszcze Świętokrzyską*, „Echo Dnia”, 292(920), s. 5–6.
- BRODA J., 2007, *Dzieje najnowsze leśnictwa w Polsce 1918–2006*, t. 1, PTL, Warszawa.
- CIECHAŃSKI A., 2013, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Drzewiarze i leśnicy idą śladem metalowców, górników, hutników...*, 1952, „Słowo Ludu” 152(942), s. 1–2.
- DYBCZYŃSKI T., 1923, *Ilustrowany przewodnik po Łysogórach*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa.
- FĄFARA E., 1985, *W świętokrzyskiej partyzantce*, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Białystok.
- GARUS R., 2014, *Zagospodarowanie turystyczne i dostępność komunikacyjna*, [w:] *Monoografia Ciszowsko-Orłowińskiego Parku Krajobrazowego*, red. A. Świercz. Uniwersytet Jana Kochanowskiego, Kielce.
- IWANIAK S., 1980, *Gospodarka województwa kieleckiego w latach 1944–1949*, cz. I, Wyższa Szkoła Pedagogiczna, Kielce.
- JANICKI S., 1992, *Dzieje Zagnańska*, Kielce.
- JANICKI S., 2003, *Spacerkiem po gminie Zagnańsk i okolicy*, Zagnańsk.
- „Kielecki Dziennik Wojewódzki”, 1932, 9, s. 257.
- Kolejki leśne w Kieleckiem w stadium odbudowy*, 1945. „Dziennik Powszechny”, 73, s. 3.
- Komunikacja osobowa na kolejce świętokrzyskiej*, 1953, „Słowo Ludu” 195(1311), s. 2.
- Komunikat Głównego Komitetu Dnia Lasu*, 1937, „Las Polski” 3, s. 144.
- KORUS H.K., 2017, *Sto dni w lesie (wg zapisków partyzanta ZJ-NSZ i AK Jana Korusa)*, „Świętokrzyskie” 20(24), s. 59–64.
- KOWALCZEWSKI S., 1961, *Góry Świętokrzyskie. Przewodnik turystyczny*, Wyd. Sport i Turystyka, Warszawa.
- KOWALCZEWSKI S., 1982, *Kartki z działalności kieleckiego oddziału Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego 1908–1950*, PTTK Oddział Świętokrzyski, Kielce.
- KOZAK B., 2016, *Nazewnictwo terenowe okolic Zagnańska i Samsonowa w XIX wieku*, „Świętokrzyskie” 17(21), s. 35–43.
- KOZAK B., 2016, *100-lecie zagnańskiej wąskotorówki*, „Gazeta Zagnańska” 8/245, s. 8.
- KOZAK B., 2016, *Zagnańskie kolejki wąskotorowe*, wyd. II, Kielce.
- KOZAK B., 2017, *Z najdawniejszych dziejów Zagnańska*, „Świętokrzyskie” 19(23), s. 110–115.
- Księga jubileuszowa 1727–1977, 250 lat Seminarium Duchownego w Kielcach*, 1977, Kuria Diecezjalna w Kielcach, Kielce.
- LUBCZYŃSKA A., 2008, *Regionalizm kielecki w latach 1918–1939*, Kieleckie Towarzystwo Naukowe, Kielce.

