

Narrow-gauge railway in Białośliwie

The short, less than a hundred years long, history of the narrow-gauge railway shows how dynamically the world is developing. Not so long ago this was an invaluable means of transport in many regions of Poland. At present it is a valuable historical site and a tourist attraction. If you want to taste travelling in small trains, you should visit Białośliwie.

The history of Wyrzysk railway started towards the end of the 19th century. In February 1895 the passenger transport and postal services were initiated on the first line from Białośliwie to Łobżenica, which was 29.2 km long. In the next years the network was extended (what is important – it was connected with the Bydgoszcz narrow-gauge railway) and as an effect at the beginning of the 20th century the total length of the Wyrzysk railway line was over 150 km. It was one of the longest narrow-gauge railways in East Prussia.

In the 1970's the narrow-gauge railway started to be driven out by road transport. Successive lines were closed regularly, until at the beginning of 1994 the transport stopped completely.

In the years 2000–2001 the railway's assets were taken over by the Piła County. The Wyrzysk County Railway Association (TWKP) was set up, whose task was to save and use the western part of the railway network in the Piła County. In October 2002 the first tourist trains travelled on the track from Białośliwie to Niezychowo

Year by year the interest in such travels are growing.

The railway lines between Białośliwie and Łobżenica and branch lines Czajcze–Wysoka are the oldest in the region and still in use. Also old railway buildings in Białośliwie, Niezychowo, Czajcze, Wysoczka, Wysoka and Łobżenica are still standing. In Białośliwie all old station infrastructure together with various facilities still exists. New horizons for narrow-gauge railway are now opening. In the XIX and XX century it was comfortable and cheap way of transport, now it is a tourist attraction.

Travel back through time and visit a Piła Region for an unforgettable experience.

It is well worth a visit!



Starosta piłski Eligiusz Komarowski podczas jubileuszu 120-lecia Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej

Niepowtarzalne zloty

Niezwykłą imprezą są zloty miłośników wąskotorówek, które są organizowane cyklicznie od 2011 r. Impreza ta jest wielkim wydarzeniem, które gromadzi w Białośliwiu kilka tysięcy osób. To coś, czego jeszcze kilka lat temu nikt sobie nawet w najlepszych snach nie mógł wyobrazić. Magnesem dla takich tłumów są wspaniałe pojazdy szynowe, których z każdym rokiem przybywa. Po dotychczasowych zlotach w mediach o białośliwskim imprezie zaczęto pisać „mały Wolsztyn”.

Zloty Miłośników Kolejek Wąskotorowych 600 mm są organizowane przez Towarzystwo Wyrzyska Kolejka Powiatowa we współpracy z Powiatem Piłskim.

I Zlot odbył się w dniach 26 czerwca do 3 lipca 2011 r. i przyciągnął wielu zwiedzających z całej Polski, a nawet zza Odry.

II Zlot odbył się w dniach 7–10 czerwca 2012 r. Główną atrakcją była prezentacja taboru, w której wystąpiło 16 pojazdów szynowych, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów goszczących (m.in. parowozu Borsig) oraz pojazdów dotąd niepokazywanych (świeżo wyremontowanych): drezyny Wmc oraz dwóch wagonów towarowych dwuosioowych i jednego czterosioowego.

III Zlot odbył się w dniach od 30 maja do 2 czerwca 2013 r. i zgromadził ponad 5 tys. osób, w tym licznych obcokrajowców, m.in. z Niemiec, Wielkiej Brytanii i Francji. Ogromnym zainteresowaniem cieszyła się parada pojazdów szynowych, w której po raz pierwszy w historii zlotów, zaprezentowały się aż trzy parowozy, kilkanaście lokomotyw spalinowych, a także maszyny, które pracowały w kopalniach i cegielniach. Przez wszystkie dni odbywały się przejazdy na trasie Białośliwie – Pobórka Wielka.

