



A jednak kolej!

Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu



Muzeum Historyczne w Lubinie


 Muzeum Historyczne w Lubinie

A jednak kolej!

Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu

redakcja naukowa

Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk

Muzeum Historyczne w Lubinie

Lubin 2019

SPIS TREŚCI

| | |
|--|-----|
| wstęp (Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk) | 7 |
| Bartosz Kruk Linia kolejowa Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów. Historia i stan dzisiejszy | 9 |
| Zbigniew Kletowski Kolejarze pionierami polskości na Ziemiach Zachodnich – wspomnienia syna dyżurnego ruchu ze stacji Rudna Gwizdanów | 24 |
| Tomasz Przerwa Refleksje na temat rozwoju kolei na Śląsku. Rola przewozów pasażerskich w pionierskim okresie kolejnictwa | 33 |
| Michał Jerczyński Pruska ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych jako czynnik rozwoju sieci kolejowej (na przykładzie Dolnego Śląska) | 40 |
| Przemysław Dominas Tunele kolejowe na Dolnym Śląsku | 52 |
| Stanisław Kolouszek Punkt przecięcia kolei i rzeki w pruskim systemie obronnym – na przykładach wybranych umocnień wschodnich z początku XX wieku | 70 |
| Jacek Jędrysiak Pod prąd – armia niemiecka i początki elektryfikacji sieci kolejowej | 81 |
| Andrzej Mielcarek Koleje a rozwój ruchu turystycznego w miejscowościach nadmorskich prowincji pomorskiej 1919–1939 | 90 |
| Dawid Keller Relacje między koleją i górnictwem na Górnym Śląsku – przypadek okresu 1945–1947 | 98 |
| Michał Surowiec Kolej i co dalej? Kwestie transportowe w ramach akcji osadniczej na przykładzie powiatu legnickiego | 109 |
| Zbigniew Bereszyński Kolej i zjawiska kryzysowe w gospodarce PRL na przykładzie województwa opolskiego w latach 70. XX wieku | 113 |
| Tadeusz Bocheński Dostęp wybranych miast do kolei na tle rozwoju i regresu sieci kolejowej w Polsce | 120 |
| Filip Bebenow Rola organizacji pozarządowych w utrzymaniu dziedzictwa kultury technicznej kolejnictwa w Polsce | 132 |
| Bibliografia | 141 |

Wstęp

Badania nad historią kolei prowadzone są w Polsce od wielu lat, ale ich intensywność i zakres tematyczny odbiegają nadal *in minus* od osiągnięć takich historiografii, jak czeska, niemiecka czy angielska. Wypada wspomnieć, że przez długie lata wyrastały one z indywidualnych pasji badawczych i bazowały na takich doświadczeniach, ponieważ brakowało płaszczyzny wymiany idei i merytorycznej dyskusji, która pozwoliłaby pobudzić i wzbogacić naukowy dyskurs. Zainicjowane blisko dekadę temu przez Dawida Kellera spotkania rybnickie wniosły w tym zakresie istotny przełom. Przy wsparciu Muzeum w Rybniku odbyło się sześć konferencji naukowych, którym towarzyszyły wartościowe publikacje. Wobec wyczerpania się w ostatnim czasie organizacyjnej formuły tych spotkań, staraniem dotychczasowych uczestników podjęto decyzję o ich kontynuacji.

Przemiany dokonujące się w ostatnich latach w polskiej gospodarce spowodowały, że kolej na nowo zaczęto postrzegać jako ważny środek transportu. Uruchomiono szereg projektów mających przywrócić szybkie połączenia międzymiastowe, w ślad za czym ruszyły prace nad rewitalizacją dworców, stacji i przyległych terenów. Na szczeblach wojewódzkich i lokalnych mnożą się inicjatywy, których celem jest wskrzeszenie zamkniętych wcześniej linii kolejowych i reaktywacja zawieszonych połączeń. Sygnalizowane ożywienie nie pozostało bez wpływu na środowisko badaczy dziejów kolejnictwa. Medialne informacje o coraz to nowych planach i, co ważniejsze, o ich realizacjach prowokują do refleksji nad czasem minionym. Tak narodziła się myśl nowego cyklu spotkań pod hasłem: *A jednak kolej!*

Wybór nowego miejsca konferencji nieprzypadkowo padł na Lubin. To położone w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym miasto stało się centrum wielokrotnie zapowiadanych, a ostatecznie rozpoczętych przed rokiem i z powodzeniem prowadzonych prac remontowo-budowlanych głównej arterii kolejowej okręgu – linii nr 289 wiodącej z Legnicy przez Lubin do Rudnej Gwizdanowa. Ich sprawny przebieg zmierzający do rychłej rewitalizacji linii sprawił, że ideę konferencji poświęconej rozwojowi kolei podjęli również władarze miasta z prezydentem Lubina Robertem Raczyńskim na czele. Wraz z dyrektorem Muzeum Historycznego w Lubinie Markiem Zawadką wsparł on nasze przedsięwzięcie, przeniesione jesienią 2018 r. na grunt dolnośląski. Oddajemy w Państwa ręce materiały będące pokłosiem pierwszej konferencji lubińskiej poświęconej kolejnictwu, która odbyła się w dniach 19–20 IX 2018 r. Poprzez osobę głównego sprawcy poprzednich, rybnickich spotkań Dawida Kellera jest ona bezpośrednią ich kontynuacją, dlatego nazwanie jej zarazem siódmą konferencją nie wydaje się w żaden sposób nadużyciem.

Prezentowany tom otwiera artykuł Bartosza Kruka poświęcony głównej arterii kolejowej obecnego Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego: trasie Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów. Świadomość, że dzień dzisiejszy jest wynikiem działań przeszłych, pozwoliła autorowi sięgnąć wstecz i uporządkować fakty związane z tą ważną dla rejonu lubińskiego linią. Cennym uzupełnieniem jego ustaleń są wspomnienia Zbigniewa Kletowskiego poświęcone stacji Rudna Gwizdanów, które oddają powojenne trudności, ale też intensywność ówczesnego życia „na kolei”. Mamy nadzieję, że w przyszłości uda się nam przedstawić dalsze świadectwa na temat tego nie dość jeszcze rozpoznanego okresu dziejów polskiego kolejnictwa.

Tomasz Przerwa podkreślił w kolejnym tekście potrzebę rozwinięcia badań nad funkcjonowaniem kolei, do czego przydatne mogą się okazać niedoceniane materiały statystyczne. Opierając się na nich, wykazał, że przewozy osobowe w pierwszych latach „ery kolejowej” odgrywały na Śląsku daleko większą rolę niż się to dotychczas przyjęło uważać. Michał Jerczyński skupił się na prawnych ramach działalności kolei trzeciorzędnych, czyli lokalnych (*Kleinbahn*) w Prusach i obrazował to śląskimi przykładami. Na kwestie techniczne zwrócił uwagę Przemysław Dominas, który omówił dolnośląskie tunele, wskazując przy tej okazji na wybitne walory obiektu wydrążonego w latach 1876–1879 pod Małym Wołowcem koło Wałbrzycha. W naszym zamyśle kolej jest osią tematyczną, wokół której chcemy skupić specjalistów prezentujących różne spojrzenia i metodologie, co – jak wierzymy – pozwoli szerzej podejść do kwestii transportowych. Tak też należy rozumieć kolejne opracowania. Stanisław Kolouszek i Jacek Jędrzyak odnieśli się do zagadnień militarnych. Pierwszy omówił podejście pruskich władz wojskowych do umocnienia ważnych przepraw kolejowych na Wiśle i Odrze na przełomie XIX i XX w., a drugi zastrzeżenia niemieckiej armii do elektryfikacji kolei na początku XX w., w tym motywy stojące za elektryfikacją Śląskiej Kolei Górskiej. Sprzężenie transportu i turystyki przedstawił z kolei Andrzej Mielczarek, co ukazał poprzez pryzmat uzdrowisk i kąpielisk bałtyckich na niemieckim Pomorzu w okresie międzywojennym.

Funkcjonowaniem (górnio)śląskiego kolejnictwa w pierwszych powojennych latach, zajął się Dawid Keller, wskazując na zasadnicze znaczenie przewozu węgla kamiennego i towarzyszące temuż problemy, w tym przekuwanie torów. Michał Surowiec przyjrzał się transportowej stronie powojennej akcji osiedleńczej w rejonie Legnicy, a Zbigniew Bereszyński przeanalizował funkcjonowanie kolei w województwie opolskim w kontekście kryzysu lat 70. XX w., wskazując na jego przyczyny i charakterystyczne objawy. W kontekście późniejszego regresu ciekawie prezentuje się analiza zmian w dostępie do kolei w ośrodkach miejskich liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, którą przeprowadził Tadeusz Bocheński. Filip Bebenow zwrócił zaś uwagę na udział organizacji społecznych w ochronie kulturowego dziedzictwa kolei, które nie znajduje w naszym kraju należytej opieki ze strony czynników państwowych. Wypada podkreślić na koniec interdyscyplinarność i wieloaspektowość prezentowanych Państwu wyników badań. Stanowią one poniekąd odbicie skomplikowanej rzeczywistości kolei, które stale się zmieniają i dopasowują do nowych potrzeb. Refleksja nad nimi powinna pozostać podobnie żywa i inspirująca.

Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk

Bartosz Kruk*

Linia kolejowa Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów.

Historia i stan dzisiejszy

Dynamicznie rozwijające się od początku XIX w. środowisko wielkoprzemysłowe Śląska od dłuższego czasu poszukiwało odpowiedniego środka transportu, aby sprawnie wywozić na dalsze rynki zbytu wydobywany masowo węgiel i produkty hutnicze. Z zainteresowaniem obserwowano doświadczenia z wykorzystaniem maszyny parowej do celów transportowych, w tym w zakresie budowy lokomotyw i pociągów oraz wytyczania linii kolejowych¹. Pierwsze projekty budowy linii kolejowych na Śląsku powstawały już w drugiej i trzeciej dekadzie XIX w. Dopiero jednak w połowie lat 40. XIX w., z inicjatywy prywatnych przedsiębiorców, zaczęto je realizować. Ich przebieg determinowały górnio- i dolnośląskie ośrodki wydobycia surowców mineralnych i ich przetwórstwa oraz centra wymiany handlowej Wrocław i Berlin – stolica Królestwa Prus. Właśnie dlatego w latach 1842–1846 Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahngesellschaft – OSE) wybudowało linię kolejową łączącą Wrocław z górnośląskimi Mysłowicami. Wkrótce też inne prywatne Towarzystwo Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (Niederschlesische-Märkische Eisenbahngesellschaft – NME) połączyło Wrocław, przez Legnicę i Węgliniec, z Berlinem².

Powstanie linii i jej przebieg

Równoległe do poczynań OSE i NME inna spółka kolejowa – Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft – BSFE) rozpoczęło budowę linii kolejowej łączącej Wrocław ze Świebodzicami. Zasadniczym celem spółki – podobnie jak konkurencyjnych towarzystw – był wywóz węgla i innych surowców mineralnych z tą tylko różnicą, że nie jak w przypadku OSE z Górnego Śląska, a z Zagłębia Wałbrzyskiego, i nie w kierunku Berlina, lecz innego ważnego handlowo miejsca – nadbałtyckich portów – Szczecina i Świnoujścia. Niemal więc równoległe z pracami nad dotarciem do Zagłębia Wałbrzyskiego towarzystwo to prowadziło prace nad stworzeniem dogodnego połączenia z Pomorzem³. W roku 1855 z Jaworzyny Śląskiej, znajdującej się na linii Wrocław–Świebodzice, poprowadzono odgałęzienie do Strzegomia, stamtąd rok później do Legnicy, leżącej na linii kolejowej z Wrocławia do Berlina. Dalej planowano skierować linię w stronę pół-

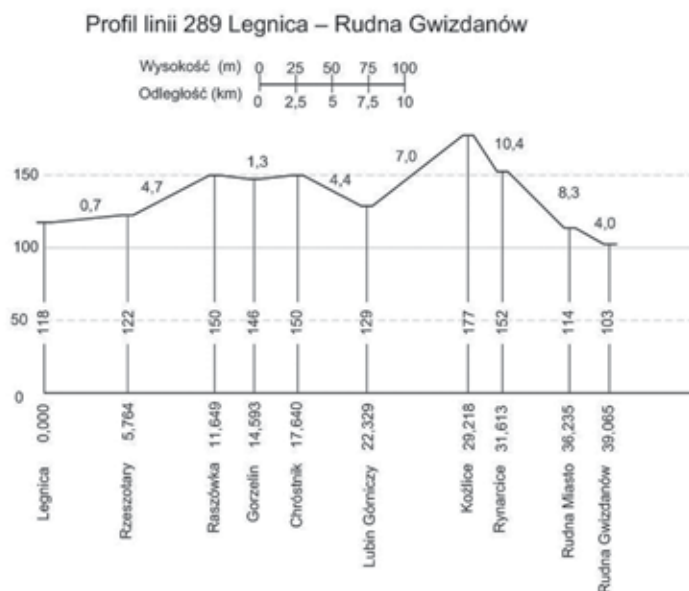
*Dr, Instytut Pamięci Narodowej, Oddział we Wrocławiu, bartosz.kruk@ipn.gov.pl

1 Pionierami w tej dziedzinie byli angielscy inżynierowie Richard Trevithick i Georg Stephenson. Pierwszy z nich już w 1801 r. skonstruował wysokoprężny silnik parowy i zastosował go w powozie zwanym odtąd parowozem, a trzy lata później zbudował pierwszy parowóz szynowy o nazwie „Inicta”. Stephenson natomiast swój pojazd, napędzany parą i poruszający się po szynach, zaprezentował po raz pierwszy w 1814 r. i nazwał go „Blücher”. Dopiero jednak w 1829 r. syn George’a Stephensona, Robert, zaprezentował szybki i sprawny parowóz, który doprowadził wkrótce do przełomu w dziedzinie masowego transportu. – A. Liebfeld, *Ojcowie postępu technicznego*, Warszawa 1970, s. 159–165.

2 Szerzej: H. Freymark, *Die Entscheidung des Schlesiens Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942, s. 25–46.

3 Już na początku 1844 r. zawiązał się komitet budowy Kolei Legnicko-Głogowskiej, mającej uzupełnić lukę między budowanymi już liniami i umożliwić połączenie okolic Jaworzyny Śląskiej z Wielkopolską. Jednak wydane w tymże roku zarządzenie, wstrzymujące wydanie nowych koncesji kolejowych, przerwało prace komitetu. Pod koniec lat 50. XIX w. projekt podjęło wspomniane Towarzystwo Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej. Szerzej na ten temat: M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 31.

nocną w kierunku Lubina i Rudnej, a następnie przez Głogów, Zieloną Górę, Czerwieńsk i Rzepin do Szczecina⁴. Na wybór trasy przez budowniczych linii wpłynęły korzystne warunki geograficzne. Począwszy od Legnicy, leżącej na obszarze Równiny Legnickiej, szlak wiódł przez lekko pofałdowaną Wysoczyznę Lubińską aż do Obniżenia Ścinawskiego. Teren na odcinku Legnica–Lubin był więc stosunkowo płaski (zob. ryc. 1), suchy i nieprzecięty zbyt dużą liczbą rzek, co pozwoliło oszczędzić na budowie kosztownych przepraw mostowych⁵. Swoje znaczenie miała również przychylność władz powiatu lubińskiego, które upatrywały w przebiegu linii szansę na rozwój tych ziem i przeznaczyły pod budowę linii 74 ha gruntu o łącznej wartości 30 tys. talarów⁶.



Ź r ó d ł o: www.jelenia.rail.pl/Linie_kolejowe/289_Legnica_Rudna_Gwizd/289.htm
(dostęp: 10.01.2019).

Rycina 1. Profil linii 289 Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów

Korzystne ukształtowanie terenu miało wpływ na tempo prac. Rozpoczęta 17 XII 1868 r. budowa 23 km odcinka z Legnicy do Lubina – prowadzona pod nadzorem mistrza budowlanego Wernicha⁷ – trwała niespełna rok. Jego uroczystego otwarcia dokonano 25 XII 1869 r. Dwa dni później uruchomiono regularne połączenie Lubina z Legnicą. Według pierwszego rozkładu jazdy na wybudowanym odcinku kursowały cztery pary pociągów osobowych⁸. Jeżeli chodzi o przewozy towarowe, to według sprawozdania rocznego BSFE z 1870 r.⁹, w pierwszym roku rozliczeniowym na stację Lubin nadanych zostało 263 272 cetnarów węgla¹⁰.

4 Plany rozbudowy linii na północ od Legnicy, stwarzającej potencjalną konkurencję w przewozach w kierunku Berlina, napotkały na zdecydowany opór ze strony zarządu Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej, będącej pod silnym państwowym wpływem. Nowa linia Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej, poprzez węzeł kolejowy w Czerwieńsku, miała uzyskać połączenie z linią Kolei Marchijsko-Poznańskiej, co stanowiło zagrożenie interesów państwowego operatora, prowadzącego przewozy z Wrocławia do Berlina przez Legnicę i Węgliniec. Na budowę linii zezwolono dopiero na przełomie lat 60. i 70. XIX w. – M. Jerczyński, S. Koziański, *op.cit.*, s. 42–43.

5 J. Kondracki, *Geografia regionalna Polski*, Warszawa 2002, s. 166–168.

6 *Lubin. Zarys rozwoju miasta na przestrzeni wieków*, red. K. Matwijowski, Wrocław 1996, s. 112.

7 „Breslauer Morgen-Zeitung” Nr. 302 z 25 XII 1869.

8 „Breslauer Zeitung” Nr. 622 z 27 XII 1869.

9 *Jahres Bericht über die Verwaltung Breslau-Freiburg-Schweidnitzer Eisenbahngesellschaft pro 1870*, Breslau 1871.

10 1 cetnar – jednostka masy o zróżnicowanej wielkości ok. 50 kg stosowana wówczas w krajach anglosaskich i niemieckich. Na tle takich stacji, jak Legnica (908 644 cetnarów), Świdnica (687 288 cetnarów) czy Jawor (472 895 cetnarów) stanowiło to wartość niewielką. W skali przewozów całej sieci Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (Wrocław–Świebodzice i Legnica–Ząbkowice Śląskie), gdzie nadanie węgla wyniosło we wspomnianym roku 9 084 252 cetnary, wartość ta stanowiła zaledwie 2,9% nadania. Można zatem wnioskować, że w początkowym okresie funkcjonowania odcinka, na tle innych miejscowości w regionie, przewozy węgla ze stacji w Lubinie były niewielkie.



Źródło: lueben-damals.de.
Rycina 2. Budynek stacji kolejowej w Lubinie

Budowa następnego odcinka z Lubina przez Rudną do Głogowa przebiegała równie sprawnie, pomimo sporych przewyższeń na trasie Lubin–Kozłice, które wymagały przeprowadzenia przekopów znacznej głębokości. Pozytywne wyniki odbiorów technicznych, przeprowadzonych w maju 1870 r. na poszczególnych odcinkach linii, dokonywanych przez przedstawicieli BSFE w osobach dyrektora Glauera i radcy budowlanego Vogta w obecności cywilnych i wojskowych władz Głogów zapowiadały pomyślne zakończenie inwestycji¹¹. Uroczystego otwarcia linii w Głogowie dokonano 9 I 1871 r. Wjeżdżający na dworzec odświętnie przystrojony pociąg witali mieszkańcy miasta oraz przedstawiciele sąsiednich miejscowości znajdujących się na trasie przejazdu¹².



Źródło: lueben-damals.de.
Rycina 3. Budynek stacji kolejowej w Lubinie – widok od strony peronu

¹¹ „Breslauer Zeitung” Nr. 225 z 17 V 1870.

¹² „Breslauer Zeitung” Nr. 14 z 9 I 1871. Dnia 1 X 1871 r. kolej dotarła do Czerwieńska, 1 V 1874 r. do Rzepina, 2 I 1875 r. do Kostrzyna, 16 XI 1876 r. do Chojny i wreszcie 15 V 1877 r. do Szczecina. – M. Jerczyński, S. Koziarski, *op.cit.*, s. 52–53.

Stacje i przystanki

Na linii rozmieszczono początkowo siedem stacji i przystanków. Zlokalizowane zostały w następujących miejscach: Legnica (Liegnitz), Rzeszotary (Rüstern), Raszówka (Vorderheide – przez pierwsze miesiące nazwa stacji brzmiała Neurode/Karczowiska od znajdującej się w sąsiedztwie miejscowości)¹³, Lubin (Lüben), Koźlice (Koslitz), Rynarcice (Groß Rinnersdorf), Rudna Gwizdanów (Raudten Queissen). W roku 1903 liczba stacji na linii wzrosła do ośmiu, bowiem oddano do użytku stację Rudna Miasto (Raudten Süd, od 1921 r. Raudten-Stadt)¹⁴. Każda ze stacji posiadała własny dworzec kolejowy. Wraz z uruchomieniem odcinka Lubin–Legnica w końcu 1869 r. w Lubinie otwarto dworzec kolejowy, pod którego budowę miejscowe władze przeznaczyły 5 ha gruntów¹⁵. Budynek dworca wzniesiony został z czerwonej cegły. Był typowym dla lat 70 i 80. XIX w. obiektem, wybudowanym w konwencji przemysłowej. Parter miał styl arkadowy, natomiast w górnych kondygnacjach znajdowały się wykroje okienne o łukach odcinkowych. Do południowej elewacji budynku dostawiony został niewielki moduł, we wnętrzu którego poprowadzono ciąg komunikacyjny klatki schodowej. Poszczególne moduły dworca nakryto dwuspadowym dachem drewnianej konstrukcji, pokrytym papą bitumiczną¹⁶. Wewnątrz budynku mieściła się duża przestronna poczekalnia i kasy. W szczycie budynku zamontowano zegar. Wyjście na perony było zadaszone lekką drewnianą wiatą peronową. Wokół dworca posadzono pnące krzewy i kwiaty. Plac przed dworcem wybrukowano, aby ułatwić dojazd dla dorożek¹⁷. W roku 1909 dokonano pierwszej poważnej przebudowy dworca w Lubinie. Podwyższono również perony i dobudowano budkę dróżnika. Na przylegającym do dworca placu, zainstalowano trójramienną lampę oświetlającą cały teren¹⁸.

Tabela 1

Wykaz stacji i przystanków wraz z odległościami

| Nazwa punktu | Rodzaj punktu | Kilometraż |
|----------------------|--------------------|------------|
| Legnica (Lg) | stacja węzłowa | 0,000 km |
| Rzeszotary (Ry) | przystanek osobowy | 5,764 km |
| Raszówka (Rw) | stacja | 11,649 km |
| Gorzelin* | przystanek osobowy | 14,593 km |
| Chróstnik** | przystanek osobowy | 17,640 km |
| Lubin Górniczy (Lb) | stacja węzłowa | 22,329 km |
| Koźlice (Kl) | przystanek osobowy | 29,118 km |
| Rynarcice | przystanek osobowy | 31,613 km |
| Rudna Miasto | przystanek osobowy | 36,235 km |
| Rudna Gwizdanów (RG) | stacja węzłowa | 39,065 km |

* Przystanek powstał po 1960 r.

** Przed 1945 r. była tam jedynie ładownia.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: R. Stankiewicz, M. Stiasny, *Atlas linii kolejowych Polski*, Rybnik 2014, k. E3 i F3.

13 „Breslauer Morgen-Zeitung” Nr. 622 z 27 XII 1869.

14 R. Stankiewicz, M. Stiasny, *Atlas linii kolejowych Polski 2014*, Rybnik 2014. Początkowo Rudna posiadała jeden dworzec. Był on usytuowany 2 km za Rudną we wsi Gwizdanów (*Bahnhof Raudten*, od 1935 r. *Raudten Queissen* obecnie stacja Rudna Gwizdanów). W 1903 r. liczba stacji na linii wzrosła do ośmiu, ponieważ oddano do użytku stację Rudna Miasto (*Raudten Süd*, od 1921 r. *Raudten Stadt*).

15 *Lubin. Zarys rozwoju...*, s. 112.

16 Na temat architektury dworców kolejowych budowanych w latach 60.–80. XIX w. pisał ostatnio P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej – mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013, s. 210–211.

17 M. Owczarek, *Historia dworca kolejowego w Lubinie*, <http://magazyn.elubin.pl/historia-dworca-kolejowego-w-lubinie/> (dostęp: 10.01.2019).

18 *Ibidem*.



Źródło: „Breslauer Morgen-Zeitung” Nr. 302 z 25 XII 1869.
Rycina 4. Pierwszy rozkład jazdy z 1869 r.

Pierwsze lata funkcjonowania linii kolejowej

W latach 1871–1874, według wcześniejszych założeń, linia Legnica–Rudna Gwizdanów stanowiła główną magistralę łączącą Zagłębie Wałbrzyskie z Pomorzem. Znaczenie odcinka zmalało po uruchomieniu 1 VIII 1874 r. przez BSFE skróconego połączenia z Wrocławiem, biegnącego z Rudnej w kierunku Wrocławia przez Wołów i Brzeg Dolny. Zyskała na tym stacja Rudna Gwizdanów, stając się ważnym węzłem na magistrali Wrocław–Szczecin¹⁹.

¹⁹ M. Jerczyński, S. Koziarski, *op.cit.*, s. 52–53.



Źródło: lueben-damals.de.
Rycina 5. Rudna Gwizdanów (Raudten Queissen)

Powstanie linii kolejowej z Legnicy do Lubina i dalej do Rudnej Gwizdanowa było ważnym czynnikiem w rozwoju Lubina²⁰. Połączenia kolejowe zapewniły okolicznym mieszkańcom dogodny dojazd do nowo powstających zakładów pracy²¹. Przyspieszony transport tańszych produktów miał jednak doprowadzić w latach 80. XIX w. do upadku lubińskiego sukiennictwa²². Pojawienie się kolei na terenie powiatu lubińskiego miało znaczny wpływ na dalszy rozwój nie tylko Lubina, ale też, a może przede wszystkim Rudnej, która dzięki lokalizacji stacji węzłowej w sąsiednim Gwizdanowie skutecznie wykorzystwała okazję do rozwoju. Jak wspomniano, w 1903 r. miasto otrzymało dworzec kolejowy. Był to niewielki parterowy budynek konstrukcji szkieletowej. Mieściły się w nim poczekalnia, kasa biletowa i nastawnia. Obok z czasem wyrosło kolejowe osiedle²³. W roku 1908 powstała w Rudnej fabryka przetwórstwa ziemniaków, a wraz z nią bocznica mająca swój początek w obrębie stacji kolejowej. Rok później uruchomiono wodociąg miejski, a w 1911 r. kanalizację. Ponadto w mieście funkcjonowały dwa młyny, cegielnia, wytwórnia wyrobów ceramicznych, tartak, cegielnia, fabryka wyrobów cementowych oraz zakład produkujący mechanizmy do wiatraków, nadto znana z jakości swych wyrobów mleczarnia, w której, podobnie jak w fabryce ziemniaczanej, posiadali udziały okoliczni ziemianie. W roku 1921 funkcjonowała w Rudnej również wytwórnia torfu opałowego i spółka elektryczna²⁴. Pomimo bezpośredniego połączenia kolejowego z Wrocławiem, Głogowem i Berlinem przez Rzepin i Frankfurt nad Odrą Rudna pozostała lokalnym ośrodkiem nastawionym na obsługę okolicznego rolnictwa. W związku z rozwojem węzła kolejowego w Gwizdanowie, który był dotąd skromną wioską, liczba ludności w obrębie Rudnej wzrosła niemal czterokrotnie i jak można przypuszczać, część z niej znalazła zatrudnienie przy obsłudze kolei²⁵.

20 *Lubin. Zarys rozwoju...*, s. 115–119. W latach 40. XIX w. uruchomiono miejską cegielnię, słodownię i browar. W 1855 r. oddano do użytku miejski szpital, a w 1867 r. gazownię.

21 Ibidem. W mieście powstały: cukrownia (1881 r.), rzeźnia (1890 r.), fabryka pianin F. Langer & Co. (1896 r.), mleczarnia (1904 r.) oraz stacjonował garnizon. Poza tym działały: tkalnia bawełny, płatkarnia ziemniaków, przetwórnia warzywno-owocowa. Funkcjonowały również trzy tartaki oraz wytwórnia obuwia wojskowego. Na temat zakładów istniejących na terenie Lubina. – S. Tokarczuk, *Lubin. Dzieje miasta*, Wrocław 2003, s. 75–76.