- Mały rocznik statystyczny*, 1937, GUS, Warszawa.
- MASSALSKI A., MEDUCKI S., 1986, *Kielce w latach okupacji hitlerowskiej 1939–1945*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- MASSALSKI A., REMBAŁSKI A., 1983, *Polskie Towarzystwo Krajoznawcze na Kielecczyźnie 1908–1950. Zarys dziejów*, „Biblioteka Regionalna” PTTK w Kielcach, t. 1, s. 57.
- MASSALSKI E., 1926, *Szlak turystyczny Kielce–Nowa Słupia*, Ziemia, 13–14, s. 203–204.
- Monitor Polski, 1931, 19, poz. 32, b.p.
- PASZKOWSKI M., 1987, *Świątokrzyskie ciuchcie*, „Jedle”, 2, s. 44–49.
- PAWELCOWIE H. i Z., 2005, *Na rozkaz serca*, Stowarzyszenie im. Jana Karskiego, Kielce.
- PIEKOSIŃSKI F., 1883, *Kodeks dyplomatyczny katedry krakowskiej ś. Wacława*, cz. II, Kraków.
- PIETRASZEK J., 2004, *Mój Samsonów*, Wyd. Nasz Region, Kielce.
- Pożary, 1932, „Gazeta Kielecka”, 101–102, s. 2.
- PRZEPIÓRA M., 2011, *Przedszkole*, [w:] *Powróćmy jak za dawnych lat. Księga Pamiątkowa „Dwójki”*, red. M. Moćko, B. Kowalska, M. Litwińska, M. Pawlik, B. Wojtiuk-Ślęk, Zagnańsk.
- SKRABSKI E., 1988, *Likwidacja kolejek leśnych na kielecczyźnie*, „Sylwan”, 11–12, s. 94.
- Służbowy rozkład jazdy Kolei wąskotorowej Zagnańskiej*. Zeszyt 2Wz. Ważny od dnia 1 grudnia 1952 r., 1952, Zagnańsk.
- SOBIESIAK J., 1973, *Brygada Grunwald*, Wyd. Lubelskie, Lublin.
- SOŁTYSIAK M., 1971, *Chłopcy „Brabasza”*, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa.
- STARZ M., 1995, *Zagnańsk, Samsonów, Tumlin, Ćmińsk. Z dziejów osad nad górą Bobrzą*, Agencja JP, Kielce.
- SUCHOROWSKI S., 1938, *O nowy szlak turystyczny w Świętokrzyskim*, „Radostowa” 5–6, s. 104–107.
- TREPKA H., 2010, *Ziemia Świętego Krzyża. Historia, kultura, przyroda*, Stowarzyszenie Ziemia Świętokrzyska, Kielce.
- TUCHOLSKI Z., KUCHARSKI M., 2009, *Kolej leśna Lipa–Biłgoraj 1941–1983*, ATUT Biuro Promocji, Zamość.
- Wycieczka w Góry Świętokrzyskie*, 1931, „Ziemia Radomska”, 135, s. 3.
- Wycieczka do lasów w Górach Świętokrzyskich*, 2012, „Echa Leśne” 2(608), s. 76.
- Z turystyki*, 1926, „Gazeta Kielecka” 48, 2.
- Zakład Przemysłu Drzewnego w Zagnańsku 1916–1986. Zarys dziejów*, 1987, Zagnańsk.
- ZIELIŃSKI Z., 2005, *Przysposobienie Wojskowe Leśników w latach 1933–1939*, Niepodległość i Pamięć 21, s. 197–214.

Materiały niepublikowane

- ADAMCZYK J. b.d. *Moje wspomnienia 1939–1945*, mps.
- Fotografia ze zbiorów W. Abramczyka.
- Interpelacja poselska H. Chyba z 18.02.1936, mps.
- MATEREK A., 2002, *Projekt ścieżki dydaktycznej „Kruk” fragmentem dawnej kolejki wąskotorowej Zagnańsk – Suchedniów*, mps, Zagnańsk.
- TUCHOLSKI Z., 1995. *Koleje Świętokrzyskie*, mps.

Relacje: anonimowi świadkowie ze wsi Błoto – 21.08.2011, Abramczyk W. – 16.08.2010, Białek K. – 21.02.2009, Bimer W. – 22.03.2009, Duś A. – 2.03.2012, Kępka E. – 7.03.2006, 19.03.2006, Mazur P. – 17.02.2009.

Strony internetowe: <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/jan-bogumil-sokolowski> (dostęp: 27.09.2019).