IV Zlot odbył się w dniach 26–28 września 2014 roku i jak poprzednie cieszył się ogromnym zainteresowaniem.

V Międzynarodowy Zlot Miłośników Kolejek Wąskotorowych 600 mm odbył się w dniach 25–27 czerwca 2015 r. i był połączony z obchodami jubileuszu 120-lecia Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej. VI Zlot odbył się w dniach 26-28.06.2016 r., a VII Zlot od 30.06 do 2.07.2017 r.

*Podróż w czasie przez piękną ziemię piłską
jest niezwykłym przeżyciem.
Warto się o tym przekonać!*

Nach einem Jahrhundert ist die Kleinbahn zu einer außergewöhnlichen Attraktion für Urlauber, Touristen und Ausflügler geworden – einer Zeitreise durch das schöne Land von Piła. Auf jeden Fall ein außergewöhnliches Erlebnis.

Travel back through time and visit a Piła Region for an unforgettable experience. It is well worth a visit!



Zapraszamy na przejazdy!

POWIAT PIŁSKI

Starostwo Powiatowe w Piłce
al. Niepodległości 33/35, 64-920 Piła
tel. 67 210 93 01, www.powiat.pila.pl

Towarzystwo Wyrzyska Kolejka Powiatowa

89-340 Białośliwie, ul. Polna 5
tel. 502 133 103, email: kontakt@twkp.pl lub prezes@twkp.pl

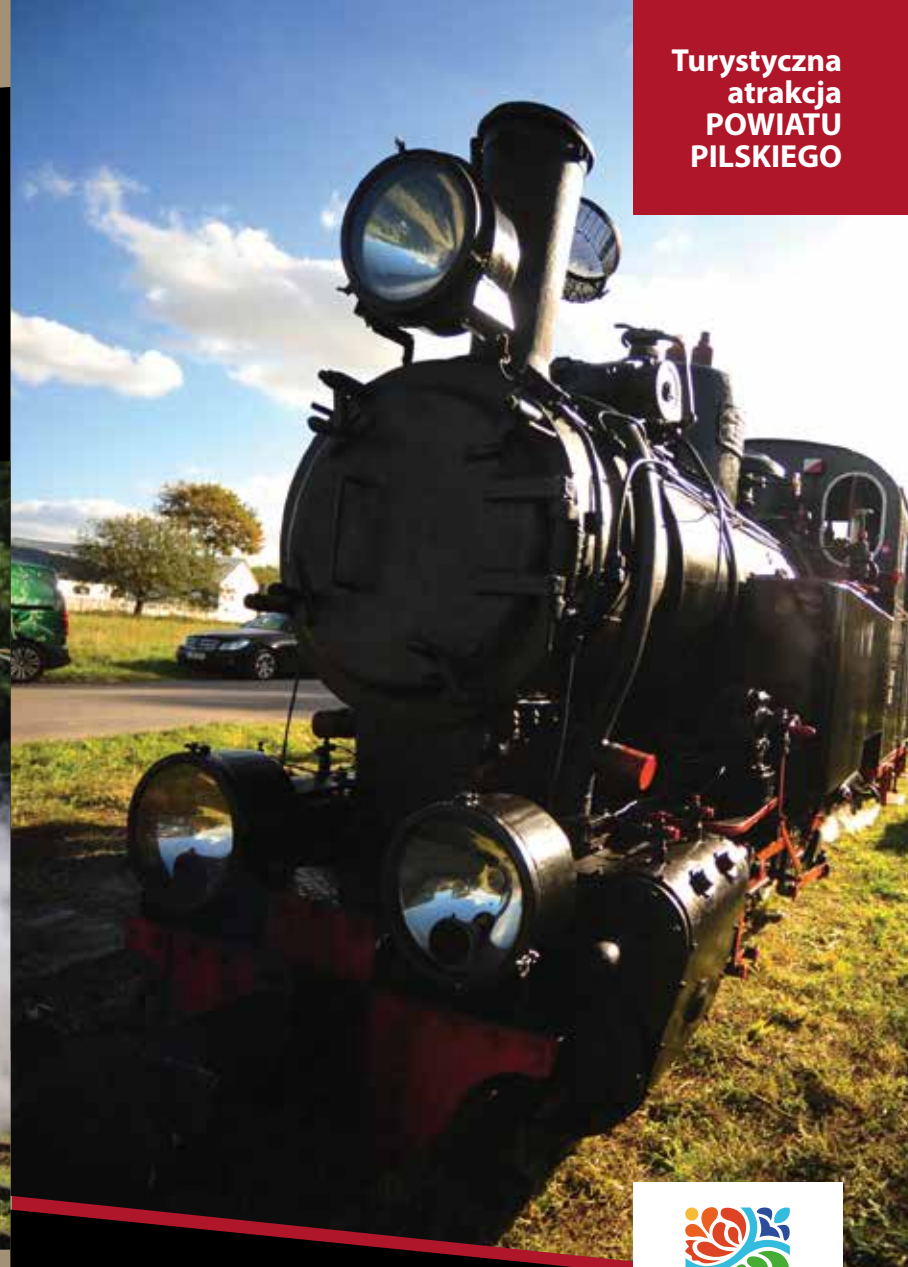
Wydawca: Wydawnictwo „Media”, 64-920 Piła, al. Piastów 3
Foto: Robert Judycki. Opracowanie graficzne: Renata Drozd
Druk: Drukarnia Waldemar Grzebyta w Piłce