22 S. Tokarczuk, *op.cit.*, s. 114.

23 W 1900 r. właściciel ziemski z Brodowa Friedrich Teichman podarował miastu część posiadanych ziem na rzecz budowy dworca kolejowego, który powstał ostatecznie trzy lata później. – <http://www.glogow.pl/okolice/podstrony/lubinski/rudna.htm> (dostęp: 18.01.2019).

24 <http://rudna.pl/historia.html> (dostęp: 18.01.2019).

25 <http://rudna.pl/gwizdanow.html> (dostęp: 10.01.2019).



Breslau-Schweidnitz-Dreiburger Eisenbahn.

Fahrplan zwischen Liegnitz und Glogau (Nieder-Zartau)
vom 9. Januar 1871 bis auf Weiteres.

| Abgang von | Morgens. | | | | Abends. | | | | Abgang von | Morgens. | | | | Abends. | | | |
|--------------------------------|----------|----|---|----|---------|----|----|----|------------------------|----------|----|----|----|---------|----|----|----|
| | 1 | 3 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 | 15 | | 1 | 3 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 | 15 |
| Liegnitz | 9 | 1 | 3 | 46 | 9 | 6 | 10 | 12 | Glogau (Nieder-Zartau) | — | — | 10 | 47 | 6 | 26 | — | — |
| Neurode | 9 | 15 | 4 | 15 | 9 | 21 | 10 | 31 | Gramschütz | — | — | 11 | 10 | 8 | 49 | — | — |
| Lüben | 9 | 31 | 4 | 44 | — | — | — | — | Raudten | — | — | 11 | 31 | 7 | 10 | — | — |
| Ankunft | — | — | — | — | 9 | 34 | 10 | 49 | Lüben | 5 | — | 12 | 8 | 7 | 47 | — | — |
| Raudten | 9 | 59 | 5 | 21 | — | — | — | — | Neurode | 5 | 26 | 12 | 22 | 8 | 16 | — | — |
| Gramschütz | 10 | 13 | 5 | 42 | — | — | — | — | Liegnitz | 5 | 50 | 12 | 36 | 8 | 40 | — | — |
| Glogau (Nieder-Zartau) Ankunft | 10 | 27 | 0 | — | — | — | — | — | Ankunft | — | — | — | — | — | — | — | — |

Directorium. [987]

Źródło: „Breslauer Zeitung” Nr. 14 z 9 I 1871.
Rycina 6. Rozkład jazdy obowiązujący od dnia otwarcia linii Legnica–Głogów (9 I 1871 r.)

Dalsze lata funkcjonowania

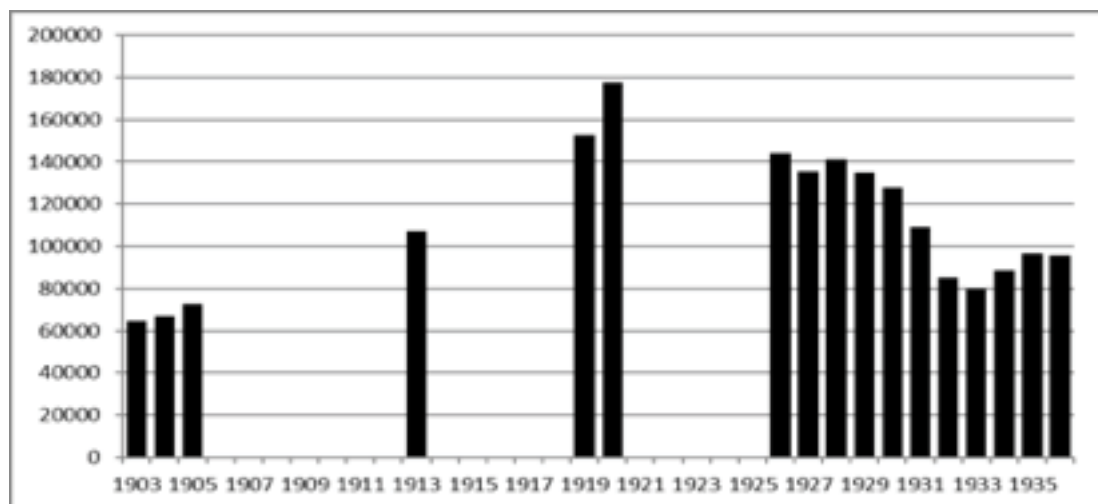
Budowa linii kolejowej z Legnicy przez Lubin do Rudnej Gwizdanowa dała impuls do dalszego rozwoju kolei na tym terenie. W powiecie z inicjatywy środowisk ziemiańskich powstały wkrótce kolejne połączenia kolejowe. Dnia 15 IX 1900 r. uruchomiono lokalne połączenie z Rudnej Gwizdanowa do Polkowic (Heerwegen-Raudtener Kleinbahn A.G.), a 15 IX 1910 r. z Lubina do Chocianowa (Kleinbahn A.G. Lüben–Kotzenau), co sprawiło, że Lubin stał się stacją węzłową. Sprzyjała temu ustawa „O kolejach lokalnych i bocznicach prywatnych” (Gesetz über Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen) z 28 VII 1892 r. mająca stworzyć jak pisano „istotne ułatwienia proceduralne i techniczne dla budowy linii kolejowych miejscowego znaczenia”²⁶. W związku z powstaniem węzła kolejowego w Lubinie w 1915 r. oddano do użytku niewielką dwustanowiskową parowozownię z kanałami rewizyjnymi. Obsługiwała ona lokomotywy kursujące w ramach połączeń do Chocianowa oraz Legnicy i Głogowa. W parowozowni stacjonowały dwa trzyosiowe tendraki produkcji Linke-Hoffman Werke AG. Nieco później pozyskano maszynę serii T3. Do przewozów pasażerskich służyły trzy wagony osobowe i jeden bagażowo-pocztowy, a do ruchu towarowego 12 wagonów²⁷.

Rosnące zainteresowanie koleją w tym rejonie znalazło potwierdzenie we frekwencji przewozów osobowych. Świadczą o tym dane zamieszczone na rycinie 7, dotyczące sprzedaży biletów na największej stacji omawianej linii – w Lubinie. Występujące w prezentowanym okresie wydarzenia – I wojna światowa i trudne lata powojennego kryzysu,

26 M. Jerczyński, S. Koziarski, *op.cit.*, s. 82–83.

27 A. Gajna, T. Korycki, *Kolejka Lubin–Chocianów*, „Świat Kolei” 2009, nr 1, s. 22–23.

jak również światowy kryzys gospodarczy lat 30. XX w., które spowodowały wyraźne spadki sprzedaży biletów, a tym samym zmniejszenie liczby pasażerów w przewozach osobowych – nie wpłynęły na zmianę ogólnej oceny dotyczącej ważnej roli, jaką pełniła kolej w życiu lokalnej społeczności, dla której nadal była swoistym „oknem na świat”.



Źródło: Opracowanie Tomasza Przerwy na podstawie: *Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau für das Etatsjahr 1905*, s. 24; 1919, s. 26; 1920, s. 24; *Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Stationsstatistik für das Kalenderjahr 1927*, s. 60; *Reichsbahndirektion Breslau. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1930*, s. 292; 1933, s. 296; *Reichsbahndirektion Breslau. Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofstatistik). Geschäftsjahr 1934*, s. 268; 1936, s. 110.

Rycina 7. Liczba sprzedanych biletów kolejowych ze stacji Lubin w latach 1903–1936

Wojna i pierwsze powojenne lata

W pierwszych latach II wojny światowej na Śląsku nie były prowadzone żadne działania zbrojne. Wpłynęło to na decyzje władz o przeniesieniu i koncentracji w tym rejonie znacznej części przemysłu zbrojeniowego. Rzadko docierały tu również alianckie naloty bombowe, tak częste w centrum i na zachodzie Niemiec. Kiedy jednak latem 1944 r. Armia Czerwona, osiągnąwszy linię Wisły i rejon Prus Wschodnich, stanęła u przedwojennych granic III Rzeszy, stało się jasne, że dotychczasowe bezpieczeństwo było iluzoryczne. Oddziały Armii Czerwonej 12 I 1945 r. rozpoczęły wielką operację „Wisła–Odra”. Po przełamaniu niemieckiej linii obrony wzdłuż Wisły rozpoczęły marsz na Berlin i po niespełna dwóch tygodniach przekroczyły przedwojenną granicę niemiecką. Jednak wobec silnej niemieckiej obrony na linii Odry, ofensywa została zatrzymana. Dnia 19 I 1945 r. w miastach leżących w bezpośrednim sąsiedztwie frontu, m.in. w Lubinie zarządzono ewakuację mieszkańców, którzy masowo kierowali się na dworce kolejowe, skąd pociągami udawali się w głąb Rzeszy²⁸. Walki o Lubin rozpoczęły się 27 I 1945 r. i trwały do 11 lutego. W ich wyniku, straty w zabudowie wyniosły 40%, a drugie tyle było uszkodzonych. Wkrótce po zakończeniu pożogi miasto, jak i ocalała z działań wojennych linia kolejowa znalazły się pod sowieckim zarządem. Funkcjonująca na terenie Lubina sowiecka komendantura nadzorowała demontaż maszyn i urządzeń fabrycznych w płatkarni ziemniaków, mleczarni, cukrowni, które wywożono koleją na wschód. Ograbione budynki podpalano. Podobny los spotkał także obiekty użyteczności publicznej – starostwo, sąd, pocztę, kaplicę zamkową z biblioteką, drukarnię oraz zabudowę mieszkaniową. Nie inaczej było z budynkiem stacji kolejowej. Kiedy w maju 1945 r. polskie władze cywilne ostatecznie przejęły majątek miasta, rozpoczęła się jego odbudowa²⁹.

²⁸ <https://historialubina.pl/> (dostęp: 10.01.2019).

²⁹ Ibidem.

156 Raudten-Queissen–Liegnitz–Reichenbach (Eulengeb) (–Langenbielau)–Kamenz (Schles)

| | | Alle Züge 2. 3. Klasse | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|----------------------------|------------------------|-----|-----|-----|------|-------|-----|------|-------|-----|-------|-----|-------|-------|-------|-------|
| | | 10.15 | | | | | 11.00 | | | | | 11.45 | | | | | |
| km | Zug Nr | 347 | 349 | 401 | 353 | 355 | 361 | 365 | 1641 | 373 | 379 | 377 | 381 | 383 | 387 | 393 | 395 |
| 0,0 | Raudten-Queissen 156 o | ... | ... | ... | ... | 6.30 | ... | ... | ... | 11.00 | ... | ... | ... | 16.19 | 18.37 | 21.36 | ... |
| 3,4 | Raudten Stadt 144 | ... | ... | ... | ... | 6.38 | ... | ... | ... | 11.07 | ... | ... | ... | 16.25 | 18.44 | 21.54 | ... |
| 7,8 | Groß Rinnersdorf | ... | ... | ... | ... | 6.46 | ... | ... | ... | 11.16 | ... | ... | ... | 16.34 | 18.53 | 22.02 | ... |
| 10,2 | Koslitz | ... | ... | ... | ... | 6.58 | ... | ... | ... | 11.24 | ... | ... | ... | 16.42 | 19.01 | 22.10 | ... |
| 17,1 | Lüben 156 b | ... | ... | ... | ... | 7.04 | ... | ... | ... | 11.31 | ... | ... | ... | 16.49 | 19.08 | 22.17 | ... |
| 27,7 | Vorderheide | ... | ... | ... | ... | 7.07 | ... | ... | ... | 11.34 | ... | ... | ... | 16.52 | 19.10 | 22.20 | ... |
| 33,7 | Rüstern | ... | ... | ... | ... | 7.19 | ... | ... | ... | 11.48 | ... | ... | ... | 17.06 | 19.26 | 22.34 | ... |
| 38,6 | Liegnitz 145, 147 n, 156 m | ... | ... | ... | ... | 7.26 | ... | ... | ... | 11.57 | ... | ... | ... | 17.17 | 19.34 | 22.42 | ... |
| | | ... | ... | ... | ... | 7.32 | ... | ... | ... | 12.05 | ... | ... | ... | 17.24 | 19.41 | 22.49 | 23.33 |

Źródło: bazakolejowa.pl.

Rycina 8. Rozkład jazdy na rok 1944/1945

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Wrocławiu (DOKP), w której gestii znalazła się sieć kolejowa Dolnego Śląska, od momentu powstania dążyła do jak najszybszego uruchomienia połączeń kolejowych na podległym sobie terenie. Ze względu na ustanowione sowieckie zwierzchnictwo nad kolejami w związku z prowadzeniem działań wojennych oraz brak ostatecznych rozwiązań w kwestii granic państwa nie było to jednak w pełni możliwe³⁰. Odcinki normalnotorowe niewykorzystywane przez wojska sowieckie były sukcesywnie przekazywane DOKP, która następnie przystępowała do ich uruchomienia. Linia kolejowa Legnica–Rudna, ze względu na swe położenie i znikomy stopień uszkodzenia podczas działań wojennych, stanowiła ważny łącznik między wykorzystywanymi przez wojsko fragmentami magistrali wschód–zachód, tj. Katowice–Wrocław–Legnica i Leszno–Głogów–Żagań–Zasieki³¹. Sytuacja uległa zmianie z chwilą przejścia przez PKP w sierpniu 1945 r. zarządu nad kolejami³². W związku z tym z początkiem 1946 r. dwie wspomniane, prywatne dotychczas linie kolejowe, biegnące z Lubina do Chocianowa i z Rudnej do Polkowic, zostały upaństwowione i włączone do sieci PKP³³. Wobec trwającej odbudowy ze zniszczeń odrzańskich przepraw na linii kolejowej Wrocław–Głogów–Szczecin, do czasu ich ponownego uruchomienia w 1948 r., przez Legnicę–Lubin–Rudną Gwizdanów realizowano, podobnie jak w początkach jej istnienia, połączenia osobowe i towarowe do Szczecina³⁴.

Powojenne zmiany nazw stacji

Jednym z istotnych elementów przejścia przez PKP sieci kolejowej na nowo przyłączonych do Polski terenach było nadanie polskich nazw nie tylko stacjom kolejowym, ale też miejscowościom. W pionierskim okresie, wiosną 1945 r., zmian nazewniczych często dokonywali sami kolejarze delegowani na tzw. Ziemie Zachodnie i Północne. Przedstawiciele PKP niejednokrotnie jako pierwsi docierali do opustoszałych miejscowości, dokonując w sposób dowolny polonizacji niemieckich nazw. Pierwsze, polskie nazwy, bywało, występowały długo, szczególnie w lokalnym obiegu³⁵. Dość szybko przystąpiono jednak do porządkowania spraw nazewniczych. Dnia 27 VIII 1945 r. nadano obowiązujące odtąd polskie nazwy stacjom DOKP Wrocław. Na omawianej linii większość wówczas zmienionych nazw

30 Administracja wojenna rozpoczęła działalność natychmiast po przesunięciu się frontu. Jednym z podstawowych jej zadań była organizacja sprawnego transportu. W tym celu powołano 10 Wojennych Zarządów Eksploatacyjnych (Wojennoje Eksploatacionnyje Uprawlenija – WEU). Podlegały im Wojenne Oddziały Eksploatacyjne (Wojennoje Eksploatacionnyje Otdelenija – WEO) i pułki eksploatacyjne, które prowadziły ruch kolejowy na liniach frontowych i przyfrontowych. Szerzej na ten temat: *PKP na Dolnym Śląsku*, Świdnica 1946, s. 18.

31 S.M. Koziański, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole 1993, s. 73.

32 Faktyczne przekazanie zwierzchnictwa nad kolejami odbyło się dopiero 20 VIII 1945 r. – *PKP na Dolnym Śląsku...*, s. 17.

33 Zarządzenie Ministra Komunikacji z 26 VIII 1946 r. o ogłoszeniu pierwszego wykazu przedsiębiorstw komunikacyjnych podlegających przejściu na własność państwa. – Dz.U. 1946, nr 3, poz. 17; Dz.U. 1946, nr 17, poz. 114. Zob. też: „Monitor Polski” 1946, nr 110, poz. 205.

34 Sieciowe rozkłady jazdy PKP za lata 1946–1948.

35 Z pierwszą inicjatywą zmiany nazw niemieckich stacji kolejowych na polskie wyszła, powołana przez DOKP w Poznaniu w dniu 7 IV 1945 r., Komisja dla Przywrócenia Nazw Słowiańskich na Przyodrze pod przewodnictwem ks. Stanisława Kozierskiego. Zadaniem komisji było nadanie polskich nazw stacjom, przystankom i posterunkom kolejowym na ziemi lubuskiej, Przyodrze Pomorskiego i Śląska. Na pierwszym jej posiedzeniu ustalono nazwy na 16 odcinkach kolejowych, które objęły ponad 170 miejscowości. Na kolejnych posiedzeniach w dniach 13 VI i 14 VII 1945 r. ustalono polskie nazwy stacji w obrębie całej DOKP Wrocław. Zob.: Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 797, Protokoły o przepracowaniu (przywróceniu) nazw polskich stacjom kolejowym na Ziemiach Odzyskanych w 1945 r., k. 44.

funkcjonuje w takim samym brzmieniu do dziś³⁶. Wyjątek stanowiły nowo nazwane stacje Lignica, Lubień Lignicki, Rudna Głogowska i Rynarzów Lignicki. Kiedy Lignica została zmieniona na Legnica zmianom uległy również nazwy Lubień Lignicki na Lubień Legnicki oraz Rynarzów Lignicki³⁷ odpowiednio na Rynarzów Legnicki. W roku 1947 stacja Rudna Głogowska została przemianowana na Rudna Miasto³⁸. W kolejnych latach zmiany nazwy dotyczyły już tylko stacji w Lubinie. Dnia 2 V 1948 r. Lubień Legnicki zmieniono na Lubin Legnicki, a 26 V 1968 r., w związku z modernizacją lubińskiego dworca kolejowego, przeprowadzono kolejną zmianę nazwy stacji na Lubin. Następną zmianą lubińskiej stacji została dokonana 31 V 1981 r., Lubin zmieniono na Lubin Górniczy³⁹.

Wokół miedzi

W latach 1954–1955 ze stacji Lubin codziennie kursowało 4–5 par pociągów lokalnych (Legnica, Rudna Gwizdanów, Chocianów, Wrocław, Głogów) oraz dalekobieżnych: do Zielonej Góry i Szczecina⁴⁰. Odkrycie złóż miedzi w 1957 r. i rozpoczęcie budowy kopalni miedzi w Lubinie spowodowało stopniowy wzrost przewozów na linii Legnica–Rudna Gwizdanów. Rozkłady jazdy pociągów osobowych z drugiej połowy lat 50. XX w. pokazują, że liczba połączeń osobowych w ruchu lokalnym i dalekobieżnym wynosiła już siedem par pociągów na dobę⁴¹. W związku z uruchomieniem w 1960 r. Kombinat Górnico-Hutniczego Miedzi (KGHM) znacząco wzrosła liczba mieszkańców Lubina, która w ciągu dekady powiększyła się z 5471 osób w 1960 r. do 28 900 osób w 1970 r.⁴². Procesowi temu towarzyszył dalszy wzrost liczby pociągów osobowych (8–10 par na dobę). Obsługiwały one ruch lokalny, ale pozwalały również dojechać bezpośrednio do Wrocławia, Krakowa, Szczecina i Warszawy⁴³. W związku z dynamicznym rozwojem KGHM poprowadzono z Lubina odnogę o długości ok. 2 km, dając początek tzw. linii miedziowej. Połączyła ona w kolejnych latach sieć torów i bocznic przemysłowych kopalnie i zakłady przetwórstwa miedzi z Lubina, Polkowic i Rudnej. Linia tą nie prowadzono zasadniczo ruchu typowo pasażerskiego. Służyła ona do transportu urobku do hut w Głogowie i Legnicy oraz przewozu pracowników kopalni. Była ona obsługiwana przez Zakład Transportu KGHM⁴⁴. W związku z dużym natężeniem ruchu osobowego na linii Legnica–Rudna Gwizdanów powstały na niej dwa dodatkowe przystanki kolejowe w Gorzelinie i Chróstniku. W roku 1968 zakończono również gruntowną modernizację stacji i budynku dworca w Lubinie, całkowicie zmieniając jego wygląd. Otynkowano ceglaną dotąd elewację, wymieniono stolarkę okienną oraz znacznie spłaszczone dach. W bryłę budynku w nowym miejscu wbudowano elektroniczny zegar. Nad stylem gruntownie zmodernizowanego dworca kolejowego w Lubinie ubolewała ówczesna redaktor ziemkowskiego periodyku „Lübener Heimatblatt” Erika Hoffmann-Rehmie. Nie kryjąc emocji napisała: „Kiedy widzimy obraz, najpierw pytamy siebie: co to ma być? – nasz stary dworzec wyglądał tak zmieniony. Zmodernizowany?”⁴⁵.

36 *Spis stacji i przystanków DOKP we Wrocławiu*, „Okólnik DOKP we Wrocławiu” nr 4/2a/5/45.

37 Z początkiem 1946 r. powołana została do życia przez Ministra Administracji Publicznej, w porozumieniu z Ministerstwem Ziem Odzyskanych, Główna Komisja Ustalania Nazw Miejscowych pod przewodnictwem prof. Stanisława Srokowskiego. Pięcioletni okres pracy komisji pozwolił na ustalenie blisko 30 tys. nazw miejscowości. Zob.: S. Rospond, *Słownik nazw geograficznych Polski Zachodniej i Północnej*, cz. 1: *Polsko-niemiecka*–cz. 2: *Niemiecko-polska. Uzupełnienia*, Wrocław 1951.

38 *Zmiana nazw stacji*, „Okólnik Stały DOKP we Wrocławiu” nr 67/IV z 6 IX 1947.

39 *Indeks stacji, przystanków osobowych i posterunków kolejowych z nazwami aktualnymi i wcześniejszymi*, [w:] R. Stankiewicz, M. Stiasny, *op.cit.*

40 Sieciowe rozkłady jazdy PKP za lata 1954–1955.

41 Sieciowe rozkłady jazdy PKP za lata 1960–1970.

42 *Lubin 1945–1985*, red. T. Rollauer, Legnica 1986, s. 13.

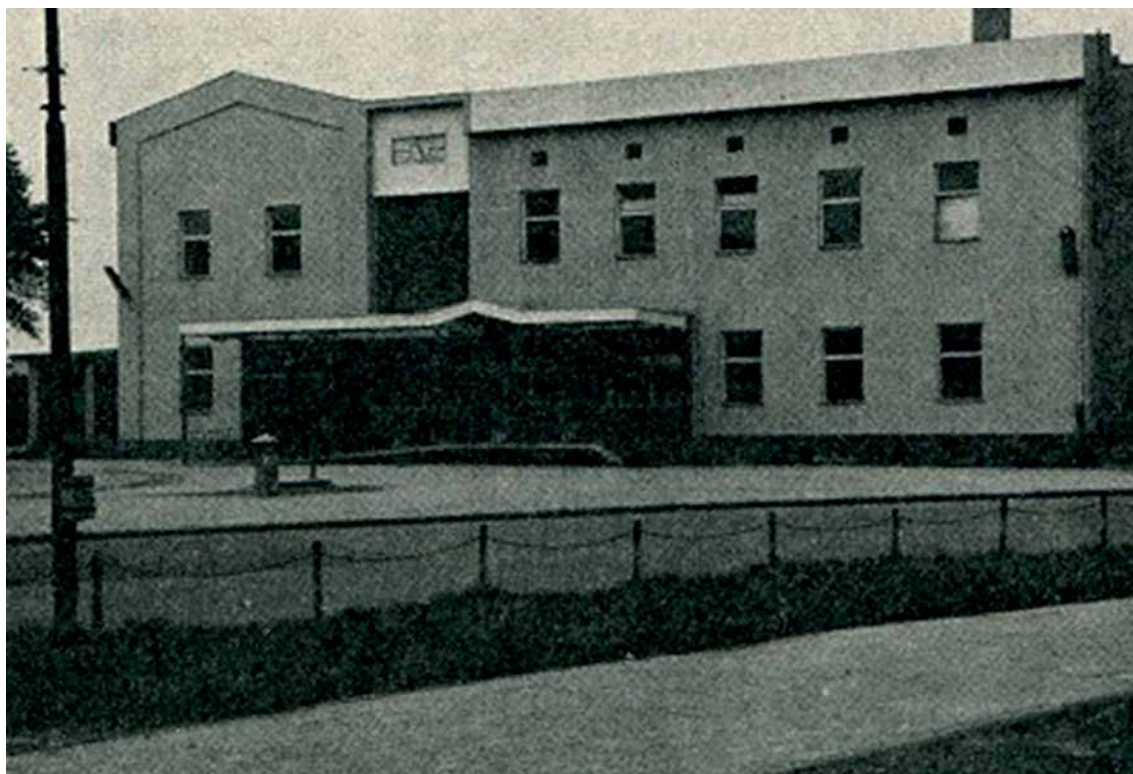
43 Sieciowe rozkłady jazdy PKP za lata 1966–1970.

44 R. Stankiewicz, M. Stiasny, *op.cit.*, k. E3 i F3. Dnia 12 IX 1991 r. KGHM został przekształcony w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa KGHM Polska Miedź SA. W ramach funkcjonowania spółka ta rozwinęła własny transport kolejowy, dokonując w 1997 r. przekształcenia Zakładu Transportu, podmiotu dotychczas odpowiedzialnego za transport, w spółkę Pol-Miedź Trans. Przedsiębiorstwo to oprócz transportu kolejowego zajmuje się również obsługą bocznic kolejowych oraz naprawą taboru. Zob.: <http://www.pmtrans.pl/historia/#> (dostęp: 12.01.2019); <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&id=1129&okno=przebieg> (dostęp: 10.01.2019).

45 E. Hoffmann-Rehmie, *Lüben 1968*, „Lübener Heimatblatt” Nr. 2 z 2 I 1969.

| 267 LEGNICA – RUDNA GWIZDANÓW | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|-------|-------------------------------|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| 1.34 | 4.02 | 17.59 | — | 13.14 | — | — | — | — | — | 21.33 | o Wrocław Gl. 260 p | 7.33 | 0.52 | — | — | 14.09 | 13.30 | — | 19.16 | — | 0.28 | | |
| 2.58 | 5.20 | 18.43 | — | 14.49 | — | — | — | — | — | 22.31 | p Legnica 260 o | 6.28 | 7.25 | — | — | 13.10 | 14.03 | — | 17.54 | — | 23.11 | | |
| 44111 | 44911 | 44913 | 44915 | 3853 | 44917 | — | — | — | — | — | Dyrekcja Wrocławska | 44912 | 55012 | 44130 | 44914 | 44916 | 8614 | 44918 | 44122 | 55056 | 44920 | | |
| 1-2 | 1-2 | 2 | 2 | 1-2 | 2 | — | — | — | — | — | km | 2 | 2 | 1-2 | 2 | 2 | 1-2 | 1-2 | 1-2 | 2 | 1-2 | | |
| 4.47 | 5.58 | 9.54 | 14.43 | 15.02 | 15.24 | — | — | — | — | — | 249, 269, 270 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 4.55 | 6.06 | 10.02 | 14.51 | — | 15.32 | — | — | — | — | — | o LEGNICA X 265 p | 5.51 | 7.09 | 7.50 | 7.46 | 12.40 | 13.57 | 16.36 | 17.40 | 21.15 | 22.33 | | |
| 5.03 | 6.15 | 10.10 | 14.59 | — | 15.40 | — | — | — | — | — | o Rzeszotary (Or) 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 5.11 | 6.23 | 10.18 | — | — | 15.48 | — | — | — | — | — | o Roszówka 12 | 5.38 | 6.53 | 7.14 | — | 12.24 | — | 16.19 | 17.24 | 20.57 | 22.16 | | |
| 5.19 | 6.32 | 10.26 | 15.13 | 15.20 | 15.56 | — | — | — | — | — | o Chrostnik (Or) 18 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 5.22 | — | 10.28 | — | — | 15.29 | 15.57 | — | — | — | — | p Lubin Legnicki 268 | 5.24 | 6.36 | 6.56 | 7.19 | 12.08 | 13.31 | 16.00 | 17.07 | 20.38 | 22.01 | | |
| 5.32 | — | 10.37 | — | — | 16.06 | — | — | — | — | — | o Kozlice (Or) 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 5.36 | — | 10.41 | — | — | 16.10 | — | — | — | — | — | o Rynarsice (Or) 32 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 5.43 | — | 10.48 | — | — | 15.48 | 16.16 | — | — | — | — | o Rudna Młasto (Od) 37 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 5.48 | — | 10.53 | — | — | 15.54 | 16.21 | — | — | — | — | p RUDNA GWIZDANÓW 271 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 5.49 | — | — | — | — | 15.55 | 18.36 | — | — | — | — | o Rudna Gwizdanów 265 p | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 6.29 | — | — | — | — | 16.22 | 19.02 | — | — | — | — | p Głogów 265 o | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| — | — | — | — | — | 17.41 | — | — | — | — | — | p Zielona Góra 353 o | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| — | — | — | — | — | 22.25 | — | — | — | — | — | p Szczecin Gl. 362 o | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| Wagony bezpośrednie: poc. 3853 X Kraków Gl.—Szczecin Gl. | | | | | | | | | | | | poc. 8614 X Szczecin Gl.—Wrocław Gl. | | | | | | | | | | | |
| .. 44129 X Legnica—Lubin Legnicki—Warszawa Gl. | | | | | | | | | | | | .. 44130 X Warszawa Gl.—Lubin Legnicki—Legnica | | | | | | | | | | | |
| .. 55011 X Kraków Gl.—Lubin Legnicki | | | | | | | | | | | | .. 44912 X Lubin Legnicki—Kraków Gl. | | | | | | | | | | | |

Źródło: bazakolejowa.pl.
Rycina 9. Rozkład jazdy na rok 1966/1967



Źródło: „Lübener Heimatblatt” Nr. 2 z 21 1960.
Rycina 10. Budynek stacji kolejowej w Lubinie po modernizacji w 1960 r.