SPOŁECZNA ROLA LEŚNYCH KOLEI WĄSKOTOROWYCH W GÓRACH ŚWIĘTOKRZYSKICH

S t r e s z c z e n i e

Leśne koleje wąskotorowe funkcjonowały na obszarze Gór Świętokrzyskich w latach 1916–1978. Ich znaczenie nie ograniczało się wyłącznie do funkcji gospodarczej, ale obejmowało także wielostronne oddziaływanie na miejscowe społeczeństwo. Powstanie kolei leśnych było jednym z głównych czynników, które zadecydowały o rozwoju w latach 20. XX wieku przemysłowej osady Zagnańsk. Praca przy ich budowie i obsłudze stanowiła dla okolicznych mieszkańców atrakcyjne źródło dochodów, wpływając na poprawę ich warunków materialnych. W ośrodku zagnańskim pracownicy kolei leśnych podejmowali szereg inicjatyw społecznych, aktywizując lokalne życie kulturalne, sportowe i rozrywkowe. Spośród ważniejszych przedsięwzięć należy wymienić budowę w Zagnańsku Domu Leśnika (1938 rok) czy zainicjowanie powstania szkoły podstawowej (1964 rok). W Zagnańsku działało m.in. Koło Rodziny Leśnika oraz Przysposobienie Wojskowe Leśników. Koleje leśne odegrały bardzo ważną rolę w rozwoju ruchu turystycznego w Górach Świętokrzyskich. Duże znaczenie dla miejscowego społeczeństwa miały przewozy pasażerskie. Pozostałości po kolejach leśnych mają potencjał, który powinien zostać wykorzystany dla celów edukacji przyrodniczo-leśnej oraz popularyzacji treści krajoznawczych.

Słowa kluczowe: koleje leśne, koleje wąskotorowe, społeczeństwo, leśnictwo, transport, Góry Świętokrzyskie

THE SOCIAL ROLE OF NARROW-GAUGE FOREST RAILWAYS IN THE ŚWIĘTOKRZYSKIE MOUNTAINS

S u m m a r y

Narrow-gauge forest railways operated in the Świętokrzyskie Mountains in 1916–1978. Their significance was not limited only to the economic role. Forest railways also had a great influence on the local society. Their creation was one of the main factors that determined the development of the industrial settlement of Zagnańsk in the 1920s. Work on their construction and service was a source of income for local residents, raising their material status. In Zagnańsk, employees undertook various social initiatives, activating local cultural, sporting and entertainment life. Major projects include the foundation of a Forester's House

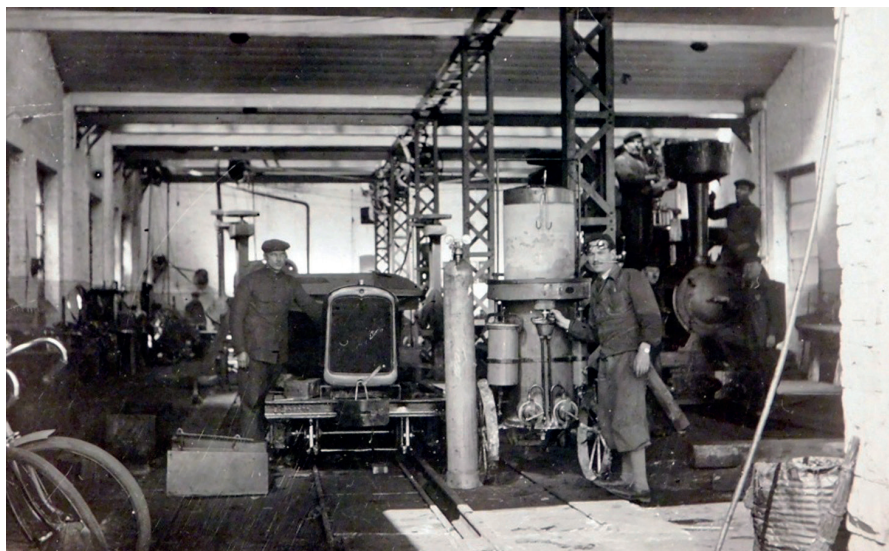
in Zagnańsk (1938) or the initiation of an elementary school (1964). In Zagnańsk, among others Forester's Family Circle and Military Training of Forester's organization were operated. Forest railways played a very important role in the development of tourism in the Świętokrzyskie Mountains. Passenger transport was of great importance for the local society. The remains of forest railways have potential that should be used for the purposes of nature and forest education and the promotion of sightseeing knowledge.