ISBN 978-83-60546-37-6

Wydano na zamówienie Powiatu Piłskiego
Rok wydania 2018

Wszelkie prawa zastrzeżone

Turystyczna atrakcja POWIATU PIŁSKIEGO



WYRZYSKA KOLEJKA POWIATOWA W BIAŁOŚLIWIU

Obecnie z całej dawnej sieci Bydgosko Wyrzyskich Kolei Dojazdowych PKP pozostał jedynie fragment dawnej Wyrzyskiej Kolei Powiatowej. Zachowała się najstarsza historycznie linia: Białośliwie–Łobżenica i jej odgałęzienia: Zakłady Przemysłowe – Glesno oraz Czajcze – Wysoka.

Zachowane są dawne budynki stacyjne i zabudowania w Białośliwiu, Niezychowie (Zakłady Przemysłowe), Czajczu, Wysoczce, Wysokiej i Łobżenicy. W Białośliwiu istnieje dawna infrastruktura stacji z lokomotywnią, wagonownią oraz budynkami warsztatowymi i gospodarczymi. Jest ona ciekawostką na skalę europejską, m.in. z tego względu, że stacja znajduje się na trzech poziomach, a ponadto istnieją sploty torów o różnej szerokości: 1435mm/600mm/785mm).

W użytkowaniu jest 12-kilometrowa część najstarszej trasy kolejki z Białośliwia do Niezychowa. Trasa prowadzi odtworzonym torowiskiem przez piękne lasy dębowo-grabowe, fragmentami wzdłuż malowniczo meandrującej strugi Białośliwki.

Okazjonalnie organizowane są przejazdy na całej Białośliwie – Łobżenica oraz na odcinku Czajcze – Wysoka. Na wiosnę 2016 roku miłośnicy kolejki przy wydatnej pomocy okolicznych mieszkańców przywrócili do użytkowania następny odcinek kolejki od Zakładów Przemysłowych w Niezychowie przez Młotkówek do Polinowa (przy zabytkowym „czerwonym moście” na Łobżonceli). Tym samym po 22 latach zawieszenia ruchu kolejka ponownie pojawiła się na tym szlaku.