Główna arteria komunikacyjna Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego

W wyniku reformy administracyjnej 1975 r., opisywana linia stała się główną osią komunikacyjną nowego województwa legnickiego i Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM). Istniały plany wykorzystania jej dla budowy szybkiej kolei miejskiej łączącej miasta LGOM i intensyfikacji przewozów pasażerskich. Na przeszkodzie tym planom stanęły jednak: brak koniecznych inwestycji ze strony PKP ograniczających się do zwiększenia przepustowości na jednotorowej trasie, narastający kryzys gospodarczy i polityczny, oraz rosnąca konkurencyjnością komunikacji autobusowej. Ze względu na duże obciążenie linii kolejowej Legnica–Rudna i wynikającej z tego tytułu degradacji tego szlaku kolejowego na początku lat 80. XX w. przeprowadzono jej remont. W latach 80. XX w. na stacji Lubin Górniczy zaczynały i kończyły bieg pociągi osobowe oraz przejeżdżały wraz z postojem pociągi dalekobieżne do Warszawy, Szczecina, Krakowa, a także sezonowo do miast nadmorskich i górskich (Kołobrzeg i Bielsko-Biała)⁴⁶. W roku 1985 wprowadzono oficjalną numerację linii kolejowych w Polsce, nadając linii Legnica–Rudna numer 289⁴⁷. Dążąc do poprawy przepustowości linii, jeszcze w tym samym roku rozpoczęto jej elektryfikację. Objęto nią również fragment „linii miedziowej” Lubin Górniczy–Lubin Kopalnia będący pod zarządem PKP. Całość prac zakończono 30 VIII 1986 r.⁴⁸.

Regres⁴⁹

Pomimo elektryfikacji, linia Legnica–Rudna Gwizdanów pozostała nadal jednotorowa, co wobec ustawicznie rosnących potrzeb przewozowych (szczególnie w ruchu towarowym), istotnie wpływało na jej przepustowość. W wyniku intensywnej eksploatacji szlaku postępowała również degradacja torów. W efekcie doszło do znacznego ograniczenia prędkości i wydłużeniem czasu przejazdu składów. Czynniki te oraz wspomniana rosnąca konkurencyjność transportu samochodowego doprowadziły do zawieszenia 12 XII 2004 r. regularnego ruchu pasażerskiego. W lutym 2005 r. zamknięto budynek dworca dla osób zewnętrznych, pozostawiając do 2006 r. tylko górną część biurową, gdzie znajdowała się ekspedycja towarowa PKP Cargo. Po dokonaniu niezbędnych remontów stanu nawierzchni, 9 XII 2007 r. przywrócono połączenia pasażerskie w stronę Legnicy, a 14 XII 2008 r. w stronę Rudnej Gwizdanowa⁵⁰. W rozkładzie na sezon 2008/2009 pojawiły się też połączenia Legnica–Leszno i Legnica–Głogów oraz Wrocław Główny–Lubin Górniczy. Wszystkie przewozy pasażerskie prowadzone były przez elektryczne zespoły trakcyjne serii EN 57. Na trasie Szczecin Główny–Wrocław Główny przez Lubin Górniczy pojawiał się też sezonowo pociąg dalekobieżny „Pionier”⁵¹. Ruch pasażerski powtórnie zawieszono 31 VIII 2010 r. Ostatni pociąg, który odjechał ze stacji Lubin Górniczy do Głogowa o godzinie 16.47 zegnali mieszkańcy miasta, a wydarzenie opisano w prasie i transmitowano w telewizji⁵². W kolejnych latach linią nadal prowadzono intensywny ruch towarowy – ok. 40 pociągów na dobę. Obsługiwały je lokomotywy należące nie tylko do PKP Cargo (elektrowozy serii ET 22), ale również do innych prywatnych przewoźników towarowych – w większości do Pol-Mieź-Transu (spalinowozy TEM 2, ST44 [M 62], BR 232, T 448 p oraz SM 42). W związku z intensywną eksploatacją linii została przebudowana lubińska lokomotywownia, która nadal pełni funkcję kolejową. Znajduje się w niej warsztat napraw drezyn motorowych, pługów śnieżnych i innego sprzętu torowego należącego do

46 Sieciowe rozkłady jazdy PKP za lata 1980–1989.

47 *Instrukcja D-29. Wykaz linii, łącznic i torów łączących. Załącznik do zarządzenia nr 46 Ministra Komunikacji z dnia 27 czerwca 1985 r. z późn. zm.*, „Biuletyn Polskich Kolei Państwowych” 1985, zał. do nr 22.

48 *Elektryfikacja PKP na przełomie wieków XX i XXI w. W siedemdziesiątą rocznicę elektryfikacji PKP*, Warszawa 2006, s. 141.

49 Terminem tym określa się stopniowe wyłączenie z eksploatacji linii kolejowych. Proces ten uwidacznia się stopniowym ograniczaniem na liniach kolejowych najpierw ruchu osobowego, potem towarowego i niejednokrotnie skutkuje ich zamykaniem, a nawet likwidacją. Proces ten od lat 60. XX w. towarzyszy liniom kolejowym w Polsce, nie wyłączając Dolnego Śląska. Szerzej na temat regresu kolei: Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce* Warszawa 2007.

50 Sieciowy rozkład jazdy PKP 2008–2009.

51 Ibidem.

52 P. Biały, K. Maciejak, *Pożegnanie z koleją*, „Kurier Powiatowy” 2010, nr 7, s. 13.

spółki PKP Polskie Linie Kolejowe (PLK)⁵³. Brak ruchu pasażerskiego doprowadził za to do degradacji infrastruktury dworcowej. Zdewastowany budynek dworca w Lubinie został przez PKP nieodpłatnie przekazany miastu i ostatecznie w 2012 r. rozebrany. W jego miejscu ma powstać węzeł przesiadkowy – czyli miejsce umożliwiające podróżnym dogodną zmianę środka lub rodzaju transportu⁵⁴. Podobnie w złym stanie technicznym znalazły się stacje i przystanki na całej trasie. Jedynie budynek stacji Rudna Miasto, ze względu na swój zabytkowy charakter, przeszedł w 2010 r. głęboką rewitalizację⁵⁵.



Źródło: fotopolska.eu.

Rycina 11. Budynek stacji kolejowej w Lubinie w 2012 r.

Ku lepszemu

Starania o remont linii i przywrócenie ruchu osobowego rozpoczęły się kilka lat po zawieszeniu ruchu pasażerskiego⁵⁶, niestety bez powodzenia⁵⁷. Dopiero w lutym 2017 r. PKP PLK ogłosiło przetarg na opracowanie projektu i przetarg na przeprowadzenie prac na linii 289⁵⁸. Dnia 21 VII 2017 r. w Dolnośląskim Urzędzie Wojewódzkim PKP Polskie Linie Kolejowe podpisały umowę z firmą Torpol na realizację zadania „Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica–Rudna Gwizdanów”. W zakresie prac znalazły się: remont/przebudowa 18 wiaduktów oraz budowa wiaduktu w Koźlicach, remont/przebudowa 6 mostów, remont 1 kładki dla pieszych, remont 1 przejścia pod torami, likwidacja 7 przejazdów kolejowych. Czas realizacji ustalono na koniec 2019 r. Wojewoda wrocławski Paweł Hreniak powiedział wówczas:

53 Szerzej: R. Rusak, *Pojazdy trakcyjne prywatnych przewoźników w Polsce – lokomotywy spalinowe*, „Technika Transportu Szynowego” 2008, nr 4, s. 31–45.

54 M. Czachórska, *Wezmą i zrównają z ziemią*, „Wiadomości Lubińskie” nr 213 z 14 VII 2011, s. 2; Lubin. *W miejscu starego dworca powstanie węzeł przesiadkowy*, <http://lubin.naszemiasto.pl> (dostęp: 10.01.2019).

55 M. Latoch, *Dworzec jak nowy*, „Wiadomości Lubińskie” nr 213 z 14 VII 2011, s. 12.

56 *Linia kolejowa Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów będzie remontowana*, <https://portal.Legnica.eu/aktualnosci/linia-kolejowa-legnica-lubin-rudna-gwizdanow,11662,1,6.html> (dostęp: 08.01.2019).

57 U. Romaniuk, *Remontu linii kolejowej Legnica–Lubin nie będzie. Pasażer musi być cierpliwy*, „Gazeta Wrocławska” nr 98 z 26 IV 2013.

58 <http://magazyn.elubin.pl/linia-kolejowa-nr-289-legnica-rudna-gwizdanow-przez-lubin/> (dostęp: 10.01.2018). Wartość całego projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 5.2-7 na lata 2014–2020 „Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica–Rudna Gwizdanów” oszacowano na 240 mln zł.

„Podpisanie umowy na modernizację linii kolejowej Legnica–Rudna Gwizdanów to dla mnie niezwykle ważne wydarzenie. Dzięki inwestycji pociągi pasażerskie połączą najważniejsze miasta Zagłębia Miedziowego – Głogów, Lubin i Legnicę. Wiem od mieszkańców i samorządowców, że wszyscy na to bardzo czekają. Zwiększy się dostępność do kolei oraz nastąpi wzmocnienie gospodarcze naszego regionu. Trzymam kciuki za sprawne przeprowadzenie wszystkich prac”⁵⁹.

Prace na linii kolejowej zostały podzielone na dwa etapy. Od marca 2018 r. wykonawca realizował je na 20 km odcinku z Legnicy do Lubina. Kluczowym elementem była przebudowa stacji. W efekcie powstały dwa nowe dwukrańdziowe perony o długości 200 m. Obiekty przesunięto bliżej ulicy, a ich wysokość 76 cm zapewniła dogodne wsiadanie do pociągów. Perony zostały wyposażone w nowe oświetlenie oraz tablice informacyjne. Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się zyskały w ten sposób łatwy dostęp do pociągów. Do korzystania z kolei zachęcił również nowy przystanek Lubin-Stadion położony ok. 1,5 km od stacji, przeznaczony do obsługi imprez masowych na tym obiekcie. Prace związane z jego budową zakończono w marcu 2019 r.⁶⁰. Po zakończeniu remontu zaplanowana została zmiana nazwy stacji z „Lubin Górniczy” na „Lubin”⁶¹.

Inwestycja zapewni przywrócenie, po blisko dekadzie, ruchu pasażerskiego między najważniejszymi miejscowościami Zagłębia Miedziowego. Po zakończeniu projektu pociągi pasażerskie pojadą z prędkością do 120 km/h, a składy towarowe do 80 km/h. Pozwoli to na znaczące skrócenie czasu podróży oraz zwiększenie przepustowości linii.

W związku z planowanym otwarciem linii kolejowej Legnica–Lubin–Rudna już w listopadzie 2018 r. PKP umieściło omawianą linię w kompleksowym rozkładzie PKP Polskich Linii Kolejowych na okres od 9 do 14 XII 2019 r. Zgodnie z ogłoszonym rozkładem z Wrocławia do Lubina kursować będzie 10 pociągów. Uzupełnieniem tych połączeń będą kursy z Legnicy. Większość połączeń według opublikowanego rozkładu jazdy uruchomiona zostanie 9 czerwca. Pomimo tego zarówno przewoźnik – Koleje Dolnośląskie, jak i PKP PLK zgodnie zastrzegły, że z racji trwającego remontu linii, rozkład jazdy może ulec zmianie⁶².

W marcu 2019 r., zgodnie z wytycznymi Zarządu Województwa Dolnośląskiego, ogłoszono, że uruchamiane połączenia Legnica–Lubin–Rudna nie będą obsługiwać wyremontowanych w ramach realizowanej inwestycji przystanków położonych w miejscowościach: Rzeszotary, Raszówka, Gorzelin i Chrótnik. Decyzję zarządu argumentowano chęcią takiej organizacji połączeń Lubin–Legnica–Wrocław, aby wszystkie pociągi całą trasę przejeżdżały w godzinę. To oznaczałoby nie tylko brak zatrzymań między Lubinem a Legnicą, ale także w większości miejscowości między stolicą Dolnego Śląska a Legnicą⁶³.

Rzecznik prasowy Kolei Dolnośląskich Bartłomiej Rodak, tak uzasadniał podjęte zmiany:

„Rzeczywiście przystanki są przystosowane do obsługi pasażerów, ale tylko one. W tych lokalizacjach brakuje dróg dojazdowych, parkingów, chodników. Spójrzmy na przystanek w Gorzelinie. Prowadzi tu jedynie nieutwardzona droga. Wczoraj, gdy panował upał unosiły się tumany kurzu. Dotarcie na przystanek w deszczowy dzień będzie niemożliwe – mówił obecny w Gorzelinie. – My jesteśmy przewoźnikiem i dostarczymy usługę na najwyższym poziomie, PKP Polskie Linie Kolejowe gruntownie wyremontowały przystanki, pora, żeby gminy – Miłkowice i gmina wiejska Lubin zadbały o dojazd, o parking, czy chodnik”⁶⁴.

59 <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/pociagiem-z-legnicy-do-lubina-i-rudnej-gwizdanow-3430/> (dostęp: 10.01.2018).

60 *Trwa modernizacja linii Legnica–Lubin Górniczy*, <https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/32191/trwa-modernizacja-linii-legnica-lubin-gornicz> (dostęp: 10.01.2019).

61 K. Fiszer, *Twardogóra i Lubin: korekty nazw stacji na sieci PLK*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/twardogora-i-lubin-kolejne-korekty-nazw-stacji-na-sieci-plk-88626.html> (dostęp: 15.01.2019).

62 *Pociągi z Lubina do Wrocławia – znamy rozkład!*, <http://www.lubin.pl/pociagi-z-lubina-do-wroclawia-znamy-rozklad/> (dostęp: 25.11.2018).

63 Zob. też M. Szymajda, *Start połączeń Legnica–Lubin bez zatrzymań pomiędzy miastami*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/start-polaczen-legnica-lubin-bez-zatrzyman-pomiedzy-miastami-92036.html> (dostęp: 15.06.2019).

64 M. Różański, *Na tych przystankach między Legnicą, a Lubinem pociągi się nie zatrzymają*, <http://legnica.naszemiasto.pl/artukul/na-tych-przystankach-miedzy-legnica-a-lubinem-pociagi-sie-5158057,artgal,t,id,tm.html> (dostęp: 15.06.2019). Zob. też M. Szymajda, *Start połączeń Legnica – Lubin bez zatrzymań pomiędzy miastami...*

Jak wspomniano, uruchomienie regularnych połączeń zaplanowano na 9 VI 2019 r. Dzień wcześniej dokonano uroczystego otwarcia linii. Inauguracyjny skład ruszył z Legnicy do Lubina, gdzie na stacji zaplanowano wielkie widowisko inauguracyjne powrotu połączeń kolejowych do miasta⁶⁵. Po drodze jednak został zatrzymany na stacji w miejscowości Raszków przez grupę ok. 150 osób. Byli to obok mieszkańców Raszówki, a również osoby z innych miejscowości gminy Lubin: Gorzelina, Karczowisk, Bukowej, Liśca, Wiercienia, Zimnej Wody, Chróstnika oraz Rzeszotar w gminie Miłkowice. Protestowali oni przeciwko nieuwzględnieniu w rozkładzie jazdy, tj. niezatrzymywaniu się pociągów w miejscowościach znajdujących się na linii kolejowej pomiędzy Legnicą a Lubinem. Protest, który odbił się szerokim echem w całym kraju, sprawił, że dokonano stosownej korekty w rozkładzie jazdy pociągów, która weszła w życie już 17 VI 2019 r.⁶⁶.

Ostatecznie w rozkładzie jazdy przewidziano kursowanie 9 par pociągów w dni robocze oraz 6 par w dni wolne od pracy. Dodatkowo zapewniono kilka połączeń z przesiadkami w Legnicy. Wydłużono dotychczasowe relacje pociągów Wrocław–Legnica oraz uruchomiono dwa zupełnie nowe połączenia Wrocław–Lubin, tak iż łączna liczba połączeń na odcinku Wrocław–Legnica wzrosła z 26 do 28 par. Najszybszy pociąg pokona trasę Wrocław–Lubin w 57 minut. Liczba połączeń w kierunku Legnicy wzrosła również w piątki i weekendy⁶⁷.

65 M Szymajda, *Lubin z przytupem powita powrót pociągów*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/lubin-z-przytupem-powita-powrot-pociagow-rozklad-jazdy-i-ceny-biletow-92092.html> (dostęp: 15.06.2019).

66 <http://magazyn.elubin.pl/kolej-na-gmine-lubin-pociagi-zatrzymaja-sie-juz-w-poniedzialek/> (dostęp: 15.06.2019).

67 <https://www.wroclaw.pl/wakacyjne-zmiany-w-rozkladach-kolejowych> (dostęp: 15.06.2019).

Zbigniew Kletowski*

Kolejarze pionierami polskości na Ziemiach Zachodnich

– wspomnienia syna dyżurnego ruchu ze stacji Rudna Gwizdanów

Rudna Gwizdanów jest średniej wielkości stacją węzłową, usytuowaną w ciągu linii kolejowej nr 273 – popularnej „Odrzanki” i leży w połowie drogi między Ścinawą i Głogowem. W opinii autora powojenna historia tej stacji, jak również jej los obecny, jest reprezentatywna dla większości tego typu stacji w zachodniej Polsce. Fakt ten oraz to, że w rozmowach ze współczesnymi kolejarzami autor stwierdził słabą znajomość powojennych realiów, stanowiło asumpt do napisania tego krótkiego, wspomnieniowego artykułu.

Rodzina nasza pochodzi z Zamojszczyzny, gdzie tato w latach okupacji pracował jako dyżurny ruchu. Po zakończeniu działań wojennych i włączeniu, po konferencji poczdamskiej, tzw. Ziem Zachodnich i Północnych do Polski wielu kolejarzy ze wschodnich terenów kraju przeniesiono służbowo na, będące ciągle jeszcze pod kontrolą Armii Czerwonej, Ziemie Zachodnie, aby zorganizować i rozwijać tam sieć Polskich Kolei Państwowych. Ojciec otrzymał polecenie wyjazdu chyba w połowie 1945 r. Po przybyciu na Dolny Śląsk został skierowany do służby na stacji w Gwizdanowie. Dla mieszkańców Lubelszczyzny, jak i dla wszystkich innych osób ze wschodniej Polski, przeprowadzka na wrogie dotąd tereny niedawnej Trzeciej Rzeszy, które miały teraz należeć do Polski, związana była z olbrzymim niepokojem o własne bezpieczeństwo i najbliższą przyszłość. Sytuacja polityczna w Europie była bowiem niestabilna, a międzynarodowy status tych ziem niepewny. I chociaż wtedy nazywanie pierwszych Polaków na tych ziemiach „pionierami polskości” było może nieco na wyrost, to teraz, patrząc z perspektywy obecnego pokolenia – żyjącego w unormowanej politycznie i prawnie rzeczywistości – taka nazwa jest moim zdaniem nie tylko jak najbardziej usprawiedliwiona, ale jest wręcz powinnością w stosunku do ludzi, którzy odeszli już do historii, a którzy budowali tutaj po wojnie zręby polskiej państwowości. Współczesne pokolenie winno wiedzieć i pamiętać o tym, co oni zrobili dla swoich następców, ile ich to kosztowało pracy, ile serca musieli włożyć w swoje zaangażowanie i wysiłek.

Z opowiadań ojca pamiętam, że gdy przybył on latem 1945 r. w pierwszej grupie kolejarzy do Gwizdanowa nie było jeszcze tutaj polskiej ludności. Administracja polska dopiero się organizowała, a krajobraz wyglądał jak po bitwie. Wszędzie było dużo zniszczonego sprzętu wojskowego, samochodów i dział. Bez trudu można było znaleźć broń, zaś amunicji było zatrzęsienie. W lasach leżały jeszcze trupy żołnierzy. Ze względu na własne bezpieczeństwo, kolejarze zamieszkali zatem początkowo w wiosce w przykościelnej plebanii. Starali się mieszkać z dala od stacji kolejowej, wokół której było duże skupisko Rosjan – niebezpiecznych zwłaszcza nocą. Do budynku stacyjnego i domów w jego pobliżu

* Dr hab., prof. nadzw. INTiBS PAN, Instytut Niskich Temperatur i Badań Strukturalnych PAN we Wrocławiu, zbig18@op.pl



Rycina 1. Druga połowa lat 40. Pierwsi polscy dyżurni ruchu ze stacji Rudna Gwizdanów. Zdjęcie zrobiono z pomostu nastawni dysponującej w kierunku wiaduktu kolejowego. Stoją od lewej: N.N., Witold Kletowski (ojciec autora), pan Pryczek i Bolesław Popadiuk – późniejszy wieloletni zawiadowca stacji. Fot. R. Markiewicz

kolejarze przenieśli się dopiero po kilku miesiącach. W wiosce mieszkało jeszcze kilka rodzin niemieckich, które wysiedlono do 1946 r.

Wyłączną kontrolę nad ruchem pociągów sprawowali początkowo Rosjanie. Liczba polskich kolejarzy na stacji zwiększała się stopniowo i, gdy była już dostateczna, przejęli oni od Rosjan obowiązki służbowe. Okazało się wtedy, że kierowanie ruchem pociągów przez Polaków zaczęło prowadzić do ostrych konfliktów między polskimi dyżurnymi ruchu i rosyjskimi dowódcami pociągów wojskowych oraz towarowych wywożących masowo wojenne łupy na wschód. Rosjanie usiłowali wymóc na Polakach wygodny dla siebie ruch pociągów, nie zwracając uwagi na sprawy bezpieczeństwa i rozkładu jazdy. Problemem byli również włóczący się żołnierze rosyjscy, którzy uważali, że wszystko dookoła jest dobrem zdobycznym i dlatego obrona przez kolejarzy swojej skromnej własności (np. roweru czy zegarka) była często grą o własne życie. Przed takimi aktami przemocy broniono się działając w grupie i posiadając własną broń, co było istotne zwłaszcza w nocy. Natomiast w sytuacjach krytycznych, kiedy to radziecki dowódca wyciągał pistolet, repetował i kierował w stronę dyżurnego ruchu z żądaniem natychmiastowej wolnej drogi dla jego transportu, zbawiennym było chwycenie za telefon i udawanie, że powiadamia się o tym marszałka Konstantego Rokossowskiego, którego żołnierze rosyjscy panicznie się bali. Rokossowski miał wówczas swoją kwaterę w pobliskiej Legnicy, co bardzo uprawdopodobniało fakt takiej rozmowy i prawie zawsze odnosiło pożądany skutek. We wspomnieniach ojca pierwsze dwa powojenne lata służby, do których ojciec rzadko wracał, były najbardziej niebezpieczne ze względu na wspomniane konflikty z Rosjanami, agresywnych szabrowników, brak kontaktu z rodzinami, trudności aprowizacyjne

oraz niedostatek opału zimą. Fakt przejścia przez Polaków kontroli nad stacją Rudna Gwizdanów został przez kolejarzy uwieczniony przez ustawienie dużego drewnianego krzyża koło budynku stacyjnego. Otoczenie tego krzyża, zawsze obficie ukwiecone, było i jest do dzisiaj pielęgnowane przez żony kolejarzy.



Rycina 3. Rok 1948 – peron stacji Rudna Gwizdanów. Z okna wagonu klasy 3 wygląda autor niniejszych wspomnień w czapce dyżurnego ruchu (nałożył mi ją do zdjęcia ojciec pełniący wówczas służbę na peronie). Stojący kolejarz to długoletni biletter – pan Stasiuk. Wyjaśnienie dla młodszych czytelników: biletterem był pracownik, który w specjalnej bramce przed wejściem na perony sprawdzał wyjeżdżającym pasażerom bilety. Zbierał on również bilety od przyjeżdżających podróżnych, bo były one własnością PKP, a nie pasażerów. Fot. R. Markiewicz

W nowej, powojennej rzeczywistości, niemiecka, duża i głównie towarowa stacja kolejowa „Raudten Queissen” otrzymała polską nazwę Rudna Gwizdanów i stała się ważną stacją węzłową koordynującą ruch pociągów najpierw wojskowych i towarowych, a później również osobowych w kierunkach: przez Głogów do Zielonej Góry, przez Ścinawę do Wrocławia, przez Lubin do Legnicy oraz na krótkiej linii do Polkowic. Stopniowe zmniejszanie obecności Rosjan oraz wysiedlenie Niemców zwiększyło bezpieczeństwo Polaków na tyle, że możliwe stało się sprowadzenie rodzin oraz większej liczby repatriantów ze wschodnich obszarów Polski. Jakkolwiek pierwsi przesiedleńcy przybyli na teren gminy Rudna już późnym latem 1945 r., jednak ich większość przyjechała dopiero w następnych dwu latach. Mama razem ze mną dotarła do ojca wiosną 1947 r. i zamieszkaliśmy wszyscy razem w budynku stacyjnym. Ja miałem wówczas trzy lata i byłem drugim polskim dzieckiem w Gwizdanowie. Wtedy też zaczęli przybywać do Gwizdanowa pierwsi repatrianci, którymi byli Polacy „zza Buga” oraz Łemkowie przesiedlani w ramach Akcji „Wisła”. Budynki i urządzenia stacyjne przeszły przez działania wojenne praktycznie bez większych zniszczeń, mimo że przez naszą gminę przetoczyła się ofensywa w lutym 1945 r. Spaleniu uległy jedynie dwa duże bloki mieszkalne, z których jeden rozebrano w latach 50. XX w., a odzyskane cegły przeznaczono na odbudowę Warszawy, a drugi – znajdujący się obok nastawni południowej – został na przełomie lat 70. i 80. XX w. odbudowany i zasiedlony. Lekko uszkodzony budynek piekarni, z dużym piecem piekarniczym, znajdujący się naprzeciwko tego bloku również rozebrano na cegły w ramach akcji „Cały naród buduje swoją stolicę”.