Keywords: forest railways, narrow gauge railways, society, forestry, transport, Świętokrzyskie Mountains



Ryc. 1. Pracownicy warsztatów kolei leśnej przy parowozie, około 1948–1949. Fot. ze zb. W. Kołodzieja

Fig. 1. Workers of the forest railway's workshop at the steam locomotive, around 1948–1949. Photo from the collection of W. Kołodziej



Ryc. 2. Warsztaty ZKL w Zagnańsku (okres międzywojenny). Fot. ZAML, WS, sygn. 102/75 III V-3

Fig. 2. Workshops of the Forest Railway's Management in Zagnańsk (interwar period). Photo from Archival Collection of the Forestry Museum in Gołuchów, unit Władysław Sieradzki, reference number 102/75 III V-3



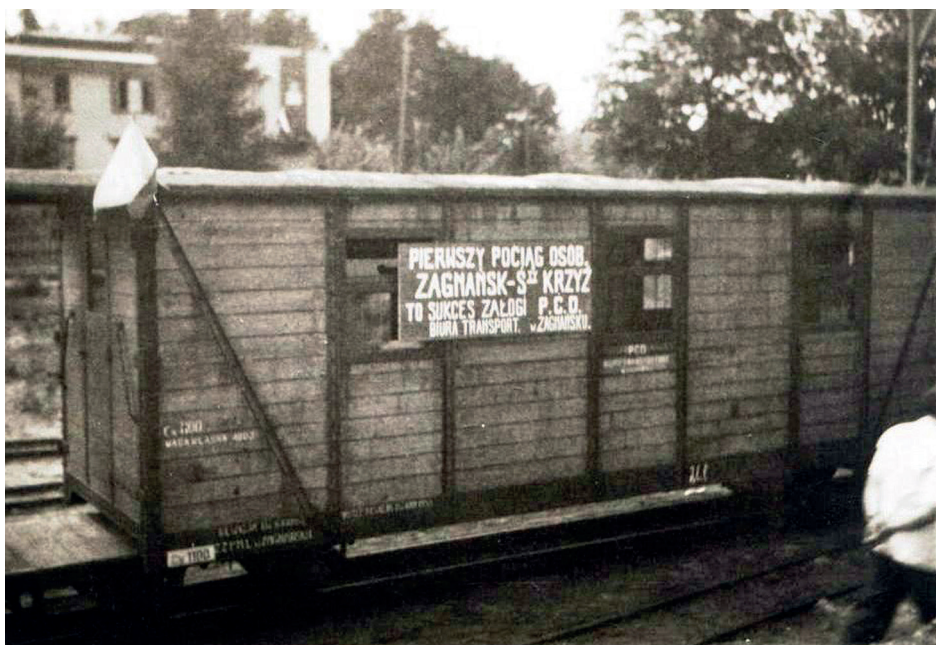
Ryc. 3. Uroczystość otwarcia Domu Leśnika w Zagnańsku (1938 rok); w dolnym rzędzie od lewej: 7 (z laską) – Naczelnny Dyrektor Lasów Państwowych Adam Loret, 8 – nadleśniczy Stanisław Illg; od prawej: 2 – kierownik ZKL Władysław Sieradzki, 3 – dyrektor tartaku Piotr Lewandowski. Fot. ze zb. W. Kołodzieja

Fig. 3. Ceremony of dedication of the Forester's House in Zagnańsk (1938); in the bottom row from the left: 7 (with walking stick) – Chief Director of State Forests Adam Loret, 8 – forest inspector Stanisław Illg; from the right: 2 – head of the ZKL Władysław Sieradzki, 3 – sawmill director Piotr Lewandowski. Photo from the collection W. Kołodziej



Ryc. 4. Wycieczka koleją leśną Zagnańsk–Święty Krzyż w 1938 roku. Fot. ZAML, zbiór fotograficzny, sygn. F-00903

Fig. 4. A trip on the forest railway Zagnańsk – Święty Krzyż in 1938. Photo Archival Collection of the Forestry Museum in Gołuchów, photo collection, reference number F-00903



Ryc. 5. Uroczyste otwarcie ruchu osobowego na linii Zagnańsk–Święty Krzyż, 22 lipca 1953 roku. Fot. ze zb. A. Materek

Fig. 5. The ceremonial opening of the passenger communication on the Zagnańsk–Święty Krzyż line, July 22, 1953. Photo from the collection of A. Materek



Ryc. 6. Parowóz „Las” Ty-1131-55 w Zagnańsku. Fot. autor

Fig. 6. Steam locomotive „Las” Ty-1131-55 in Zagnańsk. Photo author



Ryc. 7. Jeden z przepustów kolei zagnańskiej z okresu międzywojennego. Fot. autor

Fig. 7. One of the culverts of the Zagnańsk railway from the interwar period. Photo author