BIAŁOŚLIWIE – ŁOBŻENICA (29 KM)

Wyjazd ze stacji głównej w Białośliwiu, która leży w Dolinie Noteci, a więc niżej od pozostałych na trasie. Z początku szlak wiedzie wąwozem w gęstym lesie, obok rzeczki Białośliwki. Na 3 km pierwsza stacja Kocik-Młyn (nieдалеko torów są tu stawy hodowlane). Za nią kończy się las i zaczynają sady, z których ta okolica słynie. Na 6 km jest stacja w Pobórcie Wielkiej. Od tego momentu trasa wiedzie już raczej po równym terenie.

CZAJCZE – WYSOKA (OK. 5 KM)

Trasa wiedzie wśród pól i wzgórz, wzdłuż drogi powiatowej. Na 2 km znajduje się stacja Wysoczka, gdzie istnieje dawny budynek stacyjny (obecnie dom mieszkalny). Dalej pociąg łukiem objeżdża Wysoką i wjeżdża do niej jakby „od drugiej strony”. Zatrzymuje się przy budynku stacji.

Dawniej trasa ta wiodła dalej – do Mościsk, a przed wojną przez Grabówno do Kocik-Młyna. Ostatni fragment odcinka do Mościsk został rozebrany w latach 70. XX w. Przedostatnią stacją jest Szczerbina. Do Łobżenicy pociąg wjeżdża po dość ostrym łuku.



przywracanie do użyteczności szlaku – wycięto chwasty na torach i krzewy wzdłuż szlaku. Jeszcze w tym samym roku we wrześniu i październiku kolejka wyruszyła na szlak. Podobne przejazdy były organizowane w kwietniu 2001 roku. Chwilowa reaktywacja kolejki odbiła się szerokim echem w całym regionie.

Osoby zaangażowane w uruchomienie tych (jednorazowych w planie) przejazdów nie chciały zaprzestać włożonej pracy i poniesionych nakładów. Podjęte wcześniej rozmowy ze Starostwem Powiatowym w Pile kontynuowano, czego owocem było powołanie w 2000 r. Towarzystwa Wyrzyska Kolejka Powiatowa z siedzibą w Białosławiu, które za zadanie postawiło sobie uratowanie i zagospodarowanie pozostałego majątku kolejki przy współpracy lokalnych samorządów oraz wszystkich, którzy przejawiają chęć pomocy w tym przedsięwzięciu. Działalność TWKP zaowocowała pojawieniem się na stacji Białosławie nowego taboru. Sprowadzone zostały trzy lokomotywy spalinowe typu WLS-40/50, wyremontowano tabor niezbędny do prowadzenia pociągów osobowych oraz przygotowano szlak na odcinku Białosławie - Kocik-Młyn (3,8 km).

12 października 2002 r. w trasę wyruszyły pierwsze pociągi turystyczne i okazjonalne. Zainteresowanie kolejką zaczęło rosnąć. Zaczynała ona być coraz



W 1994 roku – na rok przed jubileuszem 100-lecia – kiedy całkowicie zatrzymano ruch na szlakach wyrzyskiej kolejki, wydawało się, że to już koniec i jeszcze jeden wspaniały wynalazek myśli technicznej i organizacyjnej przejdzie do historii, jako nieprzydatny dla współczesności. I tak to początkowo wyglądało: ruch ustał, a cały tabor w lutym i marcu 1994 r. ściągnięto na stację w Nakle i Białosławiu, gdzie przez następne lata niszczała. Na przełomie 1999/2000 zaczęto go ciąć na złom w Nakle. Potem ściągnięto resztki taboru z bocznic do Białosławia i pocięto kolejne egzemplarze. Ocalało jedynie 70 najcenniejszych wagonów. Torami natomiast zainteresowali się „złomiarze”, a torowiska zaczęły zarastać chwasty i krzewy. W latach 90. XX wieku odbyło się jedynie kilka okolicznościowych przejazdów. Potem zapadła cisza i nikt tu już nie widział „ciuchci”, jadących po wąskich torach, wśród pól, lasów i pagórków w okolicy Białosławia, Wysokiej i Łobzenicy.