Rycina 3. Parowóz pociągu towarowego nabierający wodę z żurawia stacyjnego. W dali widać stacyjną wieżę ciśnień, a na dachu budynku wysoki maszt anteny radiotelefonu zamontowanego do szybkiego kontaktu z Lubinem i Polkowicami. Radiotelefon ten nie spełniał należycie swojej roli i został wkrótce zdemontowany. Fot. Z. Kletowski

Stacja, oprócz dużego budynku głównego, posiadała dwie nastawnie: północną i południową, a także duże zaplecze do obsługi parowozów. W skład tego zaplecza wchodziła parowozownia z dużymi składami na węgiel, dwie obrotnice parowozów – jedna obok parowozowni, druga po południowej stronie budynku stacyjnego (zdemontowana w latach 50. XX w.) – oraz trzy żurawie do napełniania parowozów wodą, zasilane ze stacyjnej wieży ciśnień. Ciekawostką jest to, że do napełniania tej wieży w pierwszych latach po wojnie używano zainstalowanej tam maszyny parowej, której bardzo efektownej pracy, z sapaniem stękanieniem i buchaniem parą, my dzieciaki mogliśmy się przypatrywać bez końca. Maszyna ta w połowie lat 50. XX w. została zastąpiona silnikiem elektrycznym. Stacja posiadała również: zakład utrzymania szlaków kolejowych (tzw. Odcinek Drogowy), stolarnię, kuźnię, ambulatorium lekarskie, a w późniejszym okresie również Odcinek Zabezpieczenia Ruchu i Łączności. W budynku stacyjnym, oprócz pomieszczeń służbowych i kilku mieszkań kolejarzy, znajdowały się dwie olbrzymie sale, z których jedna była stale zamknięta, a druga (dawna sala restauracyjna) była używana jako poczekalnia. Obok niej był bufet funkcjonujący do połowy lat 50. XX w., serwujący m.in. piwo beczkowe. Niewielka grupa kolejarzy przybyłych w roku 1945 jako obsada stacji szybko się zwiększała i doszła na przełomie lat 60. i 70. XX w. do stanu około 150–160 osób. W tym okresie PKP były chyba największym pracodawcą w gminie. Na stacji Rudna Gwizdanów pracowali wtedy nie tylko mieszkańcy Gwizdanowa, ale również kilku okolicznych wiosek, a dodatkowo dojeżdżali jeszcze kolejarze z Chełmka Wołowskiego i Ścinawy. Przez stację przejeżdżało około 120 pociągów na dobę. Głównie towarowych, wiozących węgiel ze Śląska do Szczecina. W drodze powrotnej jechały zwykle puste, ale od lat 70. XX w. wozily już szwedzką rudę żelaza do śląskich hut. Dużo było również pociągów osobowych, przeważnie lokalnych, takich jak: Głogów–Wrocław, Rudna Gwizdanów–Wrocław, Rudna Gwizdanów–Legnica. Na dobę było też kilka połączeń relacji Szczecin–Kraków. W pewnym okresie jeden z tych pociągów kursował na trasie Szczecin–Przemyśl. Przez stację przejeżdżały dwa, trzy zbiorowe pociągi towarowe i parowozy z tych pociągów były używane do prac manewrowych na stacji. Od lat 60. XX w. do prac przetokowych przyjeżdżał specjalny mały parowóz, a później lokomotywka spalinowa ze Ścinawy. Na przełomie lat 50. i 60. zdarzył się na stacji jedyny wypadek śmiertelny. Manewrowy podczas spinania wagonów nie zdążył wejść między wagony i został zgnieciony zderzakami. Mimo sztucznego oddychania, nie udało się go uratować.



Rycina 4. Parowóz nadjeżdżający na stację od strony Głogowa. Wyraźnie widoczne jest cięgło drutowe biegnące poza semafor wjazdowy dalej do niewidocznej już tarczy. Ona jako pierwsza sygnalizowała maszyniście pociągu czy semafor jest w pozycji „stój”, czy też „wolna droga” (pierwsza połowa lat 60.). Fot. Z. Kletowski

W pierwszych latach po wojnie kolejarze cieszyli się dość dużym prestiżem społecznym, na który rzutowała prawdopodobnie pozycja kolejarzy w Polsce przedwojennej. Niestety, z biegiem czasu zawód kolejarza ulegał szybkiej deprecjacji i pauperyzacji. Mimo tego w czasach, o których wspominam, na kolei panowała dyscyplina i porządek. Przykładowo, nie do pomyslenia byłoby pójście na służbę po cywilnemu, a nie w mundurze kolejarzkim. Pamiętam z opowiadań ojca, że na przełomie lat 50. i 60. XX w. nowo powołany naczelnik DOKP (Dolnośląskich Okręgowych Kolei Państwowych) zorganizował we Wrocławiu odprawę wszystkich zawiadowców stacji. Na tę odprawę kilku z nich przyjechało po cywilnemu. Wszyscy oni zostali natychmiast zwolnieni ze stanowisk kierowniczych.



Rycina 5. Aparat Morse'a z Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu. Dokładnie takie aparaty były w użyciu na nastawni dysponującej stacji Rudna Gwizdanów. Mechanizm sprężynowy widoczny w środku zdjęcia przewijał ruchem jednostajnym papierową taśmę z zasobnika ukrytego w pudle na zewnętrzną rolkę widoczną z lewej strony. Kreski i kropki były rysowane przez maczane w tuszu kółeczko dociskane do taśmy w rytm pracy klucza w stacji nadawczej. Własną korespondencję nadawało się kluczem telegraficznym widocznym z prawej strony kadru. Fot. Z. Kletowski

Ówczesne wyposażenie techniczne stacji było jak na dzisiejsze warunki prymitywne. Do lat 50. XX w. nie było jeszcze zainstalowanych systemów bezpiecznego ruchu pociągów, tj. istniała ewentualność dopuszczenia do jazdy dwóch pociągów po jednym torze. Do dokumentacji przybycia pociągów na sąsiednie stacje używano aparatów Morse'a z zapisem korespondencji na taśmie papierowej. Trzy aparaty Morse'a były zainstalowane na nastawni południowej (dysponującej) i dlatego każdy pracujący tam dyżurny ruchu musiał biegle czytać i pisać w tym alfabecie. Zapisane krążki papierowej taśmy były ewidencjonowane i przechowywane w stacyjnym archiwum. Do oświetlania latarń na rozjazdach i semaforach używano lamp naftowych, a do obowiązków nastawniczego, oprócz przekładania zwrotnic i ich konserwacji, należała codzienna obsługa kilkudziesięciu takich lamp oraz uzupełnianie w nich nafty i knota. Przekładanie zwrotnic i podnoszenie semaforów odbywało się poprzez system dźwigni i cięgien linowo-drutowych. Przełożenie niektórych zwrotnic, a zwłaszcza podniesienie semaforów wjazdowych znajdujących się o kilkaset metrów od nastawni wymagało sporej siły fizycznej, ponieważ w okresie tym, podnosząc semafor wjazdowy, podnosiło się również tym samym ciągiem tarczę umieszczoną dodatkowe 400 m przed semaforem.



Rycina 6. Widok ogólny stacji Rudna Gwizdonów w kierunku południowym (pierwsza połowa lat 60.). Fot. Z. Kletowski

Stacja była oświetlona stosunkowo nieźle lampami elektrycznymi, lecz jako osobistych latarek do przekazywania sygnałów używano wyłącznie lamp karbidowych, w których źródłem światła był kapryśny płomyk palącego się acetyleny, powstałego z połączenia karbidu i wody. Dla nas – chłopaków, uzyskany od kolejarzy różnymi drogami, karbid był cennym materiałem do wielu eksperymentów wybuchowych, będących wówczas naszą codzienną zabawą, zwłaszcza że wszędzie dookoła leżało mnóstwo amunicji karabinowej i artyleryjskiej, z której mogliśmy wydłubywać do woli materiał wybuchowy. Niestety nie dla wszystkich z nas te eksperymenty skończyły się szczęśliwie...

Wracając do kolejowych latarek karbidowych, istniało ich kilka wzorów. Najprostszych, wykonanych z cynkowanej blachy, używali najniżsi rangą kolejarze, byli to: manewrowi, nastawniczy, czy też końcowi pociągów towarowych (do połowy lat 50. XX w. każdy dalekobieżny pociąg towarowy kończył się wagonem z budką hamulcową, w której jechał tzw. hamulcowy. Los tego człowieka był nie do pozazdroszczenia – zwłaszcza zimą, mimo nakładania specjalnego grubego kożucha). Bardziej eleganckie latarki, wykonane z błyszczącej mosiężnej blachy i ze specjalnym lusterkiem w środku, posiadali dyżurni ruchu, konduktorzy i kierownicy pociągów. Jak jeździłem z ojcem w latach 50. XX w. na trasie Wrocław–Lublin nocnym pociągiem pospiesznym to światło z latarki konduktora sprawdzającego bilety było często jedynym światłem w całym pociągu. Ta całonocna podróż odbywała się w dużym tłoku i zupełnej ciemności, jeżeli nie liczyć snopu iskier za oknem w czasie, gdy maszynista rusztował palenisko. Karbidowa latarka konduktorska służyła również do „włączania” oświetlenia w wagonach klasy trzeciej, używanych w ruchu lokalnym, np. na trasie Legnica–Rudna Gwizdanów. Wagony te były wyposażone w zbiornik sprężonego gazu świetlnego. Przed odjazdem pociągu konduktor otwierał centralny zawór gazu i już w ruchu, gdy sprawdzał bilety, to otwierał kluczem klosze lamp gazowych i od karbidówki zapalał gaz.

Kilkanaście razy w roku przez naszą stację przejeżdżały pociągi z transportami wojskowymi, przeważnie rosyjskimi. Prawie zawsze było w nich dużo czołgów, które nas – chłopaków fascynowały swoją potęgą. Jeżeli pociągi te stawały na stacji, podchodziliśmy do nich, aby pooglądać uzbrojenie i porozmawiać z żołnierzami. Byli oni zwykle

przyjaźnie do nas nastawieni. Jesienią Rosjanie przyjeżdżali do nas na manewry. Były to zwykle dwa pociągi pełne czołgów i innego sprzętu zmechanizowanego. Rozładowywali się na rampie stacyjnej i potem, jadąc z olbrzymim hukiem w potężnych spalinach pełną drogą na Brodów, zapadali na miesiąc w lasach gdzieś koło Chobieni, by po upływie tego czasu ładować się z powrotem na wagony.

Ponieważ kolej była w tych czasach praktycznie jedynym środkiem transportu zarówno towarowego, jak i osobowego (towarowego transportu samochodowego właściwie nie było, PKS jeszcze w gminie nie funkcjonował, a prywatnych samochodów lub motocykli było tylko kilka), więc siłą rzeczy właśnie na stacjach kolejowych koncentrowała się duża część życia społecznego gminy. Ze stacji Rudna Gwizdanów udawano się na zakupy bądź jarmarki do Ścinawy, Głogowa, Lubina i Legnicy. Dzieci dojeżdżały do szkoły w Rudnej, a później, już jako młodzież, do szkół średnich w Lubinie, Legnicy i Głogowie. Okoliczne PGR-y i kółka rolnicze ładowały i rozładowywały wagony ze zbożem, ziemniakami, burakami i nawozami sztucznymi. Leśnictwo z Rudnej nadawało tutaj bardzo duże ilości pozyskanego drewna. Natomiast jesienią zawsze wzbudzał podniecenie przybyły wagon z deputatowym węglem. Węgla zwykle na składzie nie było i można go było dostać na kwit (kupić to za dużo powiedziane) tylko wtedy, gdy przybył ten wagon! A wiadomo, że jak już jest węgiel w piwnicy to znaczy, że będzie jako tako ciepło w zimie. Dlatego, jak tylko pocztą pantoflową dowiedziano się o przybyłym węglu, ludzie zaczynali się gromadzić przy tym wagonie i ten węgiel był na miejscu na torach ręcznie rozładowywany i rozważany.



Rycina 7. Nastawnia dysponująca wraz z galeryjką, na którą mógł wejść dyżurny ruchu, aby dokładnie rozeznaczyć sytuację na stacji. Galeryjka ta jest obecnie zdemontowana. Widoczny jest wiadukt drogowy i w dali jeden z ostatnich pociągów wjeżdżających na stację od strony Polkowic (pierwsza połowa lat 60.). Fot. Z. Kletowski

O każdej porze dnia na stacji, oprócz kilkunastu kolejarzy na służbie: zawiadowcy, dyżurnego ruchu, kasjera biletowego, dwu kasjerów towarowo-bagażowych, dwu przetokowych, robotnika stacyjnego, telefonistki, biletera oraz drużyn konduktorskich ze stojących na stacji pociągów, kręciło się kilka osób załatwiających przesyłki towarowe, kilkanaście osób oczekiwało na odjazd, zaś innych kilkanaście przyjeżdżało. Na przyjeżdżających, a mieszkających w okolicznych wioskach, oczekiwały już zwykle na stacji furmanki, zimą sanie. Bardzo lubiliśmy kręcić się między wozami, obserwując z bliska konie – niekiedy z młodymi źrebakami. Obrazu stacji dopełniało siedem rodzin kolejarskich mieszkających wówczas w budynku stacyjnym, posiadających szesnaścioro dzieci, które bawiły się przy stacji. Jakże różny był to obraz od tego, który zastajemy dzisiaj, odwiedzając stację kolejową w Gwizdanowie. Widok dużego i ładnego architektonicznie budynku stacyjnego, znajdującego się w sercu silnie rozwiniętego gospodarczo regionu – dzisiaj praktycznie pustego, zamkniętego i zaniedbanego, bez podróźnych, jakby wymarłego – unaocznia nam całą zapaść polskich kolei.

Na zakończenie chciałbym wspomnieć o tym, jak kolejarze spędzali czas wolny od pracy. Pracowano zwykle w systemie 12/24, a więc 12 godzin służby i 24 godziny wolnego. Każda rodzina miała mały ogródek, gdzie uprawiano warzywa oraz komórkę, w której trzymano zwykle kury, świnie i kozę. W połowie lat 50. XX w. rodziny kolejarskie otrzymały dodatkowo w dzierżawę od gminy po 12 arów ziemi ornej do własnego użytku. Płody uzyskane z ogródka, chlewika i tego płachetka ziemi stanowiły podstawę do przeżycia zimy dla stosunkowo dużych kolejarskich rodzin, w których zarobkowo pracowała tylko jedna osoba. Do połowy lat 50. XX w. kolejarze organizowali zwykle wiosną majówkę na wolnym powietrzu. Montowano kolorowe oświetlenie i drewniany podest do tańca. W innym czasie grano w tym miejscu w siatkówkę. Przez kilka lat kolejarze organizowali również zabawy sylwestrowe z prawdziwą orkiestrą. Niestety, częste bójkі w czasie ich trwania spowodowały, że gmina i milicja zabroniły kontynuacji tych imprez. Raz w roku przyjeżdżał na stację wagon będący ruchomą salą kinową. Stał u nas dwa lub trzy dni i wtedy można było oglądać w nim za darmo pierwszy polski film fabularny *Zakazane piosenki*, film o kolejarzach *Kolejarskie słowo* oraz rosyjskie rysunkowe filmy dla dzieci, np. *Koń garbusek*.

Do tradycji należał również coroczny mecz piłkarski między Rudną a Gwizdanowem. Ze strony Gwizdanowa była to zawsze reprezentacja kolejarzy, a ze strony Rudnej w pierwszym meczu wzięła udział drużyna Ludowego Zespołu Sportowego Rudna. Po sromotnej przegranej Gwizdanowa 11 do 0 i wniesionych przez kolejarzy protestach dotyczących wieku i wykształcenia zawodników, w następnych latach ze strony Rudnej w meczu brała już udział reprezentacja pracowników gminy. Teraz siły były mniej więcej wyrównane, a gra zwykle toczyła się o beczkę piwa, którą po zakończonym meczu zgodnie razem wypijano. Jesienią powszechnie zbierano grzyby i jagody, jeżdżono na ryby do Orska, słuchano radia, a co odważniejsi nawet Radia Wolna Europa, wieczorami zaś rozmawiano o polityce. Aż któregoś dnia w końcu lat 50. XX w. pojawił się w nieużywanej poczekalni budynku stacyjnego wielki aparat telewizyjny marki „Belweder” z malutkim 14 calowym ekranem, na którym można było oglądać jeden czarno-biały program emitowany z Katowic. I od tamtego czasu, my dzieciaki zaczęliśmy czekać w tej sali na filmy z Myszką Miki, a wieczorami razem z dorosłymi oglądaliśmy *Znak Zorro* i teatr sensacji „Kobra”. W ten to sposób trafiły na naszą stację najnowocześniejsze media, które sprawiły, że dla nas wszystkich – dorosłych i dzieci czas wolny stał się pojęciem wględnym. Jednak to, to już zupełnie inna historia.

Tomasz Przerwa*

Refleksje na temat rozwoju kolei na Śląsku.

Rola przewozów pasażerskich w pionierskim okresie kolejnictwa

Pokaźna liczba publikacji poświęconych historii kolei na Dolnym Śląsku oddaje w większej części jej rozwój infrastrukturalny i organizacyjny¹. W dotychczasowych badaniach mniejszą wagę przywiązywano do wyników przewozowych², które decydują w gruncie rzeczy o znaczeniu wspomnianego środka transportu. Przypomnijmy podstawową w sumie prawidłowość: linie kolejowe budowano dla zaspokojenia określonych potrzeb transportowych, za czym stały konkretne kalkulacje ekonomiczne. Późniejsza kondycja przedsięwzięć kolejowych zależała zaś od trafności pierwotnych kalkulacji oraz od dalszych przemian w zakresie popytu na usługi przewozowe, na który wpływały działania samych przewoźników (m.in. polityka cenowa, skomunikowanie, liczba połączeń i komfort podróży), jak i uwarunkowania zewnętrzne, w tym konkurencja innych form transportu, czy też oddziaływanie czynników natury politycznej i gospodarczej. Rzeczonych wyników przewozowych nie należy wprawdzie absolutyzować, wypadaloby je jednak do wartościować i szerzej wykorzystywać w badaniach historycznych. Oczywiście, nie w każdym przypadku dysponujemy odpowiednimi materiałami źródłowymi, ale przynajmniej dla przedwojennego Śląska trudno narzekać na ich niedobór. Mamy wszak dostęp m.in. do rocznych sprawozdań poszczególnych spółek kolejowych³ oraz wyliczeń statystycznych wytworzonych przez urzędników wrocławskiej dyrekcji kolei państwowych⁴. Były już one sporadycznie wykorzystywane przy omawianiu niektórych linii kolejowych lub stacji, ale tkwi w nich daleko większy potencjał. W krótkim artykule nie sposób wypełnić wykazywanych deficytów badawczych, dlatego skupimy się na przedstawieniu ledwo jednego problemu: znaczenia przewozów pasażerskich w pierwszych latach funkcjonowania kolei na Śląsku.

Transport węgla, stanowiącego podstawę dziewiętnastowiecznej industrializacji, i innych ładunków odegrał kluczową rolę w przyspieszonej ekspansji kolei. Powyższa konstatacja nie powinna przecież przysłaniać szczególnej pozycji przewozów pasażerskich, co dobrze oddają wyniki przewozowe i finansowe spółek powstałych w pionierskim

*Dr hab., prof. UW, Uniwersytet Wrocławski, tomasz.przerwa@uwr.edu.pl

1 Z podstawowych opracowań wypada wspomnieć: E. Obst, H. Freymark, *Die Grundlagen der Verkehrsentwicklung Schlesiens und die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942; H.W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981; M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992; P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013; P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017.

2 Do wyjątków należy zaliczyć artykuł Dawida Kellera, *Górnośląskie koleje a koleje w innych częściach państwa pruskiego – próba analizy danych liczbowych (1847–1863)*, „Szkice Archiwalno-Historyczne” 2015, nr 12, s. 143–181.

3 Sprawozdania spółek kolejowych można znaleźć w materiałach archiwalnych, w drukowanych zestawieniach (m.in. *Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen*) i wydawnictwach źródłowych (m.in. *Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835–1989*, Hrsg. R. Fremdling, R. Federspiel, A. Kunz, St. Katharinen 1995).

4 W Bibliotece Uniwersyteckiej we Wrocławiu dostępne są wyliczenia statystyczne dla poszczególnych stacji kolejowych: *Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau für das Etatsjahr 1905, 1919, 1920*; *Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Stationsstatistik für das Kalenderjahr 1927*; *Reichsbahndirektion Breslau. Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933*; *Reichsbahndirektion Breslau. Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofstatistik). Geschäftsjahr 1934, 1935, 1936*. Ogólniejszy charakter mają: *Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands 1880/81*, Bd. 1 (1882)–1929, Bd. 50 (1930); *Statistik der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen im Deutschen Reiche 1930*, Bd. 51 (1932)–1932, Bd. 53 (1933); *Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche 1933*, Bd. 54 (1935)–1942, Bd. 63 (1944).

okresie kolejnictwa. W przypadku krajów niemieckich ruch osobowy zdawał się nawet początkowo dominować. Dobrą tego egzemplifikacją jest pierwsza w Niemczech linia kolejowa Fürth–Norymberga otwarta w 1835 r., która wozila pierwotnie ludzi⁵. Również pierwsza kolej w Prusach, która połączyła w 1838 r. stołeczny Berlin z Poczdamem, bazowała na przewozach pasażerskich⁶. Z zsumowania pracy przewozowej niemieckich kolei w latach 40. i 50. XIX w. wynika, że dopiero od 1854 r. – w Prusach rok wcześniej – przewozy towarowe (tonokilometry) przeskoczyły przewozy pasażerskie (pasażerokilometry). Tylko kilka lat wcześniej (od 1851 r.) transport towarów zaczął przynosić w niemieckich (i pruskich) kolejach większe przychody niż wpływy z biletów i ich przewaga szybko się od tego czasu powiększała⁷.

Gospodarczy wymiar nowego środka transportu na pruskim podówczas Śląsku nie podlega w sumie dyskusji już choćby z tego powodu, że pierwsze linie kolejowe poprowadzono z Wrocławia w kierunku szybko rozwijającego się Górnego Śląska (1842 r.) oraz Zagłębia Wałbrzyskiego (1843 r.) i to na nich się właśnie skupimy. Za wspomnianymi inwestycjami stały ambitne spółki akcyjne – Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahn – OSE) i Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn – BSFE), które wypracowywały znaczne zyski i dzieliły się nimi z akcjonariuszami⁸. Te wiodące na Śląsku przedsiębiorstwa miały, co w tamtym czasie było naturalne, komercyjny charakter i w takim kontekście należy postrzegać ich wyniki. Liczby obsłużonych pasażerów i tonaż przewiezionych towarów potwierdzały wprawdzie rozwój obu spółek, ale ich władzom i udziałowcom więcej zależało na zwiększaniu dochodów, co z kolei decydowało o wyborze strategii działania. Przy ustalaniu cen usług dla obu segmentów przewozowych stosowano zatem wyraźnie odmienne założenia, co dobrze oddaje przykład OSE. W pierwszym ćwierćwieczu jej funkcjonowania taryfy towarowe obniżono przeszło trzykrotnie: z poziomu 6,18 srebrnych groszy (sgr.) za cetnaromilę w 1842 r. do 1,85 sgr. w 1865 r., a opłaty za bilety – o ile pominiemy wprowadzenie klasy 4 w 1858 r. – pozostawiono w zasadzie na stałym poziomie, do czego jeszcze wrócimy⁹. Polityka władz OSE przynajmniej w części tłumaczy nierównowagę tempa wzrostu masy ładunków i liczby pasażerów, a w tym drugim przypadku wieloletnią stagnację czy nawet regres (ryc. 2), który nastąpił po zaspokojeniu początkowego popytu. Udział przewozów towarowych tymczasem stopniowo wzrastał, co po kilku latach doprowadziło do ich spodziewanej przewagi. Przesunięcie akcentów przewozowych i ogólną dynamikę zmian dla pierwszego ćwierćwiecza funkcjonowania spółki oddają załączone poniżej ryciny; wyrażające wielkości bezwzględne (liczby pasażerów i tonaż ładunków), a z racji ciągłego rozwoju sieci kolejowej obsługiwanej przez OSE również w przeliczeniu na uśredniony kilometr.

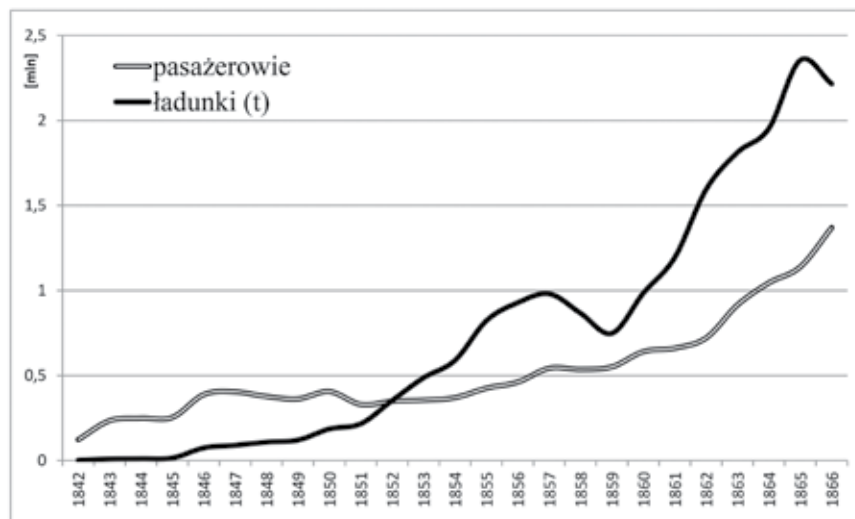
5 Regularne przewozy towarowe wprowadzono dopiero w 1839 r. Trzy lata później przyniosły one spółce 1032 floreny, podczas gdy przewozy pasażerskie – 52 605 florenów, zob.: H. Reuße, *Die deutsche Eisenbahnen in Beziehung auf Geschichte, Technik und Betrieb*, Cassel 1844, s. 34; W. Klee, *Kleine bayerische Eisenbahngeschichte*, Hövelhof 2006, s. 14–15.

6 Przykładowo w 1840 r. przewozy pasażerskie przyniosły spółce 176 tys. talarów, a towarowe – 12,5 tys., zob. H. Lehmann, *Eisenbahnen in Preußen*, Düsseldorf 1998, s. 17.

7 P.P. Dahms, *Die Anfänge des Personenverkehrs per Eisenbahn in Preußen 1835–1860*, Berlin 2015, s. 63–72.

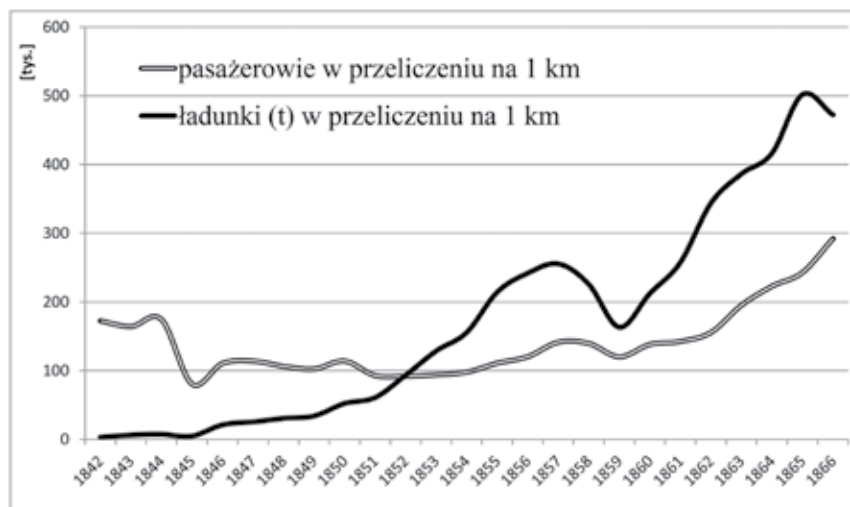
8 Więcej: *Zur Feier des Fünfundzwanzigsten Jahrestages der Eröffnung des Betriebes auf der Oberschlesischen Eisenbahn den 22. Mai 1867*. Denkschrift, Breslau 1867; *Entstehung und Entwicklung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn*, Breslau 1868.

9 *Zur Feier...*, s. 112–113, 141: *Uebersicht über das Anlage-Capital und die wesentlichen Betriebs-Ergebnisse der Oberschlesischen Bahn seit deren Eröffnung*.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Zur Feier des Fünfundzwanzigsten Jahrestages der Eröffnung des Betriebes auf der Oberschlesischen Eisenbahn den 22. Mai 1867. Denkschrift*, Breslau 1867, s. 141.

Rycina 1. Wielkość przewozów Kolei Górnośląskiej w latach 1842–1866 (w liczbach bezwzględnych)

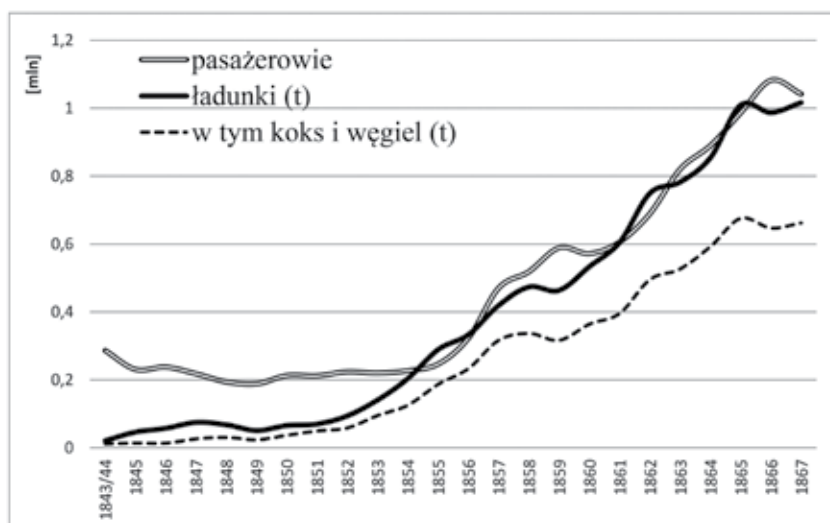


Źródło: Jak w ryc. 1, s. 141.