Jednak ludzie pamiętali o kolejkę. Sto lat zrobiło swoje, małe pociągi zdobyły sympatię i nie wszyscy pogodzili się z faktem, że można je na zawsze wykreślić z pilskich krajobrazów.

Przez cały okres lat 90. XX w. trwały usilne starania lokalnych władz, mediów i miłośników wąskotorówek o przekazanie mienia kolejki przez PKP na rzecz gminy samorządów lokalnych.

W 1999 r. Klub Modelarzy Kolejowych z Poznania, który dysponował odrestaurowaną lokomotywą parową Borsig zgłosił pomysł, żeby uruchomić kursy pociągów specjalnych na istniejącym jeszcze, najstarszym odcinku Białosławie - Łobzenica. Po zgromadzeniu funduszy i zezwolen rozpoczęto od jesieni 1999 do lata 2000

W 1889 r. na Światowej Wystawie Techniki w Paryżu Francuz Paul Albert Decauville (1846 – 1922) zademonstrował kolej wąskotorową o szerokości osi 600 mm.

Władze Prus już w 1892 r. wydały ustawę o kolejkach dojazdowych. Przewidywała ona dofinansowanie lokalnych inicjatyw w tym względzie. Zachęciło to władze samorządowe do realizacji kolejkowych projektów.

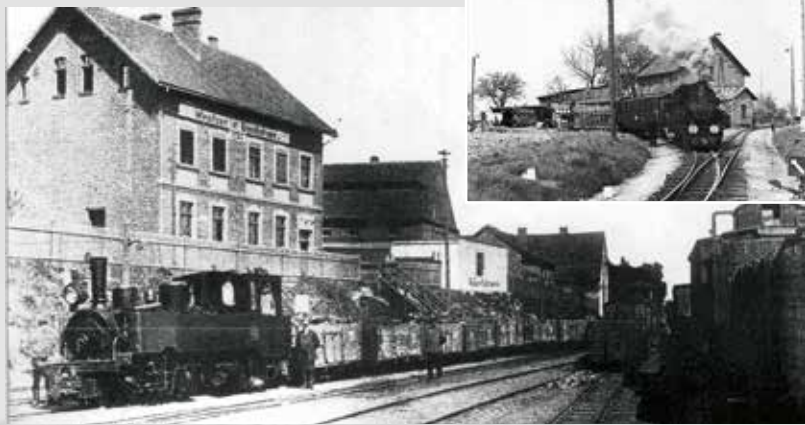
Żywe zainteresowanie nimi wykazali przede wszystkim właściciele majątków ziemskich, dla których transport płodów rolnych był ogromnym problemem.

W tym okresie w powiecie wyrzyskim istniały już dwie cukrownie - w Niezychowie i Rudkach oraz kilka gorzelni. Na ich potrzeby pracowały wszystkie majątki ziemskie w tym rejonie. Kłopoty z transportem były tu codziennością.

Z inicjatywą budowy kolejki wąskotorowej wystąpili właściciele ziemscy z powiatu wyrzyskiego. Poparli ich władze powiatu wyrzyskiego, które słusznie przewidywały, że własna sieć wąskotorowa przyniesie dalsze ożywienie gospodarcze regionu.

Spółka akcyjna „Wyrzyskie Koleje Powiatowe” powstała w 1894 r. W ciągu sześciu lat zgromadziła kapitał zakładowy w wysokości 5 mln 229 tys. marek.

Budowę kolei rozpoczęto 30.05.1894 r. Prace prowadzono m.in. przy pomocy ok. 400 żołnierzy z 3 Regimentu Saperów Kolejowych, wyszkolonych do tego rodzaju zadań. W ciągu



sierpnia i września 1894 r. zniwelowano teren, przygotowano nasypy i ułożono tory między Białosławiem a Łobzenicą. Następnie zaczęto prace przy układaniu torów, budowie bocznic oraz urządzeń i obiektów stacyjnych. Budowę całej linii (łącznie z telefonizacją) zakończono w połowie grudnia 1894 r. 19 grudnia pojechał nią pierwszy transport buraków cukrowych.