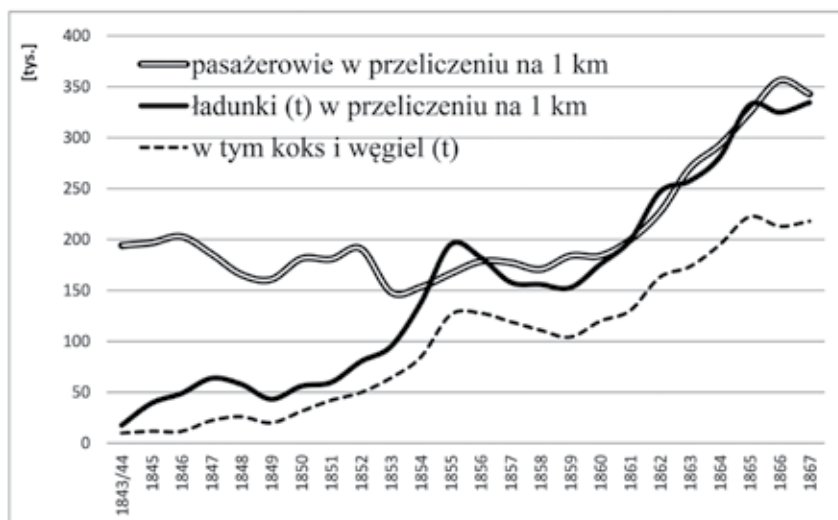
Rycina 2. Wielkość przewozów Kolei Górnośląskiej w latach 1842–1866 (w przeliczeniu na 1 km sieci kolejowej)

W przypadku BSFE nie doszło w pierwszym ćwierćwieczu do podobnego „rozwarcia nożyc”, a początkowa przewaga przewozów pasażerskich nad towarowymi ustąpiła po dekadzie względnej równowagi wzrostu. W tym przypadku zdecydował zapewne mniejszy potencjał Zagłębia Wałbrzyskiego. Doprowadzenie torów w 1853 r. bezpośrednio do Wałbrzycha przysłużyło się wzrostowi nadań tamtejszego węgla kamiennego i koks. W przypadku ruchu osobowego wystąpiła znana już nam, wieloletnia stagnacja, którą zdołano przełamać dopiero po wprowadzeniu w 1862 r. 4 klasy. Dodajmy na marginesie, że oferta cenowa obu towarzystw kolejowych była w gruncie rzeczy podobna, przy czym przejazdy pociągami BSFE kosztowały nieznacznie mniej niż OSE. Wedle taryfy BSFE za przejazd jednej mili klasą 1 trzeba było zapłacić w 1843 r. 6, klasą 2 – 4, klasą 3 – 2 sgr., w ćwierć wieku później odpowiednio: 5,66; 4,00

i 2,83 sgr., a we wspomnianej już klasie 4 – 1,75 sgr. Pierwsze taryfy OSE przewidywały odpłatność za jedną milę stosownie do klasy na poziomie: 7,0; 4,5 i 2,5 sgr. Cena biletu klasy 1 spadła po dekadzie do 6 sgr., co rekompensowano sobie wprowadzeniem w 1852 r. droższych pociągów przyspieszonych (6,5 i 5,0 sgr. w klasie 1 i 2, bez klasy – 3,0 sgr.), a cena biletu klasy 3 w zwykłych pociągach wzrosła do 3 sgr. po dodaniu klasy 4 (1,5 sgr.). Obniżenie dolnego pułapu opłat za przejazd – także poprzez wprowadzanie pierwszych zniżek – pozwoliło wprawdzie poprawić statystyki przewozowe, ale nie przyniosło spółkom krótkookresowych korzyści finansowych. Dobrze oddają to wyniki OSE, która w latach 1856–1865 zwiększyła liczbę obsłużonych pasażerów o 60% (w przeliczeniu na 1 km o 50%), ale jej przychody z tego tytułu wzrosły w tym czasie jedynie o 21%. Przewagę najtańszych przejazdów oddaje wyliczenie z 1866 r., wedle którego blisko 50% ogółu klientów OSE skorzystało z wagonów klasy 4, a dalszych 35% z klasy 3¹⁰.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Entstehung und Entwicklung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn*, Breslau 1868, Anhang C-D.
Rycina 3. Wielkość przewozów Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej w latach 1843–1867 (w liczbach bezwzględnych)



Źródło: Jak w ryc. 3.
Rycina 4. Wielkość przewozów Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej w latach 1843–1867 (w przeliczeniu na 1 km sieci kolejowej)

¹⁰ *Entstehung und Entwicklung ...*, Anhang C: *Uebersicht der Personen-Frequenz und der Ertragssummen während des Zeitraums vom 1. November 1843 bis ult. December 1867*; Anhang D: *Uebersicht des Frachtgüter-Verkehrs und dessen Gesamt-Ertrages während des Zeitraumes vom 1. Januar 1844 bis ult. December 1867 mit einer Darstellung der Tarifsysteme der Jahre 1844 und 1868*; *Zur Feier...*, s. 112–114.

Powyższe obserwacje warto zestawić z wynikami ekonomicznymi, które lepiej oddają rzeczywistą wartość obu segmentów. Porównanie rocznych przychodów OSE i BSFE z transportu towarów i osób potwierdza początkową, krótkotrwałą, dominację przewozów pasażerskich, a następnie ich zatrzymanie na poziomie 100 tys. talarów (w przeliczeniu na uśredniony kilometr podległej spółkom sieci kolejowej). Nie sposób obecnie rozstrzygnąć, na ile wpłynęły na to warunki obiektywne, a na ile polityka przewozowa (taryfowa). Większy wzrost dochodów z obsługi ruchu pasażerskiego – widoczny w przypadku BSFE – odnotowano dopiero w latach 60. XIX w., ale i tak nie dorównywał on koniunkturze w przewozach towarowych, których przewaga nadal się powiększała. Wprowadzenie w ruchu osobowym klasy 4 nie od razu niesło wymierne korzyści finansowe, podobnie nie sposób uchwycić wyraźnej premii związanej z intensywną rozbudową sieci kolejowej i dodaniem nowych potoków pasażerów. Wprawdzie ogólna ich liczba i wysokość przychodów z tego tytułu rosła, ale raczej proporcjonalnie do tempa rozbudowy kolei. Wypada wspomnieć, że łączna długość linii kolejowych obsługiwanych przez OSE wzrosła w pierwszym ćwierćwieczu blisko siedmiokrotnie (z 40 do 266 km), a BSFE – trzykrotnie (z 66 do 172 km), co poniekąd oddaje skalę ekspansji.



Źródło: Jak w ryc. 1, s. 141.

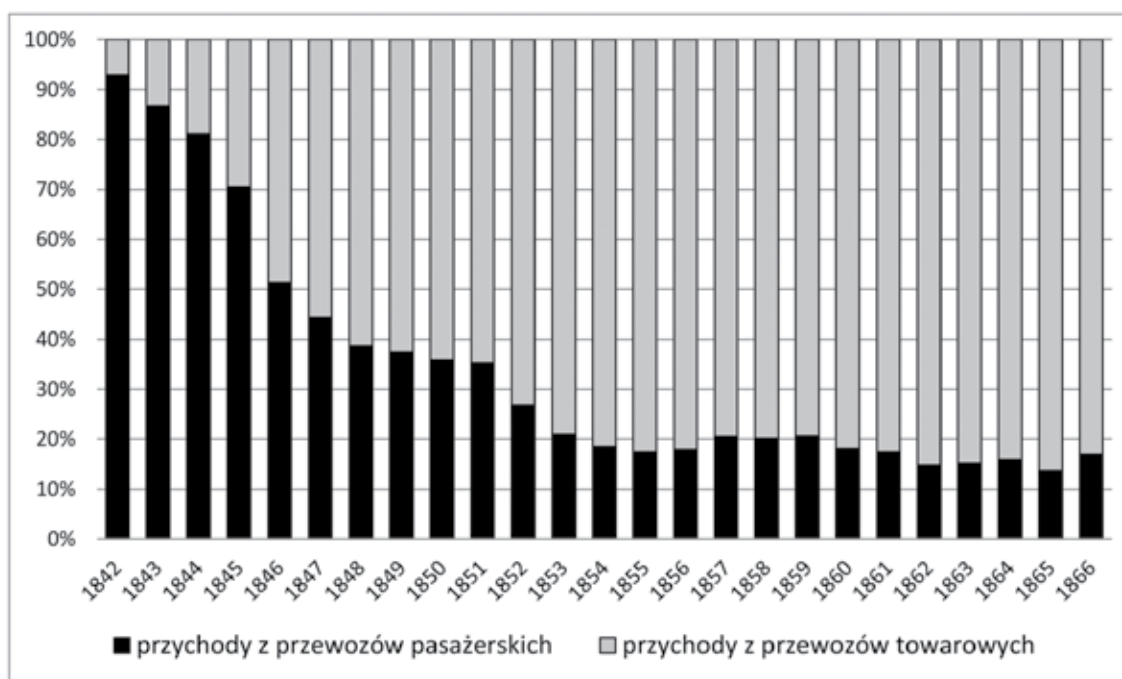
Rycina 5. Przychody Kolei Górnośląskiej z przewozów pasażerskich i towarowych w latach 1842–1866 (w talarach w przeliczeniu na 1 km sieci kolejowej)



Źródło: Jak w ryc. 3.

Rycina 6. Przychody Kolei Wrocławsko-Swidnicko-Swiebodzickiej z przewozów pasażerskich i towarowych w latach 1843–1867 (w talarach w przeliczeniu na 1 km sieci kolejowej)

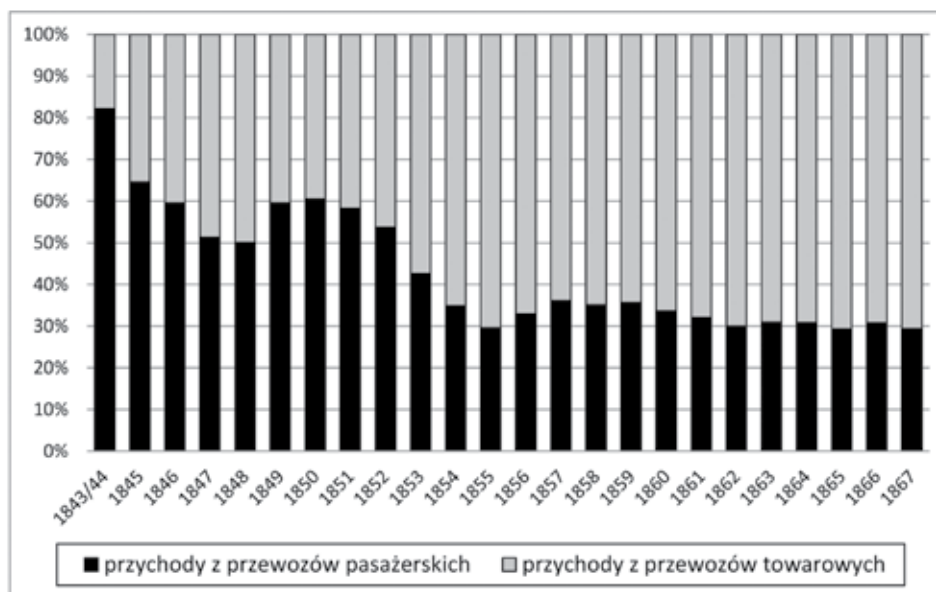
Uruchomienie pierwszych odcinków linii kolejowych na Śląsku z Wrocławia do Oławy i Brzegu w 1842 r. oraz z Wrocławia do Świebodzic w 1843 r. niewątpliwie stanowiło na gruncie regionalnym pewną sensację, co wzmocniło zainteresowanie nowym środkiem lokomocji. Samą modą nie sposób jednak tłumaczyć tak wyraźnych na starcie dysproporcji w transporcie osób i towarów, którą w przypadku wpływów OSE w pierwszym roku oddaje stosunek 1:9, a w odniesieniu do BSFE – 1:4. W krótkim czasie proporcje te uległy odwróceniu, co potwierdziło pierwotne kalkulacje śląskich towarzystw kolejowych i wskazało zarazem na przejściowy charakter samego zjawiska. Warto nałożyć czas owego przełomu na postępy w budowie linii kolejowych. Dopiero w 1845 r. Kolej Górnośląska dotarła do Gliwic i Świętochłowic, a rok później do Mysłowic, zapewniając sobie masowe nadania górnośląskich zakładów górniczych i hutniczych. W przypadku spółki „dolnośląskiej” granica ta jest mniej ostra, ponieważ już w pierwszym roku kolej dotarła w pobliże Zagłębia Wałbrzyskiego. Wspomiane przedłużenie trasy do Wałbrzycha w 1853 r. – jak pokazują wyniki przewozowe – ostatecznie przesądziło o pomniejszeniu udziału segmentu pasażerskiego. W odbiorze społecznym, co należy podkreślić, pozostał on niezmiennie najważniejszy, o czym świadczy chociażby uwaga, z jaką śledzono w prasie zmiany w rozkładach jazdy pociągów, warunkach przejazdu itp. Z perspektywy akcjonariuszy spółek kolejowych kluczowe znaczenie miały nadania ładunków. Nic dziwnego, że władze OSE zrezygnowały z działań służących podniesieniu popytu na podróże koleją (specjalne przejazdy turystyczne) i zabiegały o usprawnienie ruchu na przeciężonej magistrali górnośląskiej¹¹.



Źródło: Jak w ryc. 1., s. 141.

Rycina 7. Udział przewozów pasażerskich i towarowych w przychodach Kolei Górnośląskiej za usługi transportowe w latach 1842–1866

¹¹ Zur Feier ..., s. 107–112.



Źródło: Jak w ryc. 3.

Rycina 8. Udział przewozów pasażerskich i towarowych w przychodach Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej za usługi transportowe w latach 1843–1867

W obliczu późniejszej koniunktury na przewozy węgla i innych ładunków masowych początkowa dominacja transportu osobowego stała się z biegiem lat „niewidoczna”. Miała nietrwały charakter i przez to nie wzbudzała większego zainteresowania. Do połowy XIX w. występowała jednak powszechnie, przynajmniej w obrębie niemieckich spółek kolejowych. Można wręcz uznać, że specyfika pruskiego podówczas Śląska, jego surowcowe bogactwo i poniekąd peryferyjne położenie, jak też lekko spóźniona budowa pierwszych linii kolejowych użytku publicznego skróciła w jego przypadku omawiany etap rozwoju kolei. Warto zauważyć, że w latach 30. i 40. XIX w. właściwie dopiero „testowano” sprawność i przydatność nowego środka lokomocji, tworzone podstawy prawne i strategie rozwoju, a lokalne odcinki zaczęto łączyć w jednolitą sieć. Szybko potwierdziły się przewidywania, że kolej odegra zasadniczą rolę w rozwoju produkcji i wymiany handlowej, ale także nigdy nie kwestionowano jej fundamentalnego oddziaływania w wymiarze społecznym. Wraz z odejściem od tradycyjnego pojmowania rentowności, upaństwowieniem kolei i z uwzględnieniem pośrednich korzyści zmieniał się również charakter przewozów pasażerskich, które stawały się elementem społecznej polityki rządów i samorządów. Tak też należy w sumie rozumieć obecny w ostatnich latach renesans opisywanego działu transportu w Polsce, w tym frekwencyjny i wizerunkowy sukces Kolei Dolnośląskich¹².

Wróćmy jednak do połowy XIX w., kiedy wpływy z biletów decydowały w niemałym stopniu o finansowym powodzeniu spółek kolejowych w pierwszych, trudnych latach ich funkcjonowania. Niezależnie od tego, jak zdefiniujemy źródła pasażerskiej „orientacji” ówczesnych przedsiębiorstw kolejowych, ruch pasażerski w pewnym stopniu stabilizował ich rozwój. W przyszłości warto byłoby ustalić, czy mało elastyczna polityka taryfowa spółek akurat w segmencie przewozów osobowych (i powiązana z nią stagnacja owych przewozów) była warunkowana samą ich specyfiką¹³, czy raczej wynikała ze świadomego preferowania transportu towarów? Tymczasem pozostaje na koniec stwierdzić, że przywołane wyniki OSE i BSFE znajdują pośrednie potwierdzenie w innych materiałach źródłowych. Entuzjazm towarzyszący przejazdowi pierwszych pociągów został uchwycony m.in. na rycinach i w prasowych doniesieniach.

12 Szerzej na temat wyników i uwarunkowań dolnośląskiego przewoźnika: P. Dominas, T. Przerwa, *op.cit.*, s. 275–308.

13 W przypadku ruchu pasażerskiego należałoby uwzględnić m.in. budowę i modernizację zabudowań dworcowych (kas, poczekalni, peronów itd.), zatrudnienie osobnego personelu (konduktorzy, bagażowi itd.) i wyższy koszt zakupu i utrzymania wagonów osobowych.

Michał Jerczyński*

Pruska ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych jako czynnik rozwoju sieci kolejowej (na przykładzie Dolnego Śląska)

Pierwsze koleje (drogi szynowe z przystosowanym do nich systemem pojazdów) powstawały na użytek zakładów przemysłowych – kopalń i związanych z nimi hut oraz portów. Ich funkcjonowanie w ramach przedsiębiorstwa regulowały ogólne przepisy dotyczące działalności gospodarczej. Z chwilą udostępnienia kolei do użytku publicznego (Surrey Iron Railway, Anglia, 1803 r.), z braku innych rozwiązań, stosowano do nich początkowo przez analogię regulacje prawne dotyczące zarobkowego przewozu osób i towarów – lądowego i wodnego (kanałami śródlądowymi)¹. Budowa kolei żelaznych w Prusach, podobnie jak w całej ówczesnej Europie oraz Ameryce Północnej, opierała się początkowo prawie wyłącznie na inicjatywie i kapitale prywatnym. Najpierw były to krótkie koleje przemysłowe i lokalne, ale już na początku drugiej trzeciej XIX w. snuto plany budowy wielkich linii magistralnych i stworzenia europejskiej sieci kolejowej (Friedrich List, 1833 r.)².

Wkrótce stało się jasne, że budowa i eksploatacja kolei żelaznych wymaga odrębnych uregulowań prawnych. Powodów było wiele: wysoka kapitałochłonność kolei, mająca istotny wpływ na rynki finansowe, konieczność ingerencji w prawa własności gruntów, znaczny zasięg geograficzny (a w konsekwencji istotne znaczenie gospodarcze i militarne), znaczne ryzyko związane ze stosunkowo dużymi prędkościami pociągów. Państwo nie zamierzało zatem pozostawać bez wpływu na rozwój tej dziedziny przedsiębiorczości. Funkcję zarówno stymulowania, jak i kontrolowania rozwoju kolei miały pełnić stosowne przepisy prawa – już 3 XI 1838 r. przyjęto w Prusach „Ustawę o przedsiębiorstwach kolejowych”³, która regulowała sprawy związane z uzyskiwaniem koncesji na budowę i eksploatację kolei, formy organizacyjne przedsiębiorstw kolejowych, zobowiązania wobec organów państwa, sprawy finansowe, taryfowe i techniczne. Gwarantowała ona również towarzystwom kolejowym szereg ważnych przywilejów, m.in. prawo do wywłaszczenia gruntów, użytkowania własności publicznej, pomocy państwowej i ulg podatkowych, ochrony przed konkurencją⁴. W ustawie przyjęto, że koleje żelazne są koncesjonowane, a podstawową formą prawną przedsiębiorstw kolejowych jest spółka akcyjna. Zarówno projekt kolei, jak i zawiązywanie spółki akcyjnej z odpowiednim kapitałem podlegały kontroli organów państwa (Ministra Handlu, od 1 IV 1879 r. – Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrami Finansów, Wojny i innych), a wydawanie koncesji na budowę i eksploatację zastrzeżono dla króla Prus⁵.

* Dr, Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, sk.jerczynski@infotransport.pl

1 F. Tanel, *Historia kolei*, Warszawa 2008, s. 21; A. Pawłowski, *Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglii*, „Inżynier Kolejowy” 1926, z. 8/9, s. 202–204.

2 E. Obst, H. Freymark, *Die Grundlagen der Verkehrsentwicklung Schlesiens und die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942, s. 37–40.

3 *Preußisches Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten*, 1838, No. 3.5, s. 505 i n. Por.: też: Th. Hörsemann, *Das Preussische Eisenbahnrecht und die unter dessen Schutz entstandenen Eisenbahnunternehmungen*, Berlin 1869; H. Schwabe, *Geschichtlicher Rückblick auf die ersten 50 Jahren des Preussischen Eisenbahnwesens*, Berlin 1895.

4 Oprócz niej zastosowanie do kolei miały później przepisy Konstytucji Rzeszy Niemieckiej z 16 IV 1871 r. (art. 4, 41–47) oraz z 11 VIII 1919 r. (art. 89–96 i 171).

5 Por.: G. Eger, *Handbuch des deutschen Eisenbahnrechts*, Bd. 1, Breslau 1889, s. 105, 113–129.

Przedsiębiorstwo kolejowe, aby skorzystać z regulacji zawartych w ustawie z 1838 r., musiało spełniać dwa konieczne warunki: służyć do użytku publicznego oraz odpowiadać jednolitym normom technicznym, mającym zapewnić odpowiedni standard bezpieczeństwa i – według współczesnej terminologii – interoperacyjności. Wszelkie inne formy transportu szynowego (np. koleje zakładowe czy miejskie – tramwaje) podlegały ogólnym przepisom o działalności gospodarczej⁶. Normy techniczne dla kolei nie zostały sformułowane w ustawie z 1838 r. i były określane indywidualnie w koncesjach, a częściowo przyjmowane dobrowolnie na zasadzie dobrych praktyk dla umożliwienia współpracy z sąsiednimi kolejami. Dla umożliwienia eksploatacji kolei jako jednolitej sieci towarzystwa kolejowe (głównie niemieckie) utworzyły Związek Niemieckich Zarządów Kolejowych (Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen – VDEV), który w 1850 r. opracował normatywy techniczne budowy linii i taboru. Ich stosowanie opierało się na umowie zrzeszonych kolei. Zbiory postanowień były na bieżąco uzupełniane i aktualizowane przez zgromadzenie techników VDEV i okresowo wydawane w nowym, ujednoliconym brzmieniu, np. w latach 1857–1858, 1867, 1871, 1888⁷.

Odkąd koleje żelazne wyszły poza stadium obsługi zakładów przemysłowych i połączeń dużych miast z najbliższymi okręgami przemysłowymi, a zaczęły tworzyć rozległą sieć kolejową, w dokonującym się postępie technicznym i legislacji kładziono coraz większy nacisk na szybkość, wydajność, spójność i bezpieczeństwo. Powodowało to stałe podwyższanie wymaganych parametrów technicznych, których spełnienie było drogie, na skutek czego nowe linie kolejowe powstawały tylko tam, gdzie spodziewano się odpowiednio dużych przewozów. W konsekwencji niektóre linie o znaczeniu ogólnogospodarczym i militarnym, ale przebiegające przez tereny mało zaktywizowane gospodarczo, były już w XIX w. budowane przez państwo, np. Królewska Kolej Wschodnia (Königliche Ostbahn) z Berlina do Królewca⁸. Aby pobudzić rozwój sieci kolejowej w wymiarze lokalnym, rada techniczna VDEV opracowała w latach 1865–1869 nowe, uproszczone normatywy techniczno-eksploatacyjne dla linii drugorzędnych (Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Bahnen), zatwierdzone na zjeździe w Wiedniu w 1869 r.⁹. Wszystkie te postanowienia miały jednak charakter zaleceń i ponieważ nie stanowiły przepisów wykonawczych do ustawy o kolejach, prawnie nie wiązały inwestorów. Sytuacja zaczęła się zmieniać wraz z powstaniem Związku Północnoniemieckiego, a następnie Rzeszy Niemieckiej¹⁰. Z dniem 29 XII 1871 r. w całej Rzeszy (z wyjątkiem Bawarii) zaczęły obowiązywać jednolite „Przepisy eksploatacji kolei” (Bahnpolizeireglement), następnie „Przepisy sygnalizacji” (Signalordnung) z 1 IV 1875 r. i trzy rozporządzenia z 12 VI 1878 r., a wśród nich „Przepisy dla niemieckich kolei drugorzędnych” (Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung)¹¹. Te ostatnie jednoczyły w sobie przepisy policyjne oraz techniczne i opierały się na wcześniejszych postanowieniach VDEV z 1876 r., a także na zbieżnych z nimi państwowych regulacjach pruskich z 1877 r. – „Przepisach bezpieczeństwa dla pruskich kolei drugorzędnych” (Sicherheitsordnung für preußische Eisenbahnen minderer Ordnung).

W odróżnieniu od zaproponowanego przez VDEV (w redakcji z 1886 r.) podziału kolei na główne (*Hauptbahn*), łączące się z nimi normalnotorowe drugorzędne (*Nebeneisenbahn*, o prędkości do 40 km/h) oraz pozostałe, również o innych szerokościach toru niż 1435 mm – lokalne (*Lokaleisenbahn*, o prędkości do 30 km/h)¹², ogólnopaństwowe przepisy przewidywały tylko jedną, wspólną kategorię kolei drugorzędnych (*Eisenbahn untergeordneter Bedeutung*), a niektóre wymagania techniczne były nawet nieco łagodniejsze od normatywów VDEV. O zaliczeniu planowanej kolei do tej kategorii decydował nie inwestor, ale właściwe władze krajowe po zbadaniu projektu. Postępowanie koncesyjne nie różniło się od tego dla kolei głównych, jednak zarząd operacyjny mógł być powierzony osobie trzeciej lub kolei państwowej. Dowolna była również forma prawna przedsiębiorstwa, ale wszelkie jego szczegóły organizacyjne wymagały zatwierdzenia przez właściwego dla spraw kolei ministra albo władze krajowe. Przepisy dotyczące obowiązku

6 M. Waechter, *Die Kleinbahnen in Preussen*, Berlin 1902, s. 8–9.

7 W. Cauer, *Betrieb und Verkehr der Preußischen Staatsbahnen. Ein Handbuch für Behörde und Beamte*, Bd. 1, Berlin 1897, s. 68–69.

8 Por.: A. von Leyen, *Die Eisenbahnpolitik des Fürstens Bismarck*, Berlin 1914, s. 3–5; Hartwich, *Bemerkungen über den bisherigen Gang der Entwicklung des Eisenbahnwesens sowie über dessen Gestaltung nach Massgabe der Verhältnisse und Bedürfnisse mit besonderer Rücksicht auf die Zwecke des Vereins zur Förderung der Localbahnen*, Berlin 1877, s. 8, 14–15.