Historyczną datą dla wyrzyskiej kolejki jest 5.02.1895 r. Wtedy to otwarto ruch towarowy na pierwszej linii z Białosławia do Łobzenicy (dł. 29,22 km) z odgałęzieniem z Czajcza przez Wysoczkę w Wysokiej (dł. ok. 5 km). 21 lutego 1895 r. uruchomiono na niej ruch pasażerski i pocztowy.

Druga linia kolejki (dł. ok. 18,5 km): Łobzenica – Witosław dla ruchu została udośćwiona 15 maja 1895 r.

Trzecia linia: Nakło nad Notecią do Olszewki Wyrzyskiej (dł. 22 km) zaczęła funkcjonować 3.10.1895 r.

W ciągu roku całkowita długość wyrzyskiej kolejki osiągnęła ponad 64 km - tempo robót było imponujące. Koszt wybudowania trzech linii kolejowych wyniósł ok. 2 mln 45 tys. marek.

Budowę „nowych linii” rozpoczęto latem 1898 r. na odcinku Kocik Młyn – Wysoka. Jednocześnie budowano trasę z Olszewki przez Sadki – Radzicz – Falmierowo do stacji Niezychowo Zakłady Przemysłowe. Uroczyste otwarcie tych dwóch tras odbyło się 21.09.1901 r. w Białosławiu. 1.10.1908 r. uruchomiono linię z Białosławia do portu na Noteci.

W 1905 r. łączna długość linii Wyrzyskiej Kolei Powiatowej wynosiła 150,16 km („stare trasy” 74,85 km, „nowe trasy” 75,31 km). Była to jedna z najdłuższych kolei wąskotorowych w Prusach Wschodnich. Na kolejkę odbywał się głównie transport towarowy. Wagony osobowe doczepiano do składów towarowych, a czas przejazdu na trasach wynosił: Łobzenica – Witosław 1 godz., Łobzenica – Białosławie przez Czajczę 3 godz., Łobzenica – Nakło 3,5 godz.

Według rozkładu jazdy z 1914 r. z Białosławia przez Niezychowo do Nakła i z powrotem kursował jeden pociąg osobowy, w piątki - odjazd z Białosławia - 4.00 rano, odjazd powrotny z Nakła - 14.15, kurs w jedną stronę trwał 4 godziny (58 km).

Główna stacja, siedziba dyrekcji, główna parowozownia i warsztaty naprawcze na początku funkcjonowania kolejki, mieściły się w Łobzenicy. Po 1906 r. główną stacją stało się Białosławie.

W 1910 r. WKP miała na stanie 7 parowozów dwuosioowych, 4 parowozy trzosiowe, 2 parowozy czterosioowe, 6 wagonów osobowych dwuosioowych, 2 wagony bagażowo-pocztowe, 385 wagonów towarowych dwuosioowych i 54 wagony towarowe czterosioowe.

Jak wielkie było zapotrzebowanie na usługi kolejki, świadczy m.in. dane z 1911 r. o przewozie osób – prawie 113 tys. i towarów – ponad 190 tys. ton. W tym okresie wyróżniano cztery główne stacje – Białosławie, Łobzenicę, Witosław i Nakło. Na ich czele stali zawiadowcy.

W styczniu 1920 roku Wyrzyska Kolei Powiatowa przeszła pod polski zarząd, nadal jednak pozostawała pod zarządem powiatu wyrzyskiego.

W latach 1921-1922 z Łobzenicy do Białosławia przeniesiono parowozownię główną z całym zapleczem technicznym. Od tego momentu oficjalna nazwa brzmiała Wyrzyskie Koleje Powiatowe z dyrekcją w Białosławiu. W 1925 r. długość eksploatowanych linii wynosiła 132,6 km.