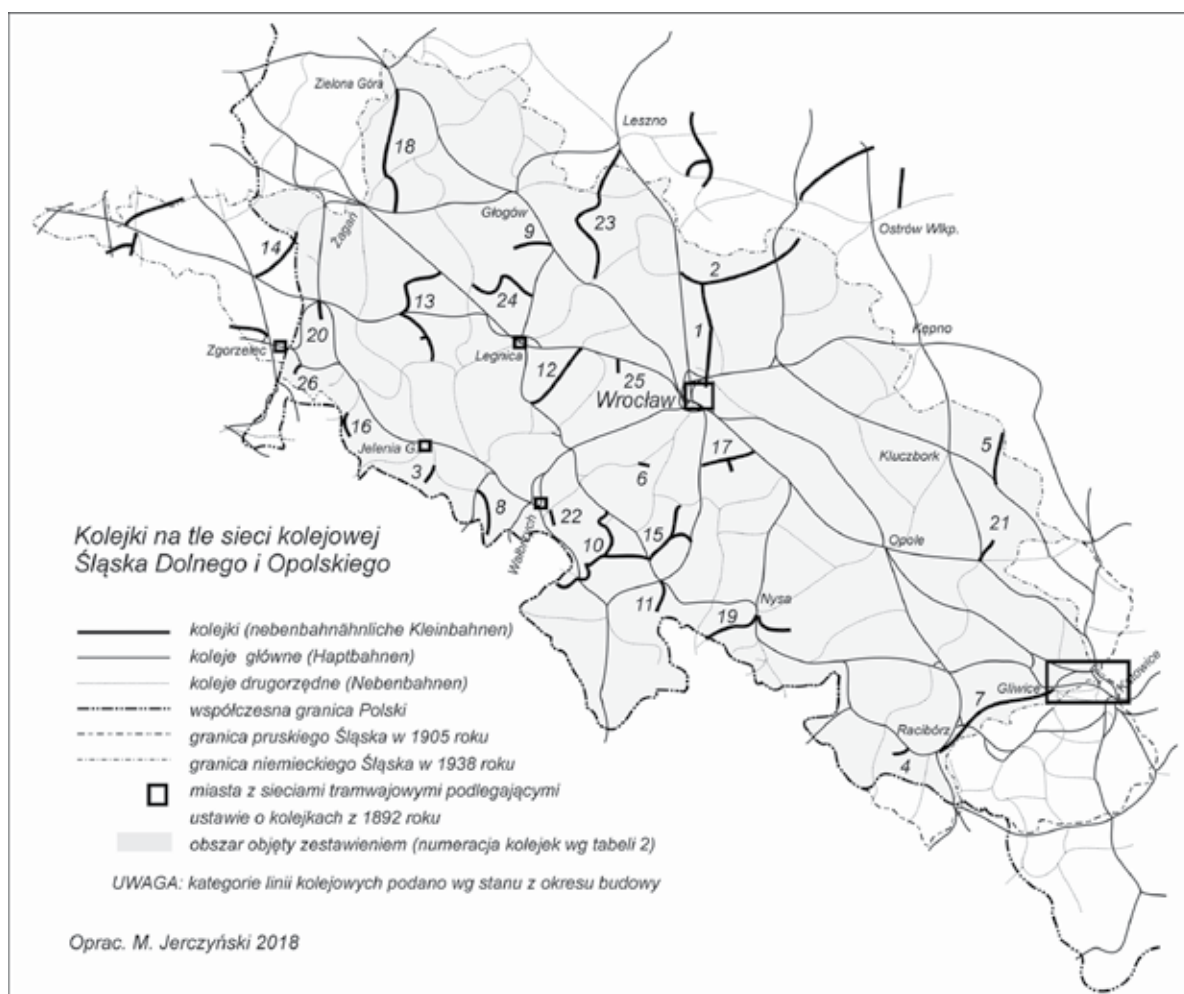
9 W. Cauer, *op.cit.*, s. 69–70.

10 Więcej: S. Salmonowicz, *Prusy. Dzieje państwa i społeczeństwa*, Poznań 1987, s. 442–453; A. von Leyen, *op.cit.*, s. 39–42; W. Endemann, *Das Recht der Eisenbahnen. Nach den Bestimmungen des Deutschen Reichs und Preussens*, Leipzig 1886, s. 13–14.

11 „Centralblatt für das Deutsche Reich” 1878, Nr. 24; „Verordnungsblatt” 1878, s. 192 i n.

12 W. Cauer, *op.cit.*, s. 70.

zgody na przyłączenie innych kolei do własnej linii, jak również używania jej przez koncesjonowany podmiot trzeci za wynagrodzeniem (wolny dostęp do infrastruktury) były analogiczne jak w ustawie z 1838 r. Na żądanie Ministra Robót Publicznych kolej drugorzędna była jednak obowiązana do rozbudowy swej infrastruktury lub powiększenia taboru, o ile pozwalały na to jej możliwości finansowe, aż do przekształcenia jej w kolej główną włącznie. W razie niezdolności do takiego przekształcenia, kolej mogła być przekazana do przebudowy i eksploatacji innemu podmiotowi za odszkodowaniem lub odpowiednim wynagrodzeniem¹³. Na obszarze Dolnego Śląska prywatnym towarzystwom kolejowym udzielono koncesji na budowę kolei drugorzędnych: Strzelin–Kontratowice–Łagiewniki Dzierżoniowskie–Niemcza (Oberschlesische Eisenbahn – OSE, 1881/1883), Wrocław–Kobierzyce–Strzeblów (OSE, 1881/1884), Opole Zachodnie–Szydłów–Nysa i Szydłów–Lipowa Śląska (OSE, 1882), Bojanowo–Góra Śląska (OSE, 1883), Żmigród–Wąsosz (OSE, 1883), Wrocław Sołtysowice–Wrocław Różanka (Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn – ROUE, 1884), Wrocław Psie Pole–Trzebnica (ROUE, 1884). Koleje drugorzędne mogło też budować państwo na własny rachunek i w latach 80. XIX w. na Dolnym Śląsku z takich możliwości korzystano w szerokim zakresie¹⁴ (ryc. 1). Łączna długość linii drugorzędnych zbudowanych na podstawie wymienionych wyżej koncesji i ustaw, otwartych do 1892 r. osiągnęła 531,28 km – wszystkie one jednak zostały ostatecznie wybudowane na koszt państwa, bowiem wydanie tych koncesji zbiegło się z początkiem nacjonalizacji pruskich kolei.



Źródło: Opracowanie własne.

Rycina 1. Linie kolejowe i sieci tramwajowe podlegające pruskiej „Ustawie o kolejkach i bocznicach prywatnych” z 1892 r. na tle sieci kolejowej Śląska Dolnego i Opolskiego

¹³ W. Endemann, *op.cit.*, s. 755–769; W. Cauer, *op.cit.*, s. 134–145, 174–178.

¹⁴ H.-J. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981, s. 16–17.

Mimo wprowadzenia w 1878 r. uproszczonych przepisów technicznych dla kolei drugorzędnych, zainteresowanie podmiotów prywatnych budową linii o mniejszym natężeniu ruchu było niewielkie¹⁵, natomiast potrzeby komunikacyjne regionów przerastały możliwości finansowe budżetu państwa. Do 1892 r. wybudowano w Prusach 6617 km linii drugorzędnych (w większości państwowych), a potrzeby szacowano na dalsze 17 tys. km, co przy rocznym budżecie inwestycyjnym obniżonym u progu lat 90. XIX w. do ok. 30 mln marek wymagałoby 80 lat inwestowania¹⁶. Natomiast budowa kolei niepodlegających ustawie z 1838 r. również nie była atrakcyjna dla inwestorów: w latach 1880–1892 w Prusach wybudowano tylko 92 takie koleje lokalne użytku publicznego o łącznej długości zaledwie 143,5 km. Były to przeważnie linie tramwajowe i turystyczne¹⁷. Na Dolnym Śląsku nie powstała natomiast w tym czasie żadna prywatna kolej drugorzędna użytku publicznego podlegająca ustawie z 1838 r.¹⁸.

Wobec dużej kapitałochłonności i naturalnej niewielkiej elastyczności sieci kolei głównych, a nawet i drugorzędnych, dla zapewnienia równych warunków rozwoju regionów, państwo postanowiło ponownie zachęcić kapitał prywatny do inwestycji w lokalne połączenia kolejowe. Podstawą znów miało się stać odpowiednie prawodawstwo (w randze ustawy, a nie rozporządzeń), stwarzające ułatwienia prawne i techniczne oraz porządkujące sprawy proceduralne. Prace nad nową ustawą rozpoczęto już w 1881 r. od zbierania opinii prezydentów rejencji. Opracowanie projektu w Ministerstwie Robót Publicznych trwało prawie 11 lat: pierwsze czytanie w pruskim Sejmie Krajowym odbyło się dopiero 23 III 1892 r.¹⁹. W nowej ustawie chodziło przede wszystkim o dalsze złagodzenie norm technicznych dla kolei lokalnych, jasne określenie procedury koncesyjnej, zapewnienie, tak jak kolejom głównym czy drugorzędnym, prawa do wywłaszczenia gruntów i do połączenia ze stacjami kolei państwowych, uregulowanie relacji z zarządcami dróg publicznych i spraw dotacji z budżetów krajowych, prowincjonalnych czy powiatowych. Przedsiębiorstwa kolejowe mające podlegać ustawie określano jako „małe koleje”, czy też „kolejki” (*Kleinbahnen*)²⁰. Zostały one zdefiniowane w niej negatywnie jako koleje użytku publicznego, które nie podlegają ustawie o przedsiębiorstwach kolejowych z 3 XI 1838 r. ze względu na niewielkie znaczenie dla ogólnokrajowej komunikacji kolejowej. Były nimi w szczególności takie koleje, które służyły potrzebom lokalnym jednej lub kilku sąsiednich gmin lub koleje, na których nie stosuje się trakcji mechanicznej (wagonów silnikowych lub lokomotyw). Ostatecznie o zakwalifikowaniu przedsięwzięcia do kategorii „kolejek” miał decydować właściwy minister (wówczas Minister Robót Publicznych, z reguły w porozumieniu z Ministrem Wojny)²¹.

Następujący po uchwaleniu ustawy o kolejkach z 1892 r. rozwój tego typu przedsiębiorstw, z których większość była przedsięwzięciami w części lub w całości komunalnymi, oraz sygnalizowane przez inwestorów problemy z realizacją przez administrację rządową i kolejową dość ogólnych przepisów ustawy skłonił do opracowania przepisów wykonawczych, precyzujących normy techniczne i procedury²² oraz przepisów ruchu na kolejkach o charakterze kolei drugorzędnych²³ (te ostatnie nie obowiązywały tramwajów). Oba te akty prawne zostały wydane 13 VIII 1898 r. Nowym przepisom zaczęły podlegać również tworzone od 1892 r. miejskie i międzymiastowe przedsiębiorstwa tramwajowe (wcześniej utworzone podlegały przepisom dotychczasowym lub mogły zmienić swój status prawny). Dopiero przepisy wykonawcze z 1898 r. wprowadziły rozróżnienie kolejek na tramwaje (*Straßenbahnen* – łączące sąsiednie miejscowości, służące głównie do przewozu osób i podobne do tramwajów ze względu na budowę i sposób prowadzenia ruchu) oraz „kolejki o charakterze kolei drugorzędnych” (*nebenbahnähnliche Kleinbahnen* – kolejki dla ruchu pasażerskiego

15 M. Waechter, *op.cit.*, s. 11.

16 H. Schwabe, *op.cit.*, s. 32, 48–49.

17 Ibidem, s. 17.

18 Wydane na początku lat 80. XIX w. koncesje dla towarzystw prywatnych na skutek przeprowadzonej wówczas nacjonalizacji kolei przeszły na państwo pruskie. Z nowo uchwalonych przepisów dla kolei drugorzędnych skorzystało natomiast Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Warszawskiej, którego linia z Oleśnicy do Wieruszowa (Podzamcza) została w 1879 r. przekwalifikowana do tej kategorii. Prywatne koleje drugorzędne podlegające ustawie z 1838 r. zbudowano na Dolnym Śląsku i Śląsku Opolskim dopiero po koniec XIX w., a więc już po uchwaleniu ustawy o kolejkach – były to Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn (1898), Neustadt-Gogoliner Eisenbahn (1898) i sieć Lausitzer Eisenbahngesellschaft (1895–1898).

19 H.-D. Rammelt, G. Fiebig, E. Preuß, *Klein- und Privatbahnharchiv*, Bd. 1: *Geschichte – Bau – Betrieb*, Berlin 1989, s. 18–19.

20 Ibidem, s. 20.

21 *Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892*, § 1.

22 *Ausführungsanweisung zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892*.

23 *Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb (zu § 22, Absatz 4 der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892)*.

i towarowego, które ze względu na długość, budowę, tabor i eksploatację są podobne do kolei drugorzędnych, działających na podstawie ustawy o kolejach z 1838 r.)²⁴.

Tabela 1

Rodzaje przedsiębiorstw kolejowych wg prawodawstwa pruskiego

| | | | | | |
|---|---|--------------|-----------------------------|--|--|
| Koleje | główne | (od 1878 r.) | służą do użytku publicznego | podlegają ustawie o kolejach z 3 XI 1838 r. | przedsiębiorstwa prywatne lub komunalne (spółki akcyjne) albo państwowe |
| | drugorzędne | | | | |
| Kolejki | kolejki o charakterze kolei drugorzędnych | (od 1898 r.) | służą do użytku publicznego | podlegają ustawie o kolejkach i bocznicach prywatnych z 28 VII 1892 r. | przedsiębiorstwa prywatne lub komunalne (spółki akcyjne, z o.o., komandytowe – również z udziałem państwa) |
| | tramwaje | | | | |
| Koleje zakładowe lub bocznice połączone z publiczną siecią kolejową i obsługiwane trakcją mechaniczną | | | służą do użytku prywatnego | podlegają ogólnym przepisom prawa cywilnego i gospodarczego | przedsiębiorstwa prywatne lub komunalne (spółki akcyjne, z o.o., komandytowe – również z udziałem państwa) |
| Koleje zakładowe nie połączone z publiczną siecią kolejową albo obsługiwane siłą żywą (ludzie, konie) | | | służą do użytku prywatnego | podlegają ogólnym przepisom prawa cywilnego i gospodarczego | przedsiębiorstwa prywatne lub komunalne (spółki akcyjne, z o.o., komandytowe – również z udziałem państwa) |

Źródło: Opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą z 1892 r. do budowy kolejki, późniejszej istotnej zmiany jej zakresu bądź wyposażenia, niezbędne było uzyskanie zezwolenia (*Genehmigung*) właściwego organu. W przypadku przedsięwzięć zamykających się w granicach jednego okręgu policyjnego były to właściwe władze policyjne, w razie położenia w kilku okręgach jednego powiatu – starosta. Dla wszystkich kolejek o trakcji mechanicznej oraz innych (np. konnych), o ile korzystały z pozamiejskich dróg publicznych lub wykraczały poza granice jednego powiatu, był to miejscowy prezydent rejencji, który w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych wskazywał jednocześnie odpowiednią jednostkę organizacyjną kolei państwowych uprawnioną do sprawowania w imieniu państwa pruskiego nadzoru technicznego nad planowaną kolejką. Dla kolejek o większym zasięgu, np. położonych w różnych prowincjach, właściwym organem był Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i ewentualnie Ministrem Wojny. Odpis zgłoszenia o zamiarze budowy kolejki prezydent rejencji był zobowiązany przesłać Ministrowi Wojny, jeśli kolejka bezpośrednio lub za pośrednictwem innych kolejek łączyć miała dwie koleje główne lub drugorzędne²⁵. Wydanie zezwolenia musiało być poprzedzone tzw. badaniem policyjnym, połączonym z publicznym wyłożeniem projektu. Było ono prowadzone przez miejscowe władze administracyjne pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i interesów osób trzecich, w tym właścicieli gruntów i użytkowników dróg. Prawidłowość zastosowanych rozwiązań technicznych oraz kwalifikacje personelu kontrolowała w imieniu państwa właściwa królewska dyrekcja kolei pruskiej (*Königliche Eisenbahndirektion*)²⁶.

Budowa kolejek była możliwa nie tylko na własnym, wydzielonym torowisku, ale i w pasach istniejących dróg publicznych (poza miastami zwykle na nieutwardzonych tzw. drogach letnich – *Sommerweg*; z możliwości tej skorzystały np. wąskotorowe kolejki Wrocławsko-Trzebnicko-Prusicka i Żmigrodzko-Milicka). Na korzystanie z dróg publicznych właściciel kolejki musiał uzyskać zezwolenie ich zarządców, a ponadto był zobowiązany do utrzymywania zajętego pasa drogi i wnoszenia rocznych opłat. Zarządca drogi mógł uzależnić wydanie zgody od zagwarantowania sobie przejęcia kolejki na własność po upływie określonego czasu i za odszkodowaniem²⁷. Zezwolenie na urządzenie kolejki było

²⁴ *Ausführungsanweisung...*, preambuła i ad §§ 3, 5, 22, 32.

²⁵ *Ibidem*, ad § 1.

²⁶ *Gesetz über Kleinbahnen...*, § 4; *Ausführungsanweisung...*, ad § 4 i 5.

²⁷ *Gesetz über Kleinbahnen...*, § 6.

wydawane bezterminowo lub na określony czas, z wyznaczeniem daty otwarcia ruchu. Czas trwania zezwolenia musiał umożliwić przedsiębiorcy zamortyzowanie nakładów na budowę²⁸. Ustawa zakładała też wpływ organu udzielającego zezwolenia na rozkłady jazdy i taryfy, które musiały być przezeń każdorazowo zatwierdzone (jednak przez pierwsze co najmniej pięć lat eksploatacji taryfy mógł przedsiębiorca ustalać dowolnie)²⁹. Spółki akcyjne, komandytowe i z ograniczoną odpowiedzialnością mogły uzyskać zezwolenie dopiero po dokonaniu wpisu do rejestru handlowego³⁰. Po zakończeniu budowy i sprawdzeniu zgodności wykonania z projektem i warunkami zezwolenia, oraz po przedłożeniu dokumentów dopuszczenia taboru do ruchu, organ wydający koncesję wyrażał zgodę na rozpoczęcie przewozów³¹. Istotnym uprawnieniem przysługującym nowo zdefiniowanym przedsiębiorstwom kolejowym było prawo do przyłączenia swojej linii do istniejącej stacji kolei państwowej lub innej kolei działającej na podstawie ustawy o kolejach z 1838 r., o ile przyłączenie takie zostało uznane przez Ministra Robót Publicznych za wykonalne pod względem technicznym i ruchowym³². Jeśli w wyniku połączenia z krajową siecią kolejową kolejka uzyskiwała znaczenie ponadlokalne, przekraczające definicję ustawową, mogła być w okresie nie krótszym niż rok od stosownego zawiadomienia wyłączone na rzecz państwa za odszkodowaniem³³.

Przepisy wykonawcze oraz wydane jednocześnie z nimi „Przepisy eksploatacji kolejek o trakcji mechanicznej” (*Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb*) ustalały znormalizowane szerokości torów do stosowania na kolejkach: 1435, 1000, 750 i 600 mm, co wskazywało na ewentualność wykorzystania tego środka transportu w czasie mobilizacji i wojny. Dlatego też odstępianie od typowej szerokości toru wymagało zgody Ministra Robót Publicznych działającego w porozumieniu z Ministrem Wojny. W przepisach wykonawczych określono ponadto wiele innych, podstawowych parametrów technicznych nawierzchni kolejowej, geometrii toru, budowy taboru i zestawienia składów pociągów. Były one zależne od szerokości toru, a przy torze normalnym – zbliżone do parametrów kolei drugorzędnych. W odróżnieniu od kolei funkcjonujących na podstawie ustawy z 1838 r., kolejki były zasadniczo zwolnione z obowiązku ogradzania linii czy urządzania przejazdów strzeżonych. Na ogół nie wymagano też np. oświetlenia rozjazdów czy stosowania sygnalizacji, a nawet w szczególnych przypadkach łączności telefonicznej dla zapowiadania pociągów. Maksymalna prędkość pociągów i lokomotyw nie mogła zasadniczo przekraczać: dla kolejek o szerokości toru 1435 i 1000 mm – 30 km/h, 750 mm – 25 km/h, 600 mm – 20 km/h, kolei zębatach – 15 km/h. Większa prędkość (do 40 km/h, a od 1914 r. – 50 km/h) mogła być dopuszczona przez Ministra Robót Publicznych, o ile wymagały tego potrzeby komunikacyjne, po ewentualnym uzupełnieniu przepisów i urządzeń bezpieczeństwa. Przepisy dotyczące wyposażenia i utrzymania taboru były zbliżone do obowiązujących na kolejach drugorzędnych³⁴.

Przepisy z 1898 r. zostały znowelizowane w stosunku do tramwajów w 1906, a do kolejek o charakterze kolei drugorzędnych – w 1914 r. Nowelizacja obowiązująca od 1 IV 1914 r. dotyczyła przede wszystkim trakcji elektrycznej na kolejkach o charakterze kolei lokalnych (*nebenbahnähnliche Kleinbahnen*). Działalność kolejek była regulowana jeszcze przez dalsze przepisy szczegółowe, np. „Ogólne warunki wprowadzania kolejek na stacje kolei państwowych” z 31 I 1900 r. (*Allgemeine Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Staatsbahnstationen*)³⁵ dotyczące projektowania połączeń kolejek z kolejami państwowymi czy „Ogólne warunki przejścia wagonów na kolejkach” z 7 V 1900 r. (*Allgemeine Bedingungen für den Wagenübergang auf Kleinbahnen*) dotyczące kursowania i przekazywania wagonów pomiędzy kolejkami a kolejami państwowymi.

„Ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych” weszła w życie z dniem 1 X 1892 r. Nie rozwiązała ona wszystkich problemów budowy linii lokalnych, z których podstawowym był oczywiście niedobór funduszy na inwestycje, mimo iż budowa kolejek była znacznie tańsza niż linii podlegających ustawie z 1838 r.³⁶ Również eksploatacja kolejek

28 *Ausführungsanweisung...*, § 13.

29 *Gesetz über Kleinbahnen...*, § 14 i 21; *Ausführungsanweisung...*, § 21.

30 *Gesetz über Kleinbahnen...*, § 16.

31 *Ibidem*, § 17–20.

32 *Ibidem*, § 28–29.

33 *Ibidem*, § 30–31.

34 *Betriebsvorschriften für Kleinbahnen...*

35 „*Eisenbahn-Verordnungsblatt*” 1900, s. 36.

36 W 1914 r. budowa 1 km dwutorowej linii kolei państwowych kosztowała w Prusach przeciętnie 320 tys. marek, kolejki normalnotorowej 81,7 tys. marek, wąskotorowej – tylko 51 tys. marek. – K. Trautvetter, *Die Notlage der deutschen Kleinbahnen und Privateisenbahnen und Mittel zu ihrer Behebung*, Berlin 1921, s. 9.

nie była zbyt rentowna wobec stosunkowo niewielkich przewozów, np. w 1900 r. z 201 pruskich kolejek tylko 90 wypracowywało przychody pozwalające na pełne pokrycie kosztów, oprocentowanie kapitału zakładowego i ewentualną wypłatę udziałów w zysku³⁷. Rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych z 25 IV 1895 r. sprecyzowano zatem zasady udzielania kolejkom pomocy publicznej ze środków państwa, prowincji czy powiatu. W ramach budżetu państwa utworzono specjalny fundusz pomocowy (w 1895 r. w wysokości 5 mln marek, potem po 8 mln marek rocznie, w latach 1900–1901 po 20 mln marek³⁸). Własne środki przeznaczały też prowincje i powiaty, przy czym przykładowo wsparcie finansowe ze strony prowincji było z reguły udzielane wtedy, gdy pomoc taką przyznał też właściwy powiat. W praktyce jednym z poważniejszych problemów dla inwestorów budowy kolejek było restrykcyjne podejście administracji kolei państwowych, która widziała w nich (najczęściej niesłusznie) pewien rodzaj konkurencji, ale przede wszystkim utrudnienie w pracy stacji stycznych³⁹. Na styku przedsiębiorstw kolejowych kierujących się całkowicie odmiennymi filozofiami działania (koleje państwowe – wypracowane przez lata sztywne normy i regulaminy; kolejki – duch przedsiębiorczości i minimalizacji kosztów) musiało dochodzić do napięć. Przykładem może być Kolejka Walimska (Wüstenwaltersdorfer Kleinbahn), która z braku możliwości terenowych urządzenia własnego, „małego dworca” w Jugowicach musiała sfinansować przebudowę stacji kolei państwowych według narzuconych jej warunków, co stanowiło w efekcie prawie 12% kosztów całej inwestycji.

Tabela 2

*Kolejki o charakterze kolei drugorzędnych (nebenbahnähnliche Kleinbahnen)
na Dolnym Śląsku i Śląsku Opolskim*

| Lp. | Nazwa | Linia | Rok budowy | Wykonawca (nazwa skrócona) | Długość sieci (bez bocznicy) | Uwagi |
|-----|---|--|------------------|--|---------------------------------|---|
| 1 | Trachenberg-Militscher Kreisbahn AG | Żmigród/Prusice-Sulmierzyce | 1894–1895 | Schneege | 68,5 | 750 mm |
| 2 | Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahn AG | Wrocław-Trzebnica-Prusice | 1898–1899 | Schneege | 37,2 | 750 mm |
| 3 | Riesengebirgsbahn GmbH | Mysłakowice-Karpacz | 1895 | Vering & Waechter | 6,9 | |
| 4 | Kleinbahn Groß Peterwitz-Katscher AG | Pietrowice Wielkie-Kietrz | 1896 | Vering & Waechter | 8,6 | |
| 5 | Kleinbahn Rosenberg-Landsberg-Zawisna (od 1928 r. Rosenberger Kreisbahn AG) | Olesno Śląskie-Praszka | 1896–1914 | Orenstein & Koppel | 23,6 | do 1927 r. – 750 mm; po przebudowie – 22 km |
| 6 | Kleinbahn Rogau-Stradau (właściciel – Stradauer Tonwerke GmbH) | Rogów Sobócki-Stradów | 1896 | b.d. | 6,3 | 750 mm, ruch towarowy, do ok. 1928 r. |
| 7 | Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor | Gliwice Trynek-Rudy-Markowice-Plania | 1899–1903 | Kramer & Co | 53,6 | 785 mm, eksploatowana wspólnie z tramwajami |
| 8 | Ziederthalbahn AG | Kamienna Góra-Okrzeszyn | 1899 | Bachstein | 21,6 | |
| 9 | Polkwitz-Raudtner Kleinbahn AG | Polkowice-Rudna Gwizdanów | 1900 | Eisenbahn-Bau u. Betriebs-Gesellschaft | 17,4 | |
| 10 | Eulengebirgsbahn AG | Dzierżoniów-Ścinawka Średnia-Radków | 1900–1902 | Lenz & Co | 55,0 | |
| 11 | Kleinbahn Kamenz-Reichenstein AG | Kamieniec Żąbkowicki-Złoty Stok | 1900 | b.d. | 12,1 | |
| 12 | Kleinbahn Jauer-Maltsch AG | Jawor-Malczyce | 1902 | Lenz & Co | 30,3 | |
| 13 | Kleinbahn Bunzlau-Neudorf i Kleinbahn Bunzlau-Modlau (od 1921 r. Bunzlauer Kleinbahn AG) | Modła-Bolesławiec-Nowa Wieś Grodziska | 1906–1913 | Lenz & Co | 58,2 | |

37 M. Waechter, *op.cit.*, s. 25, 66–67.

38 Ibidem, s. 77.

39 Ibidem, s. 104.

| | | | | | | |
|----|---|---|-----------|---|-------|-----------------------------|
| 14 | Kleinbahn Horka-Rothenburg-Priebus AG | Horka-Sanice-Przewóz | 1907-1908 | Schaefer | 26,1 | obejmowała częściowo Łużyce |
| 15 | Frankenstein-Münsterberg-Nimptscher Kreisbahn AG (od 1935 r. Frankensteiner Kreisbahn AG) | Srebrna Góra-Ząbkowice Śląskie-Ciepłowody-Henryków/Kondratowice | 1908 | Lenz & Co | 49,5 | |
| 16 | Kleinbahn Flinsberg-Friedeberg AG (od 1911 r. Isergebirgsbahn AG) | Mirsk-Świeradów Nadleśnictwo | 1909-1910 | Becker & Co | 10,8 | |
| 17 | Ohlauer Kleinbahn AG | Oława-Domaniów-Boreczek/Wyszkowice | 1910 | Lenz & Co | 29,9 | |
| 18 | Kleinbahn Grünberg-Sprottau AG | Zielona Góra-Stypułów-Szprotawa | 1911 | Lenz & Co | 50,7 | |
| 19 | Neisser Kreisbahn AG | Ścinawa Mała-Nysa-Kańków Łąka-Vidnawa | 1911-1912 | Lenz & Co | 39,7 | |
| 20 | Kleinbahn Kohlfurt-Rothwasser AG | Węgliniec-Czerwona Woda | 1913 | Lenz & Co | 6,3 | |
| 21 | Kleinbahn Guttentag-Vossowska AG | Dobrodzień-Fosowskie | 1913 | Lenz & Co | 10,8 | |
| 22 | Wüstewaltersdorfer Kleinbahn AG | Jugowice-Walim | 1914 | Continental Eisenbahn-Bau-und Betriebs-Gesellschaft | 4,7 | |
| 23 | Lissa-Guhrau-Steinauer Kleinbahn AG (od 1938 r. Guhrauer Kreisbahn AG) | Leszno-Góra Śląska-Krzelow | 1916 | Lenz & Co | 59,8 | część w prowincji Poznań |
| 24 | Kleinbahn Lüben-Kotzenau AG | Lubin Górniczy-Chocianów | 1916-1917 | Osthavelländische Kreisbahnen | 28,1 | |
| 25 | Neumarkter Kleinbahn AG | Środa Śląska-Środa Śląska Miasto (Rynek) | 1926 | Smoschewer | 4,1 | |
| 26 | Kleinbahn Schönberg-Nikolausdorf AG | Mikułowa-Sulików | 1927 | Smoschewer | 3,4 | |
| | | | | Razem | 723,2 | |

b.d. – brak danych.