Podczas II wojny światowej kolejka funkcjonowała nieprzerwanie. W dyrekcji, na kierowniczych stanowiskach zasiadali jednak Niemcy.



Po zakończeniu wojny Wyrzyska Kolej Powiatowa znalazła się początkowo pod zarządem Powiatowej Rady Narodowej w Wyrzysku. Latem 1945 r. na tory wyruszyły pociągi mieszane z ludźmi i towarami (dopiero w 1949 r. ostatecznie oddzielono ruch osobowy od towarowego). Pierwsze składy z wagonami osobowymi jeździły na trasach: Białosławie – Wysoka – Łobzenica oraz Łobzenica – Nakło. Pociągi poruszały się z „zawrotną” prędkością 20 km/h.

W 1949 r. Wyrzyska Kolej Powiatowa została przejęta przez PKP i zespólna z Bydgoską Koleją Powiatową. Powstał zakład o nazwie Bydgosko-Wyrzyskie Koleje Wąskotorowe PKP, który dysponował liniami o łącznej długości 256 km. Od 1957 r. obowiązywała nazwa Bydgoskie Koleje Dojazdowe.

Lata 50. XX w. były z pewnością okresem świetności kolejki. Z roku na rok wzrastał przewóz ludzi i towarów (przede wszystkim buraków cukrowych, węgla i nawozów

sztucznych). W szczytowym okresie przewieziono: w 1954 r. – 298 tys. ton, 1955 – 256 tys. ton, 1958 – 293 tys. ton towarów. W latach 1954 i 1955 przewieziono po 1,5 mln ludzi. W tym okresie na sieć kolei trafiła duża ilość taboru z innych regionów Polski, gdzie dokonano przekucia torów z prześwitu 600 na 750 mm. Na stanie znajdowały się: 24 parowozy, 3 wagony motorowe, 41 wagonów osobowych, 20 wagonów bagażowych i 573 wagony towarowe.

Zmierzch kolei wąskotorowych rozpoczął się już na początku lat 60. minionego wieku. Jako pierwsze załamały się przewozy osobowe, co było bezpośrednio związane z rozwojem sieci połączeń autobusowych PKS. Po nich zaczęły też upadać przewozy towarowe, gdyż wiele przedsiębiorstw zaczęło korzystać z własnego transportu.

Brak lokomotyw był wielkim problemem w latach 70. XX w. Dla ratowania sytuacji zamówiono wówczas w rumuńskiej fabryce lokomotywy spalinowe o mocy 300 KM. 7 takich maszyn (Lyd2) przybyło 21.11.1977 r. Później dojechało jeszcze 8. Tym samym „Rumuny” – jak nazywano te lokomotywy – „pracowały” na torach w schyłkowym okresie kolejki.

Pod koniec lat 80. XX wieku rozpoczęła się stopniowa likwidacja ruchu. 1.07.1988 r. zamknięto ruch z Dębna do Witosławia. Ostatni pociąg osobowy na trasę Białosławie – Łobzenica – Wysoka - Białosławie wyjechał 26.03.1988 r. o godz. 5.08. Ruch na trasie Radzicz – Zakłady Przemysłowe i Liszkowo – Dębno został zamknięty 1.01.1992 r.

Smutną historyczną datą był 1.01.1994 r. Wówczas to, po stu latach działalności, całkowicie zaniechano przewozów na szlakach Bydgoskich Kolei Dojazdowych. Nastąpiło ściąganie całego taboru z kolejki do stacji w Nakle i Białosławiu. Część taboru przekazano kolei wąskotorowej w Żninie, resztę cięto na części i odprowadzono na złom. Ocalało jedynie około 70 wagonów, nad którymi objął pieczę Wojewódzki Konserwator Zabytków w Pile.

Kleinbahn in Białosławie

Am Beispiel der etwa einhundertjährigen Geschichte der Kleinbahn wird deutlich erkennbar, wie dynamisch die Welt vorangeht. Es ist doch nicht so lange her, als sie ein äußerst nützliches Verkehrs- und Transportmittel in vielen Regionen nicht nur in Polen war. Heutzutage ist sie ein seltenes Denkmal und eine abenteuerliche Touristenattraktion.

Wer den Zauber der Fahrt mit den kleinen Zügen heute noch erleben möchte, muss einfach nach Białosławie kommen.

Die Geschichte der Kleinbahn von Wyrzysk begann Ende des XIX Jahrhunderts, als im Februar 1895 die Fahrgast- und Postbeförderung auf dem ersten, 29,2 Km langen Streckenabschnitt von Białosławie nach Łobzenica aufgenommen wurde. In den folgenden Jahren wurde das Netz der Kleinbahn von Wyrzysk weiter ausgebaut, sodass Anfang des XX Jahrhunderts eine Gesamtlänge von mehr als 150 Km erreicht wurde. Von besonderer Bedeutung war die Herstellung des Anschlusses an die Kleinbahn von Bydgoszcz. Damals war sie eine der längsten Kleinbahnstrecken in Ostpreußen.

In den 70-er Jahren verlor die Kleinbahn im Wettbewerb mit dem Straßen-transport an Bedeutung. Nach und nach wurden einzelne Streckenabschnitte geschlossen, bis 1994 der Betrieb eingestellt wurde.

Doch die Kleinbahn blieb in der Erinnerung der Menschen tief eingepägt. Die einhundertjährige Geschichte bewirkte, dass die kleinen Züge die Sympathie der Leute gewonnen haben. Man war damit nicht einverstanden, sie für immer aus der Landschaft um Pila verschwinden zu lassen.

Seit Anfang der 90-er Jahre des XX Jahrhunderts, fast ein Jahrzehnt, dauerten sehr intensive Bemühungen der lokalen Behörden, Medien und Kleinbahnenthusiasten um eine Übergabe der, im Eigentum der Polnischen Staatsbahn PKP, verbleibenden Infrastruktur an die örtlichen Gemeinden.

Im Jahre 2000 wurde der Verein „Towarzystwo Wyrzyska Kolejka Powiatowa – TWKP” (Verein Kreiskleinbahn von Wyrzysk) gegründet. Die Hauptzielstellung dieser Initiative lag in der Sicherung und Bewahrung der noch vorhandenen Einrichtungen, und der erneuten Inbetriebnahme der Kleinbahn.

Im Oktober 2002 gelang es die ersten Züge mit Touristen auf der Strecke Białosławie - Niezychowo fahren zu lassen. Dies erregte ein von Jahr zu Jahr wachsendes Interesse.

2009 wurde die Übergabe der Kleinbahn an den Stadtkreis Pila amtlich. Heute im Betrieb ist die älteste, historische Strecke des Kreiskleinbahnnetzes Wyrzysk, von Białosławie nach Łobzenica, die Abzweigungen nach Czajcze und Wysoka.

Erhaltengeblieben sind die alten Bahnhöfe in Białosławie, Niezychowo, Czajcze, Wysoczką, Wysoka und Łobzenica. In Białosławie gibt es noch die ehemalige Infrastruktur des Bahnhofs und des Bahnbetriebswerkes, mit der Lok- und Wagonwerkstatt, sowie den übrigen Bahnwerkstätten.

Vor der Kleinbahn öffnen sich heutzutage neue, gute Perspektiven. Um die Wende des XIX und XX Jahrhunderts wurde sie schnell zu einem billigen und bequemen Transportmittel für Menschen und Güter. Sogleich wurde auch erkannt, dass sie ein sehr wirtschaftliches und gewinnbringendes Unternehmen ist.

Nach einem Jahrhundert ist die Kleinbahn zu einer außergewöhnlichen Attraktion für Urlauber, Touristen und Ausflügler geworden – einer Zeitreise durch das schöne Land von Pila. Auf jeden Fall ein außergewöhnliches Erlebnis.