Druk półgruby – eksploatowane przez firmę Lenz & Co.

Kursywa – eksploatowane przez firmę Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft.

Źródło: M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Wrocław 1992.

Ustawowe uregulowanie spraw związanych z budową linii lokalnych (kolejek) wpłynęło na dynamiczny rozwój tej gałęzi transportu, będącej substytutem słabego wówczas i nieefektywnego transportu drogowego. Do końca I wojny światowej powstały na Śląsku (bez górnośląskiego okręgu przemysłowego) 24 kolejki (nie licząc tramwajów miejskich i podmiejskich we Wrocławiu, Legnicy, Wałbrzychu i Jeleniej Górze) o łącznej długości 715,7 km, do 1927 r. przybyły już tylko dwa niewielkie przedsiębiorstwa tego typu, ale jedno przekształcono w latach 20. XX w. w bocznicę prywatną. Łączna długość linii wyniosła wówczas 716,9 km. Zestawienie tych kolejek podano w tabeli 2. Dla porównania – do 1945 r. długość zbudowanych na tym terenie kolei drugorzędnych przekroczyła 1700 km. Specyfika dolnośląskich kolejek – stosunkowo niewielka łączna długość i przewaga linii normalnotorowych – wynikała z dużego zagęszczenia państwowej sieci kolei głównych i drugorzędnych w prowincji śląskiej, które w znacznym stopniu zaspokajały lokalne potrzeby gospodarcze i społeczne. Kolejki przyjmowały tu rolę uzupełniającą, a jednocześnie dla sprawnej wymiany towarów miały w większości taką samą szerokość torów jak sieć państwowa. Nieco inaczej stosunki te kształtowały się w rolniczych prowincjach poznańskiej, pomorskiej czy wschodniopruskiej, gdzie linie wąskotorowe często tworzyły rozległe, połączone wzajemnie sieci kolejek. Jest rzeczą charakterystyczną, że najdłuższe dolnośląskie kolejki, w tym

dwie wąskotorowe, były położone w północnej części prowincji śląskiej, na styku z Wielkopolską (wyjątkiem były położone w Sudetach i na Przedgórzu rozległe sieci kolejek – Ząbkowickiej i Sowiogórskiej). W marcu 1915 r. w pruskich prowincjach wschodnich ich udział w gęstości sieci kolejowej wynosił od 41% na Pomorzu do 16% na Śląsku. Średnio odpowiadały one aż za 1/4 gęstości sieci kolejowej w tych prowincjach, co świadczy o istotnej roli ustawy z 1892 r. dla rozwoju tej sieci (tab. 3).

Tabela 3

Statystyka pruskich kolejek na dzień 31 III 1915 r.

| Prowincja | Długość linii w km i liczba przedsiębiorstw | | | | Gęstość linii eksploatowanych [km/100 km ²] | | | |
|-----------------|---|----|-----------|---|---|---------------------|---------------|-----------------------|
| | w eksploatacji | | w budowie | | kolejki normalnotorowe | kolejki wąskotorowe | kolejki razem | linie kolejowe ogółem |
| Prusy Wschodnie | 860,89 | 13 | 95,56 | 1 | 0,38 | 2,20 | 2,58 | 10,34 |
| Prusy Zachodnie | 605,26 | 12 | 29,53 | - | 0,98 | 1,50 | 2,48 | 11,67 |
| Pomorze | 1664,36 | 28 | - | - | 1,12 | 4,40 | 5,52 | 13,33 |
| Poznańskie | 820,18 | 13 | 13,30 | - | 0,35 | 2,53 | 2,87 | 12,64 |
| Śląsk | 771,41 | 27 | 130,18 | 4 | 1,48 | 0,75 | 2,24 | 14,18 |

Źródło: Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reiche für das Jahr 1915, „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1917, Jg. 24, s. 59.

Rozwój kolejek trwał około ćwierć wieku. W tym czasie postępy motoryzacji, znacznie przyspieszone doskonaleniem tej formy transportu w okresie I wojny światowej, oraz stopniowa poprawa stanu dróg stworzyły kolejkom silną konkurencję. Praktycznie już na początku XX w. stwierdzono, że kolejka wąskotorowa nie jest konkurencyjna względem (ówczesnego) transportu drogowego przy odległościach mniejszych niż 10 km⁴⁰. Powodami mniejszej atrakcyjności kolejek niż samochodów były: niskie prędkości przewozu (ograniczone w przepisach wykonawczych do ustawy), sztywne godziny kursowania wynikające z rozkładu jazdy, wysokie koszty budowy bocznic do nadawców lub odbiorców ładunków, a także taryfy, zwykle wyższe niż na kolejach państwowych oraz z reguły brak taryf bezpośrednich między stacjami kolei państwowej i kolejki. Pewna część kolejek, wybudowanych dla zaspokojenia nie zawsze dobrze rozpoznanych, partykularnych interesów, była trwale nierentowna, co zmuszało do radykalnych ograniczeń w zakresie wyposażenia technicznego, utrzymania i remontów, a także standardu usług. Tylko niezwykle oszczędna eksploatacja pozwalała zbilansować wydatki i wpływy. Tym niemniej w 1913 r., jednym z najlepszych dla transportu kolejowego, na 282 pruskie kolejki o łącznej długości 11 455 km tylko 21 nie wykazywało zysku, 36 miało zysk poniżej 1%, 169 – od do 5%, a 56 – powyżej 5%⁴¹. W roku obrachunkowym 1914/1915 już 47 pruskich kolejek nie oprocentowywało zainwestowanego kapitału, z tego 27 nie pokrywało ze swych wpływów nawet wydatków eksploatacyjnych. Rentowność najlepszych przekraczała 10% (w prowincji śląskiej 19 kolejek miało rentowność od 1 do 10%)⁴².

⁴⁰ Ibidem, s. 103.

⁴¹ K. Trautvetter, *op.cit.*, s. 12.

⁴² Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reiche für das Jahr 1914, „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1916, Jg. 23, Februar, s. 77.

Po I wojnie światowej pruskie kolejki na terenach włączonych do II Rzeczypospolitej pozostały przedsiębiorstwami prywatnymi bądź komunalnymi pod zarządem Polskich Kolei Państwowych lub w zarządzie własnym. Pozostały w Polsce odcinek Kolejki Górowskiej (Guhrauer Kleinbahn) z Leszna do granicy państwowej został wyłączony z eksploatacji. Udziały w kapitale akcyjnym należące do państwa pruskiego przejęło państwo polskie, natomiast udziały osób prawa publicznego i prywatnych pozostały w rękach tych samych podmiotów lub ich następców prawnych. Ich eksploatacja odbywała się albo na podstawie przepisów PKP, albo (w przypadku zarządu własnego) na podstawie dawnych przepisów pruskich⁴³. Kolejki o charakterze kolei drugorzędnych pozostałe po 1918 r. na terenie Niemiec funkcjonowały w dotychczasowych ramach organizacyjnych do końca II wojny światowej. Stopniowo, już od połowy lat 30. XX w., dawało się jednak zauważyć tendencję do zwiększania ingerencji państwa w działalność kolejek, zwłaszcza w przypadku linii normalnotorowych. Trzecia Rzesza rościła prawa do pełnej kontroli i organizacji życia społecznego i gospodarczego, uznając koleje i kolejki prywatne za jeden z istotnych elementów gospodarki narodowej. Od 1 X 1938 r. do kolejek miała zastosowanie większość przepisów eksploatacji handlowej kolei (Eisenbahn-Verkehrsordnung). Od 7 VII 1942 r. kolejki obowiązywały ogólne „Przepisy budowy i eksploatacji kolei” z 17 VII 1928 r. (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) oraz „Przepisy sygnalizacji” z 24 VI 1907 r. (Eisenbahn-Signalordnung). Ze względów finansowych odstąpiono jedynie od planowanej ich nacjonalizacji⁴⁴. Potencjał przewozowy śląskich kolejek w końcu trzeciej dekady XX w. przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4

Statystyka kolejek na Dolnym Śląsku i Śląsku Opolskim za 1938 r.

| Lp. | Nazwa | Lokomotywy | Wagony motorowe | Wagony osobowe | Wagony towarowe | Zatrudnienie [osoby] | Przewozy osobowe [osoby] | Przewozy towarowe [t] |
|-----|---|---|-----------------|----------------|-----------------|----------------------|--------------------------|-----------------------|
| 1 | Trachenberg-Militscher Kreisbahn AG | 5 | - | 9 | 147 | 41 | 39 904 | 60 846 |
| 2 | Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahn AG | 8 | - | 37 | 146 | 63 | 218 345 | 60 928 |
| 3 | Riesengebirgsbahn GmbH | zelektryfikowana i obsługiwana taborem DR | | | | 26 | 355 719 | 40 040 |
| 4 | Kleinabhn Groß Peterwitz-Katscher AG | 3 | - | 4 | 16 | 21 | 69 950 | 74 633 |
| 5 | Rosenberger Kreisbahn AG | 2 | - | 5 | 7 | 30 | 90 357 | 53 813 |
| 6 | Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor | 10 | 3 | 35 | 213 | 91 | 393 005 | 129 682 |
| 7 | Ziederthalbahn AG | 3 | - | 7 | 0 | 27 | 130 039 | 19 016 |
| 8 | Polkwitz-Raudtener Kleinbahn AG | 3 | - | 4 | 2 | 13 | 6 718 | 22 957 |
| 9 | Eulengebirgsbahn AG | 7 | - | 26 | 96 | 97 | 333 833 | 279 399 |
| 10 | Kleinbahn Kamenz-Reichenstein AG | 2 | 1 | 3 | 18 | 17 | 56 831 | 82 647 |
| 11 | Kleinbahn Jauer-Maltsch AG | 3 | - | 5 | 31 | 44 | 38 798 | 97 994 |
| 12 | Bunzlauer Kleinbahn AG | 6 | 2 | 19 | 53 | 119 | 306 997 | 457 235 |
| 13 | Kleinbahn Horka-Rothenburg-Priebus AG | 4 | - | 6 | 23 | 32 | 52 178 | 70 384 |
| 14 | Frankensteiner Kreisbahn AG | 4 | 1 | 14 | 29 | 67 | 164 939 | 275 563 |
| 15 | Isergebirgsbahn AG | 2 | 2 | 5 | 6 | 28 | 187 913 | 21 387 |

43 *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928, s. 29–34.

44 H.-D. Rammelt, G. Fiebig, E. Preuß, *op.cit.*, s. 30–37.

| | | | | | | | | |
|-------|-------------------------------------|----|----|-----|-----|-----|-----------|-----------|
| 16 | Ohlauer Kleinbahn AG | 3 | - | 5 | 20 | 31 | 19 077 | 118 777 |
| 17 | Kleinbahn Grünberg–Sprottau AG | 3 | - | 6 | 40 | 24 | 9 309 | 44 870 |
| 18 | Neisser Kreisbahn AG | 5 | - | 11 | 34 | 52 | 140 432 | 98 078 |
| 19 | Kleinbahn Kohlfurt–Rothwasser AG | 2 | - | 3 | 4 | 7 | 8 540 | 24 454 |
| 20 | Kleinbahn Guttentag–Vossowska AG | 2 | - | 4 | 7 | 15 | 42 214 | 31 281 |
| 21 | Wüstewaltersdorfer Kleinbahn AG | 1 | 1 | 2 | 1 | 11 | 101 483 | 14 722 |
| 22 | Guhrauer Kreisbahn AG | 3 | 2 | 9 | 32 | 46 | 60 077 | 112 151 |
| 23 | Kleinbahn Lüben–Kotzenau AG | 2 | - | 4 | 12 | 15 | 53 491 | 20 157 |
| 24 | Neumarkter Kleinbahn AG | 1 | - | 0 | 3 | 10 | - | 15 363 |
| 25 | Kleinbahn Schönberg–Nikolausdorf AG | 2 | 2 | 1 | 2 | 12 | 49 337 | 107 929 |
| Razem | | 86 | 14 | 224 | 942 | 939 | 2 929 486 | 2 334 306 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe*, Hrsg. M. Pohl, G. Strommenger, Berlin 1940.

W nowej rzeczywistości ustrojowej od 1945 r. nie było miejsca na prywatne przedsiębiorstwa kolejowe. Decydujące były tu względy ustrojowe, podczas gdy rozważana w III Rzeszy i ostatecznie zarzucona nacjonalizacja miała podłoże bardziej merkantylne. Na polecenie ministra komunikacji Jana Rabanowskiego z 9 VIII 1945 r. opracowano projekt dekretu „o przejęciu na rzecz Skarbu Państwa kolei prywatnych użytku publicznego”. Przewidywał on przejęcie na rzecz państwa wszystkich kolei prywatnych i będących własnością podmiotów prawa publicznego (z wyjątkiem tramwajów miejskich) i oddanie ich w zarząd powierniczy PKP. Wszyscy pracownicy tych kolei mieliby stać się pracownikami PKP, a majątek ruchomy – przejść na własność tegoż przedsiębiorstwa. Celem miało być odejście od zasady rachunku ekonomicznego w eksploatacji kolejek i podporządkowanie ich potrzebom gospodarki narodowej. Podkreślano też, że znaczna część kolejek, zwłaszcza na terenie województw zachodnich, została wybudowana przy znacznym udziale finansowym skarbu państwa (wówczas pruskiego) w kapitale zakładowym, a konieczna do ich odbudowy dalsza pomoc państwa polskiego jeszcze zwiększyłaby ten udział⁴⁵. Ostatecznie koleje te podlegały przejęciu na rzecz Skarbu Państwa na podstawie przepisów ogólnych „Ustawy z dnia 3 stycznia 1946 r. o przejęciu na własność państwa podstawowych gałęzi gospodarki narodowej” oraz „Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 IV 1946 r. w sprawie trybu postępowania przy przejmowaniu przedsiębiorstw na własność Państwa”⁴⁶. Wykazy kolejek i kolei podlegających nacjonalizacji były publikowane w „Monitorze Polskim” zasadniczo do końca 1946 r., w latach 1947–1948 wydawano orzeczenia o upaństwowieniu, a przez następne lata trwało formalne przejmowanie ich majątku przez Skarb Państwa.

W powojennym prawodawstwie polskim wobec likwidacji kolei prywatnych i samorządowych nie przewidziano odrębnych przepisów dla linii lokalnych normalno- oraz wąskotorowych. Obecnie wszystkie koleje (z wyjątkiem szynowego transportu wewnątrzzakładowego) są objęte – w różnym zakresie – regulacjami „Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym”⁴⁷ i rozporządzeniami wykonawczymi do niej. Wprowadzona tą ustawą i stale poszerzana w ramach Unii Europejskiej liberalizacja rynku kolejowego dopuszcza obecnie funkcjonowanie prywatnych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej, jednak brak odrębnych przepisów na wzór pruskiej ustawy z 1892 r. dla tzw. kolei lekkich, które byłyby dziś odpowiednikiem kolejek, hamuje ich rozwój, a w przypadku bocznicy kolejowych prowadzi do ich stopniowej likwidacji.

45 Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 797, Przymusowy zarząd państwowy nad kolejami prywatnymi, Projekt. Dekret z dnia ... 1945 roku o przejęciu na rzecz Skarbu Państwa kolei prywatnych użytku publicznego; Projekt. Dekret z dnia ... lipca 1945 r. o przejęciu kolei prywatnych i samorządowych na rzecz Skarbu Państwa; odrębna notatka z uwagami Wydziału I/i oraz wyjaśnieniami Wydziału I-4.

46 Dz.U. 1946, nr 17, poz. 114 i nr 3, poz. 17.

47 Dz.U. 2003, nr 86, poz. 789 z późn. zm.; Dz.U. 2016, poz. 1727, 1823, 1920, 1923, 1948, 2138; Dz.U. 2017, poz. 60, 1089, 1566.

Wydaje się, że lokalne linie kolejowe o niskiej rentowności słusznie przekazano w końcu XIX w. w gestię samorządów lokalnych i prywatnej przedsiębiorczości, dzięki czemu inwestorzy poświęcali im należyłą troskę i pozyskiwali w razie konieczności niezbędną dla ich przetrwania pomoc publiczną. Zniesienie w Polsce Ludowej systemu prywatnych kolei lokalnych i włączenie ich w struktury kolei państwowych, wraz z odgórną regulacją taryf przewozowych i ograniczeniami w utrzymaniu infrastruktury, zaburzyło filozofię i ekonomikę ich działania, doprowadzając je do likwidacji. Jako samorządowa kolej muzealno-turystyczna funkcjonuje dziś tylko niewielki fragment wąskotorowej linii Gliwice Trynek–Rudy–Racibórz w rejonie stacji Rudy (6 km). Z pozostałych 25 kolejek zbudowanych na Śląsku (bez Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego) czynne są dziś – wyłącznie w ruchu towarowym jako państwowe linie PKP PLK SA – jeszcze tylko trzy: linia Mikołowa–Sulików (3,4 km) dzięki przebudowie na linię pierwszorzędą i przekształceniu w odcinek tranzytowy, fragment Kolejki Sowiogórskiej między Ścinawką Średnią a Nową Rudą–Słupcem (5,1 km) oraz w ograniczonym zakresie ze względu na bardzo zły stan techniczny dawna kolejka Pietrowice Wielkie–Kietrz (8,6 km). Natomiast pozostałe kolejki śląskie zostały rozebrane lub są nieczynne. Projekty reaktywacji mogą w przyszłości objąć linie o walorach turystycznych należące do dawnych kolejek: Karkonoskiej (do Karpacza) i Izerskiej (do Świeradowa-Zdroju).

Przemysław Dominas*

Tunele kolejowe na Dolnym Śląsku

Na obszarze obecnej Polski przed 1945 r. wybudowano 22 górskie tunele kolejowe, z których na Dolnym Śląsku powstało ich aż 15¹, co stanowiło 68% łącznej liczby tego rodzaju obiektów² (ryc. 1). Szczególnym przebicciem w skali całego kraju jest tunel pod Małym Wołowcem w Wałbrzychu, który zasługuje na uwagę nie tylko z powodu najdłuższej komory górskiej w Polsce (1605 m), lecz również nowoczesnej technologii (wiertarka typu Brandta), jaką zastosowano podczas jego budowy. Okoliczność ta sprawia, że tunel ten wymieniany jest obok najważniejszych tego rodzaju budowli alpejskich, dzięki czemu można zaliczyć go do czołówki nowoczesnie realizowanych w ówczesnej Europie tuneli. Tezę tę potwierdza nie tylko szczegółowy opis jego budowy w opiniotwórczym czasopiśmie naukowym „Zeitschrift für Bauwesen”³, lecz także zestawienie go w literaturze przedmiotu w rzędzie najważniejszych tuneli swojej epoki⁴.



Źródło: Opracowanie własne.

Rycina 1. Zestawienie dolnośląskich tuneli kolejowych na tle sieci kolejowej

* Dr, przemyslaw.dominas@gmail.com

1 Zachowało się 14 tuneli, ponieważ obiekt pod górą Brzezinka w Wałbrzychu został rozebrany w latach 1933–1938.

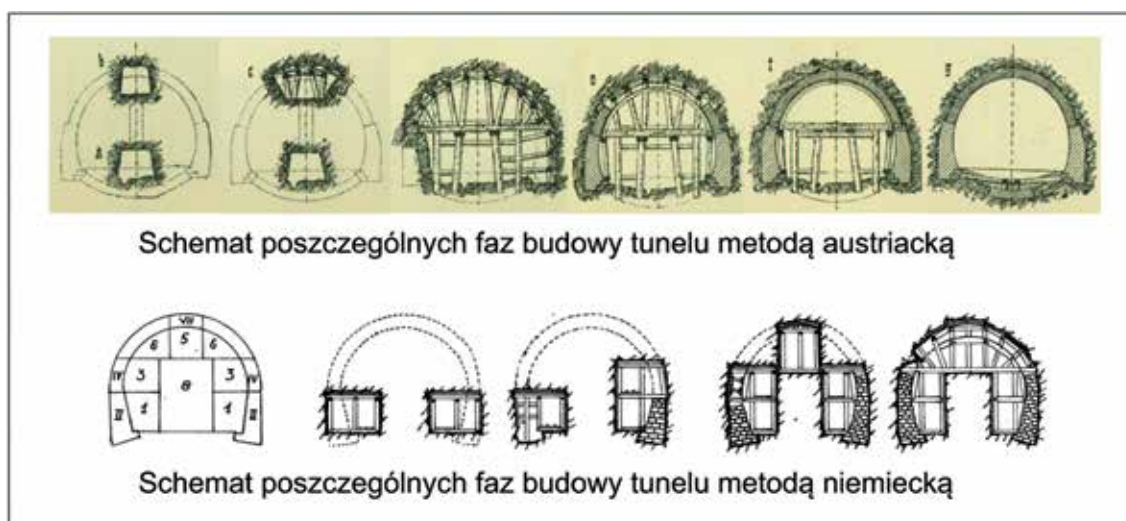
2 Poza Dolnym Śląskiem w granicach Polski wybudowano: tunel w Rydułtowach (715 m długości) z lat 1853–1858, tunel na linii Zagórz–Krościenko (Uherce) (50 m) z 1872 r., Łupków (416 m) z lat 1870–1874, Kamionka Wielka (170 m) i Żegiestów (499 m) z 1876 r., Bielsko-Biała (268m) z 1878 r., para tuneli na linii Kozłów–Tunel (768 m i 748 m) z lat 1882–1885 i 1910–1912.

3 *Die Ausführung des Ochsenkopftunnels auf der Linie Dittersbach–Glatz*, „Zeitschrift für Bauwesen” 1880, Nr. 30, s. 87–114.

4 G. Lucas, *Der Tunnel, Anlage und Bau*, Bd. 2, Berlin 1926, s. 333.

Tunele górskie można podzielić według licznych kryteriów, np. w zależności od przeznaczenia, na: a) kolejowe, b) samochodowe, c) metro, d) żeglowne, e) dla ruchu pieszego. Z punktu widzenia prezentowanego opracowania istotne wydaje się wskazanie podziału nawiązującego do rodzaju przeszkody, w tym względnie tunele górskie dzielą się na: a) szczytowe, b) stopowe, c) stokowe, d) pętlowe, e) spiralne⁵. Na Dolnym Śląsku wybudowano jedynie dwa pierwsze rodzaje tuneli, dlatego warto zwrócić na nie uwagę. W przypadku tunelu szczytowego trasę prowadzi się na powierzchni tak długo jak to możliwe i tunel wykonuje się w najwyższym i najtrudniejszym odcinku u szczytu góry. Jego wadą jest konieczność stosowania długich podjazdów dysponujących licznymi spadkami i łukami, jak również możliwość unieruchomienia ruchu z powodu opadów śniegu czy lawin śnieżnych lub kamiennych. Zaletą, obok mniejszego kosztu wykonania, jest mały nakład górotworu powodujący niewielkie ciśnienia na obudowę oraz łatwiejsze odprowadzenie wody. W przypadku tunelu stopowego stosunkowo długi tunel przebija się w stopie góry. Jego wadą jest znaczna długość, na ogół duże ciśnienie górotworu oraz trudności w budowę wynikające z różnorodnych uwarunkowań geologicznych i hydrologicznych⁶.

Według dostępnych, cytowanych źródeł wiadomo, że tunele dolnośląskie budowane metodą górniczą drążono najczęściej metodą austriacką, którą stosowano w przypadku występowania stosunkowo luźnych pokładów skalnych (np. wapiennych) oraz intensywnego prowadzenia wody przez górotwór. W celu przyspieszenia prac prowadzono je w kilku drążonych pierścieniach jednocześnie w następującym porządku: 1) sztolnia kierunkowa spągowa; 2) sztolnia stropowa robocza. Pomiędzy obu sztolniami drążono szyby umożliwiające opuszczanie urobku z góry na dół; 3) poszerzanie kaloty, czyli rozbudowa i usuwanie górotworu górnej sztolni; 4) wykonanie podwaliny, czyli silnej tymczasowej obudowy sztolni spągowej, na której wspierała się cała obudowa górna podtrzymująca strop; 5) wybieranie górotworu z boków sztolni; 6) murowanie obudowy stałej (licowanie ścian tunelu), począwszy od sklepienia spągowego, kolejno ściany i na końcu strop. Jak widać na rycinie 2 obudowa tymczasowa wykonywana była z gęstej sieci drewnianych stojaków wspierających wyrobisko na krokwiach lub płatwiach. Stojaki wymieniano na dłuższe wraz z postępem wybierania urobku. Podstawowym elementem konstrukcyjnym obudowy tymczasowej była podwalina, na której wspierały się wszystkie stropnice podtrzymujące wyrobisko⁷.



Źródło: Zbiory prywatne autora.

Rycina 2. Zestawienie schematów drążenia tuneli podczas budowy metodą austriacką i niemiecką

⁵ Z. Gergowicz, *Tunele kolejowe i drogowe*, Wrocław 1958, s. 6.

⁶ Ibidem, s. 8–9.

⁷ Ibidem, s. 4–32.

Tunele należały do najkosztowniejzych drogowych obiektów inżynieryjnych budowanych podczas powstawania linii kolejowej. Z tego powodu inwestorzy – na ile pozwalał im rachunek ekonomiczny – unikali ich. Dowodem na to jest budowa pierwszego górskiego odcinka kolei na Dolnym Śląsku pomiędzy Świebodzicami i Wałbrzychem na początku lat 50. XIX w. Już wówczas szlak w okolicach Lubiechowa kwalifikował się do przebicia tunelu, jednak Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej zrezygnowało z jego realizacji, trasując linię w nienaturalnie ostrych łukach i wydłużając tym samym czas jazdy pociągów. To jak bardzo ten teren nadawał się do przebicia tunelu, wskazuje powrót do problemu jego budowy w tym miejscu na początku XX w. Urzędnicy dyrekcji kolei we Wrocławiu, chcąc usprawnić ruchu pomiędzy Wrocławiem i Jelenią Górą, planowali w 1908 r. przebić ok. 200 m długości tunel kolejowy na skraju góry Lisie Kąty⁸ (ryc. 3). Z rozwiązania ostatecznie zrezygnowano, jednak przykład ten ukazuje, jak trudnym problemem była decyzja o budowie tunelu kolejowego.



Źródło: Zbiory prywatne autora.
Rycina 3. Niezrealizowany plan budowy tunelu kolejowego w okolicach Lubiechowa z 1908 r. na uruchomionym w 1853 r. krętym szlaku Świebodzice-Wałbrzych-Szczawienko

W kolejnych dekadach na omawianym terenie wybudowano aż 15 tuneli kolejowych, jednak samych komór przebito 18, ponieważ trzy tunele były dwukomorowe.

Klasyfikując dolnośląskie tunele kolejowe pod względem rodzaju przeszkody należy je podzielić na cztery grupy. Pierwsza grupa tuneli to obiekty stopowe wybudowane na kolejach głównych z przeznaczeniem pod dwa tory⁹. Druga grupa to tunel szczytowy wybudowany pod dwa tory na kolei głównej. Do trzeciej grupy zakwalifikowano tunele stopowe jednotorowe. Czwartą grupę stanowią tunele szczytowe i jednotorowe z przeznaczeniem dla kolei bocznych.

Tunele pierwszej grupy (stopowe wybudowane na kolejach głównych z przeznaczeniem pod dwa tory) odnosiły się do tuneli Śląskiej Kolei Górskiej (SKG) w Bobrowie i Wałbrzychu oraz linii Wrocław-Międzyzlesie w Bardzie i Długopole-Zdroju.

⁸ Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: AP Wr), Rejencja Wrocławska, sygn. 9154, Bahnverbindung Breslau-Hirschberg 1906–1913.

⁹ Fakt dwutorowej skrajni nie zawsze oznaczał budowę dwóch torów i zdarzało się, że niektóre tunele zawsze dysponowały jednym torem (np. Długopole-Zdrój).

Tunele Śląskiej Kolei Górskiej (Jelenia Góra–Wałbrzych Główny)

Tunel w Bobrowie (298 m)

Dwutorowy tunel w Bobrowie (Rohrlacher Tunnel) powstał pod górą Tunelowa (Hummelsberg 627 m n.p.m.). Już w marcu 1864 r. kierujący biurem budowlanym V sekcji Śląskiej Kolei Górskiej mistrz budowlany Funke rozpiął przetarg na budowę budynku biurowego przy tunelu w Bobrowie¹⁰. W lipcu postęp prac drążeniowych w skale (pomijając wykop) wynosił 3,7 m dziennie¹¹. Kiedy prace osiągnęły już zaawansowane stadium, 19 IX 1865 r., z wizytą na plac budowy przyjechał minister handlu, rzemiosła i robót publicznych Heinrich Friedrich hrabia Itzenplitz¹². W listopadzie 1865 r. nastąpiło przebicie tunelu i drążące z obu stron ekipy spotkały się. Z tej okazji 9 grudnia zorganizowano uroczystość z udziałem urzędników nadzorujących budowę linii radców Malberga i Le Juge, starostów Grävenitza i Hofmanna oraz hrabiego Stolberga z Janowic Wielkich. W ich obecności dokonano ostatniego wysadzenia cienkiej ściany wewnątrz tunelu, po czym do środka skierowano z zewnątrz spolaryzowane światło, dzięki czemu rozświetlono wnętrze. Przy muzyce orkiestry wojskowej oraz pokazach świateł świętowano przy zastawionych stołach, wznosząc toasty m.in. na cześć króla Wilhelma I¹³.

Projektujący i budujący linię radca Malberg na temat tunelu w Bobrowie pisał:

„Tunel koło Trzcńska przebitý przez górę Tunelowa, położony 6,8 km na wschód od Jeleniej Góry, drążony był w skałach granitowych. Uzyskał długość 298,36 m, łącznie z portalami, z czego 18,8 m położonych jest na łuku, natomiast reszta w linii prostej oraz na wzniesieniu 5,5%. Podczas budowy wykopano 19 192,8 m³ skał oraz wykonano oblicowanie, do którego użyto 5117,5 m³ kamienia granitowego. Koszt prac murarskich bez ciosania bloków kamiennych wyniósł 121 000 talarów, z czego metr bieżący kosztował 405,6 talarów. Przebijanie tunelu rozpoczęto 13 III 1865 r., spotkanie ekip drążących sztolnie kierunkowe z obu stron nastąpiło 29 XI 1865 r. Na koniec 1865 r. należało jeszcze wykonać: 24 m długości przebicia połowy profilu; 62 m długości całego profilu; 106,5 m długości podwaliny; 147 m długości sklepienia. Dnia 11 V 1866 r. tunel był gotowy z wyłączeniem portali, które ukończono we wrześniu 1866 r.”¹⁴ (ryc. 4).

Obiekt ten bez większych przeobrażeń przetrwał do czasów współczesnych.



Źródło: Architekturmuseum Technische Universität w Berlinie.
Rycina 4. Stopowy, dwutorowy tunel w Bobrowie w ostatniej fazie budowy ok. 1866 r. z pracownikami zatrudnionymi przy budowie oraz prowizorycznym biurem budowlanym

10 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 19 z 5 III 1864.

11 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 55 z 9 VII 1864.

12 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 76 z 23 IX 1865.

13 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 99 z 13 XII 1865.

14 Malberg, *Der Bau der Königl. Schlesischen Gebirgsbahn bis zum Ende des Jahres 1866*, „Zeitschrift für Bauwesen” 1868, Nr. 18, s. 95–102.

Tunel w Wałbrzychu (310 m)

Powstały pod górą Brzezinka (595 m n.p.m.) tunel wybudowano 2,5 km od stacji Wałbrzych Główny, na szlaku w kierunku stacji Boguszów Gorce Wschód. Prace przy budowie tunelu pod nadzorem radcy Malberga prowadzono nakładem ok. 300 pracowników, pomiędzy którymi znajdowali się głównie górnicy zatrudnieni w wałbrzyskich kopalniach. Na temat tunelu radca Malberg pisał:

„Tunel poprowadzony przez góry (Schönhuter Berge) koło Wałbrzycha przebijany był przez piaskowce węglowe (Kohlensandstein). Uzyskał długość 310,76 m, łącznie z portalami. Położony w linii prostej, na wzniesieniu 0,1‰. Przy drążeniu wykopano 19 446,5 m³ skał. Podczas wydobywania urobku ściany oblicowano piaskowcem, natomiast sklepienie granitem. 4570,1 m³ materiału do obmurowania tunelu, wyłączając ciosanie bloków, kosztowało 132 000 talarów, koszt obmurowania metra bieżącego wyniósł 424,7 talara. Prace nad przebicciem tunelu rozpoczęto 20 V 1865 r., przebiccie sztolni kierunkowych na całej długości nastąpiło 17 VI 1865 r. Pod koniec 1865 r. należało jeszcze wykonać: 120,5 m długości przebiccia połowy profilu; 131,8 m długości podwaliny; 164,5 m długości sklepienia. Pełne przebiccie wszystkich sztolni nastąpiło w maju 1866 r., oblicowanie wnętrza ukończono 13 VII 1866 r. Portal zachodni tunelu ukończono w listopadzie 1866 r. Ukończenie wschodniego portalu nastąpiło po uprzednim zamurowaniu drobnego pęknięcia na początku 1867 r.”¹⁵ (ryc. 5).

Również w przypadku omawianego obiektu, po wykonaniu przebiccia zorganizowano uroczystość z udziałem ponad 300 osób. Dnia 8 VI 1866 r. odbyło się pokazowe wysadzenie cienkiej ściany oraz pokazy spolaryzowanego magnetycznie światła. Uroczystości w obrębie tunelu towarzyszyła orkiestra górnicza, specjalnie na tę okazję zabito 5 świń, a impreza odbywała się przez wiele godzin, także w pobliskiej restauracji¹⁶.



Źródło: Architekturmuseum Technische Universität w Berlinie.
Rycina 5. Tunel pod górą Brzezinka w Wałbrzychu (310 m) po oddaniu do ruchu w 1866 r. Portal z jasnego piaskowca z napisem: Erbautunter Regierung Wilhelms I (Zbudowano za panowania Wilhelma I)

¹⁵ Ibidem, s. 95–102.

¹⁶ „Waldenburger Wochenblatt” Nr. 3 z 10 I 1866.

Spękany górotwór i osuwające się masy skalne spowodowały, że w styczniu 1909 r. wstrzymano ruch pociągów w tunelu i podjęto prace remontowe polegające m.in. na zainstalowaniu nowej, stalowej obudowy¹⁷ oraz skróceniu tunelu od strony stacji Wałbrzych Główny do 274 m¹⁸. W czerwcu 1933 r. Wałbrzyskie Towarzystwo Górnicze Spółka Akcyjna w Wałbrzychu (Waldenburger Bergwerks-Aktien Gesellschaft zu Waldenburg – WABAG), Dolnośląskie Górnictwo Spółka Akcyjna w Wałbrzychu (Niederschlesische Bergbau AG Waldenburg – NIBAG) oraz Niemieckie Koleje Rzeszy (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft – DRG) podpisały porozumienie dotyczące demontażu tunelu¹⁹. U podstaw tej decyzji leżała chęć wydobycia 20 mln t węgla, którego złoża znajdowały się pod tunelem. Prace przy demontażu tunelu w latach 1933–1938 prowadziła wałbrzyska filia firmy Grün & Bilfinger A.G. z Mannheim. Wywóz mas skalnych odbywał się prowizoryczną kolejką wąskotorową z użyciem wagonów uchylnych. Załadunek wagonów prowadzono z użyciem dźwigu przemieszczającego się po prowizorycznie ułożonych torach (ryc. 6). Wzdłuż linii kolejowej wyznaczono powierzchnię przeznaczoną na składowanie ok. 500 000 m³ demontowanych mas skalnych²⁰. Częściowo pozyskiwany górotwór przewożono do położonych w pobliżu tunelu dwóch szybów górniczych zdolnych pomieścić 400 000 m³ i 100 000 m³ skał²¹.



Źródło: Zbiory prywatne autora.

Rycina 6. Prace rozbiórkowe przy tunelu pod górą Brzezinka w Wałbrzychu wykonywane w latach 1933–1938

W miejscu zdemontowanego tunelu pierwotnie, podczas prac rozbiórkowych, istniał jeden tor, jednak wraz z ich ukończeniem powrócono do szlaku dwutorowego. Demontaż tunelu wiązał się z zagrożeniem osunięć skalnych na torowisko, dlatego wzdłuż torowiska z obu stron zamontowano siatkę zabezpieczającą, zamocowaną na stalowych słupach. Po wojnie, w 1949 r., w miejscu zdemontowanego tunelu wybudowano perony, tworząc przystanek osobowy o nazwie Szyb Jadwiga, który w 1952 r. przemianowano na Szybowice Wałbrzyskie. Ostatnie pociągi zatrzymywały się na przystanku w maju 1990 r.²².

17 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 44 z 21 II 1909; K.Ch. Kasper, *Der Schönhuter Tunnel*, Bonn–Oberkassel 2003, s. 46–59.

18 AP Wr, Rejencja Wroclawska, sygn. 9225, [Plan sytuacyjny (przekrój podłużny) tunelu wykonany przez Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (dalej: DRG), Wrocław z 1932 r.].

19 AP Wr, Rejencja Wroclawska, sygn. 9225, [Pismo DRG Wrocław do Prezydenta Rejencji Wroclawskiej w sprawie rozbiórki tunelu w Wałbrzychu z 4 I 1935 r.].

20 Ibidem.

21 Jeden z nich to szyb Henryk (Graf Hochbergschacht) – AP Wr, Rejencja Wroclawska, sygn. 9225, [Pismo starosty wałbrzyskiego do Prezydenta Rejencji Wroclawskiej w sprawie rozbiórki tunelu w Wałbrzychu z 23 XI 1934 r.].

22 *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 02.10.1949 do 13.05.1950*, Warszawa 1949; *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 07.10.1951 do 17.05.1952*, Warszawa 1951; *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny 28.05.1989 do 26.05.1990*, Warszawa 1989.

Tunele kolei Wrocław–Międzylesie

Tunele w Bardzie (363 m)²³ i Długopolu-Zdroju (360 m)²⁴

Tunele w Bardzie oraz Długopolu-Zdroju wybudowało Towarzystwo Kolei Górnośląskiej podczas realizacji linii Wrocław–Międzylesie w latach 70. XIX w. Za projekt i nadzór nad budową linii odpowiedzialny był tajny radca Simon z dyrekcji wymienionej kolei. W pierwszym przypadku w Bardzie przebicie tunelu nadzorował mistrz budowlany Blank, natomiast wykonawcą była firma Mert, o czym informuje kamienna tablica na północnym portalu wjazdowym do tunelu. Przetargi związane z wykonaniem wykopów przy tunelu w Bardzie zostały rozpisane we wrześniu 1871 r.²⁵, natomiast przebicie tunelu i spotkanie ekip drążących z obu stron nastąpiło 4 XII 1872 r. o godzinie 16.45. W kolejnych dniach z tego powodu i przy okazji obchodzenia Barbórki odbyła się huczna impreza²⁶.

Przy budowie tunelu w Długopolu z udziałem mistrza budowlanego Rubartha zatrudnienie znaleźli robotnicy doświadczeni przy budowie kolei w Austrii. Byli to Włosi wywodzący się głównie z południowego Tyrolu. Prasa pisała, że początkowo wysadzanie skał przeszkadzało mieszkańcom, zwłaszcza że w tym czasie na kuracji w Długopolu przebywało około 230 gości. W lipcu 1873 r. przebicie sięgało ok. 35 m²⁷, natomiast spotkanie ekip z dwóch stron nastąpiło 8 IV 1874 r. Również w tym przypadku zorganizowano imprezę, na którą zamówiono ponad 120 l piwa²⁸. Całość prac trwała około półtora roku.

Przebicie tunelu w Długopolu następowało przez strukturę łupków metamorficznych²⁹, natomiast w Bardzie przez łupki ilaste i dolnokarbońskie szarogłazy³⁰. Tunel w Bardzie przebito w linii prostej, natomiast w Długopolu w łuku o promieniu R-395. Oba obiekty uzyskały półkolisty przekrój sklepienia, a obudowę stałą wykonano z kamiennych bloków. Architektura portali obu obiektów uzyskała bliźniaczą formę, wykonane z drobnych bloków kamiennych wloty flankują lizeny i wieńczy kamienna balustrada. W kolejnych latach bezpośrednio przy tunelu w Długopolu powstał przystanek (1 VI 1882 r.) z wybudowanym sześć lat później dworcem³¹ (ryc. 7). Również w Bardzie, 300 m na wschód od tunelu, 1 VIII 1905 r. powstał przystanek osobowy. Tunel w Bardzie od zachodu został zniszczony podczas drugiej wojny światowej i obecnie w strefie wjazdu jest wykonany z betonu.

23 Długość tunelu podana na podstawie: PKP SA Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu (dalej: DOKP Wr), Profil podłużny linii kolejowej Wrocław–Międzylesie, nr 276, arkusze 1–32.

24 Długość tunelu podana na podstawie: DOKP Wr, Karta ew. nr 226.

25 „Neue Gebirgs-Zeitung” Nr. 76 z 23 IX 1871.

26 „Neue Gebirgs-Zeitung” Nr. 97 z 3 XII 1872; Nr. 98 z 5 XII 1872.

27 „Neue Gebirgs-Zeitung” Nr. 61 z 29 VII 1873.

28 „Neue Gebirgs-Zeitung” Nr. 28 z 10 IV 1874; Nr. 60 z 4 VIII 1874.

29 *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, red. M. Staffa, t. 15: *Kotlina Kłodzka i Rów Górnej Nysy*, Wrocław 1994, s. 501.

30 „Der Gebirgsbote” Nr. 25 z 26 III 1872.

31 „Der Gebirgsbote” Nr. 45 z 5 VII 1888.



Źródło: Zbiory prywatne Adama Pacześniaka.
Rycina 7. Poczłtówka ukazująca tunel w Długopolu-Zdroju w Górach Bystrzyckich wraz z wtórnie wzniesionymi zabudowaniami stacyjnymi

Tunel w Unisławiu Śląskim jako jedyny na omawianym terenie tworzy oddzielną grupę, ponieważ wybudowany został z przeznaczeniem pod dwa tory na kolei głównej, jednak nie jest tunelem stopowym tylko szczytowym, co nadaje mu cech tunelu kolei drugorzędnych³². Fakt rezygnacji z budowy kosztownego tunelu stopowego wynikał z redukcji środków budowy przez spółkę Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej.

Tunel w Unisławiu Śląskim (262 m)

Ze względu na niewielki zakres prac budowa tunelu została zrealizowana nakładem miejscowych sił bez konieczności sprowadzania specjalistów z zagranicy. Jego budowę dyrekcja Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej powierzyła firmie Wilhelmi z Wałbrzycha, natomiast prace przy drążeniu tunelu prowadzili górnicy zatrudnieni dotychczas w miejscowych kopalniach, którzy jakiś czas wcześniej stracili pracę w górnictwie³³. Przetarg na wykonanie robót w Unisławiu Śląskim rozstrzygnięto w maju 1875 r., natomiast cała linia przejezdna była już w listopadzie 1876 r.³⁴. Nadzór nad budową całej linii, w tym także tunelu, spoczywał w rękach dyrektora Wernicha oraz mistrza budowlanego Fredekniga, w pracach administracyjnych zaangażowani byli także radca budowlany Vogt i dyrektor dr Glauer³⁵. Struktura geologiczna przebijanego górotworu w przeważającym stopniu składała się z brązowo-czerwonego piaskowca. Jedynie kilkunastometrowy odcinek w okolicach południowego wylotu odbywał się przez twardszą skałę porfiry felzytowego³⁶.

Tunel o długości 262 m przebito w linii prostej pod górą Podlesie 603 m n.p.m. w Górach Kamiennych. Najwyższy punkt dwuspadowego przebiegu – znajdujący się w środkowej części – jest umiejscowiony na wysokości 576 m n.p.m. Obiekt o szerokości 7,6 m u podstawy i wysokości 6,5 m uzyskał obudowę stałą o kształcie podkowiastym. Wnętrze oblicowano klinkierową cegłą, co stanowiło swego rodzaju *novum*, ponieważ tunele w tej epoce miały obu-

32 Formalnie do 1932 r. linia funkcjonowała jako drugorzędna. Podniesienie jej parametrów jezdnych do kategorii kolei głównej nastąpiło bez rozbudowy na dwutorową. – AP Wr, Rejencja Wrocławska, sygn. 9215, [Pismo DRG do Prezydenta Rejencji Wrocławskiej w sprawie podwyższenia linii Boguszów Gorce–Meziměstí do parametrów kolei głównej z 18 VIII 1932 r.].

33 „Waldenburger Wochenblatt” Nr. 42 z 26 V 1875.

34 „Waldenburger Wochenblatt” Nr. 94 z 25 XI 1876.

35 AP Wr, Rejencja Wrocławska, sygn. 9215, [Pismo Towarzystwa Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej do Prezydenta Rejencji Wrocławskiej w sprawie odbioru budowlanego linii z 30 IV 1877 r.]; „Waldenburger Wochenblatt” Nr. 36 z 5 V 1877.

36 *Geologische Karte von Preussen und benachbarten deutschen Ländern, 1:25000*, Waldenburg 1924.

dowę kamienną³⁷, natomiast portale wykonano z bloków kamiennych. Ponad rustykalnie zdobioną opaską sklepienia umieszczono dwa ozdobne kamienne okulusy, a czoło zwieńczono masywnym gzymsem wspartym na kostkowych wspornikach.

Od 1911 r. ok. 900 m na południe od tunelu funkcjonował przystanek osobowy Unisław Śląski³⁸. Natomiast w latach 1913–1914 tunel został zaopatrzony w trakcję elektryczną i przystosowany do prowadzenia pociągów elektrycznych³⁹. W okresie międzywojennym, ze względu na parcie górotworu, portale z obu stron wzmocniono betonowymi blokami przyporowymi, zapobiegając ich pękaniu. W okresie powojennym regularne przewozy odbywały się do początków XXI w. Obecnie wznowiono sezonowe przejazdy pociągów wycieczkowych Kolei Dolnośląskich na trasie Wrocław–Boguszów Gorce–Meziměstí–Adrspach.

Trzecią grupę dolnośląskich tuneli tworzą trzy obiekty linii Wałbrzych–Kłodzko, które odwrotnie do tunelu w Unisławiu Śląskim pierwotnie wybudowano jako stopowe, ale jednotorowe. Jednotorowość jest jedyną cechą nadającą linii charakteru kolei drugorzędnej. Pozostałe parametry techniczne, jak nachylenie szlaku czy promień łuków, pozwalają zakwalifikować zarówno linię, jak i tunele do kategorii kolei głównej. Zastosowanie takiego rozwiązania wynikało nie tylko z chęci zredukowania kosztów budowy⁴⁰, lecz także z przekonania, że ruch na linii może nie rozwinąć się do rozmiarów wymagających budowy drugiego toru, lub że nastąpi to w odległym czasie. Ponadto bliska odległość pomiędzy posterunkami ruchu nie kolidowała w prowadzeniu ruchu na linii jednotorowej⁴¹. Ostatecznie około dwie dekady po uruchomieniu pierwotnych komór, 20 m obok, przebito sąsiednie komory.

Tunele Śląskiej Kolei Górskiej (Wałbrzych–Kłodzko)

Podczas przedłużania ŚKG pomiędzy Wałbrzychem i Kłodzkiem w latach 1876–1880 na odcinku 17 km przebito trzy jednotorowe tunele. Warto zacytować fragment relacji prasowej dotyczącej budowy omawianych obiektów w 1880 r.: „trzy tunele na odcinku Wałbrzych–Kłodzko są jednotorowe i uzyskały następujące długości: tunel pod Małym Wołowcem (Ochsenkopftunnel) 1600 m, tunel pod górą Sajdak (Köhlerbergtunnel) 377,8 m, tunel w Świerkach (Königswalder Tunnel) 1170,3 m⁴². Godny uwagi jest rozmach wykorzystania materiałów wybuchowych niezbędnych do budowy wszystkich trzech tuneli, do których zużyto 8739 kg dynamitu. Materiały wybuchowe dostarczył kupiec Puschmann z Wałbrzycha jako przedstawiciel firmy Rheinische Dynamit i fabryki prochu Güttlerów (Güttler'sche Pulverfabrik) ze Złotego Stoku⁴³. Przebite w linii prostej tunele uzyskały komory w kształcie łuku podkowiastego (ok. 4,5 m szerokości oraz 5,5 m wysokości w świetle) i wyposażone zostały w stałą obudowę z ciosanych bloków kamiennych. Powstałe w latach 1908–1913 bliźniacze komory uzyskały obudowę stałą z klinkierowej cegły, o niższej przepuszczalności wody. Co kilkadziesiąt metrów w każdej z komór wybudowano wnęki ewakuacyjne dla ekip remontowych.

Dwukomorowy tunel w Wałbrzychu (1605 m)

Jak już wspomniano, tunel pod górą Mały Wołowiec (718 m n.p.m.) należy do najważniejszych w omawianym terenie, dlatego warto przyjrzeć się nieco bliżej jego realizacji. Prace przy jego przebicciu trwały od 10 VIII 1876 do 18 II 1879 r., a więc jedynie dwa i pół roku. Przy budowie tunelu pracowała wyłoniona w drodze przetargu wałbrzyska firma Wilhelmi⁴⁴, która znana była także z budowy tunelu w Unisławiu Śląskim. Robotnicy zatrudnieni przy drążeniu

37 Przykładem mogą być zarówno powstałe wcześniej tunele linii Wrocław–Międzyzlesie w Bardzie i Długopolu-Zdroju, jak i wybudowane później tunele linii Wałbrzych–Kłodzko.

38 AP Wr, Rejencja Wrocławska, sygn. 9215, [Pismo dyrekcji kolei we Wrocławiu do Prezydenta Rejencji Wrocławskiej w sprawie uruchomienia przystanku Unisław Śląski z 26 VIII 1911 r.].

39 P. Glanert, T. Scherrans, T. Borbe, R. Lüderitz, *Koleje elektryczne na Dolnym Śląsku 1911–1945*, Rybnik 2015, s. 6, 62.

40 Budowa dwóch tuneli jednotorowych wiązała się z kosztem 130% budowy tunelu dwutorowego.

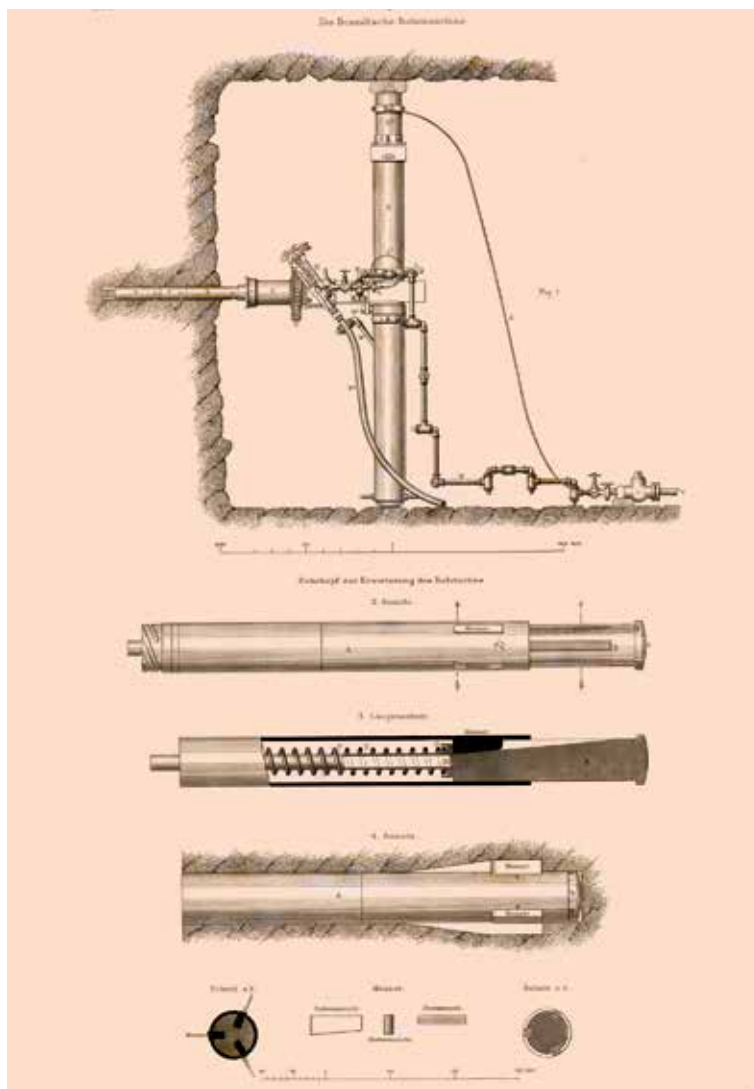
41 *Die Ausführung ...*, s. 87–114.

42 Warto zwrócić uwagę, że podawane długości różnią się od przytaczanych poniżej długości współczesnych, co wynikać mogło z różnic pomiędzy długością przebijanego górotworu a wyposażonymi w portale dobudowanymi fragmentami wjazdowymi i wyjazdowymi tunelu.

43 „Der Gebirgsbote” Nr. 82 z 12 X 1880.

44 „Neue Gebirgs-Zeitung” Nr. 66 z 15 VIII 1876.

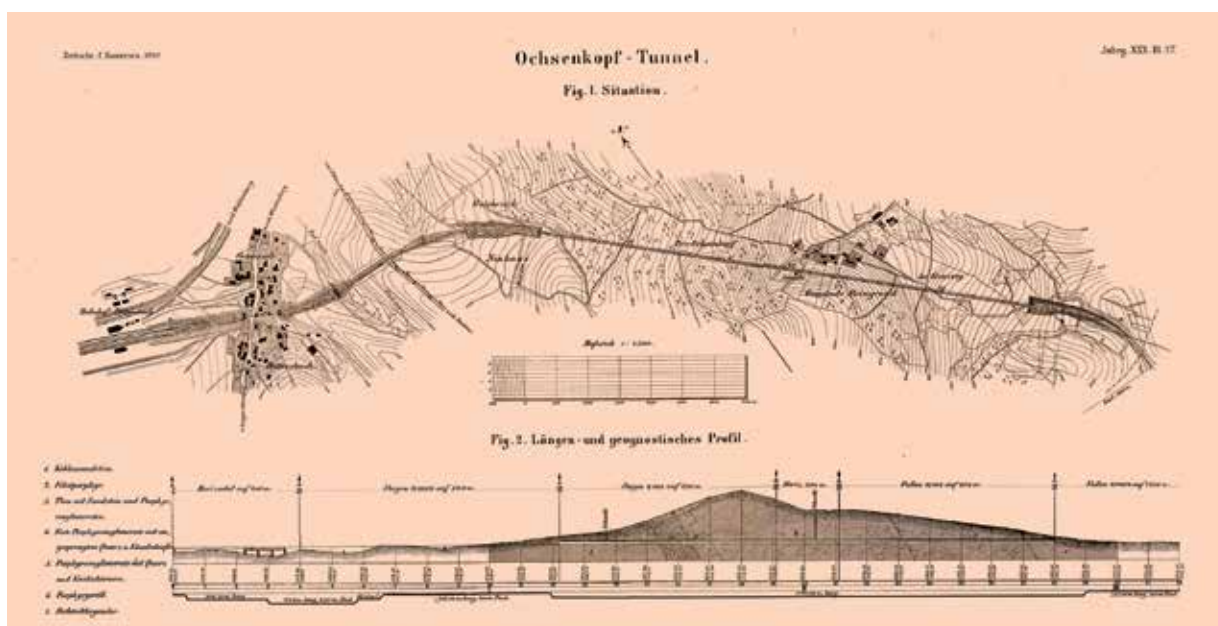
wywodzili się w przeważającym stopniu z Włoch oraz Czech. Nadzór administracyjny nad budową prowadził doświadczony przy budowie tuneli w Nadrenii inżynier Haupt. Jego pomocnikiem prowadzącym prace w terenie był mistrz budowlany Albrecht. Do realizacji została przyjęta operacja drążenia sztolni spągowej kierunkowej (metoda austriacka), jednak na odcinku ok. 150 m w zachodniej części tunelu wyjątkowo twardy górotwór spowodował drążenie wielu sztolni jednocześnie.



Źródło: Zbiory prywatne Adama Pacześniaka.
Rycina 8. Hydrauliczna wiertarka systemu Brandta składająca się z kolumny mocującej wiertarkę w stropie i spągu, wiertła właściwego i hydraulicznych przewodów transmisyjnych. Pod spodem osobne zdjęcia dwurdzeniowych wiertel o średnicy 80 mm z diamentowymi głowicami

Wspomniany krótki okres przebicia pomimo występowania wyjątkowo twardych skał wulkanicznych (m.in. porfir) wynikał z zastosowania nowoczesnej technologii, jakimi były wywodzące się ze Szwajcarii wiertarki hydrauliczne systemu Brandta (Brandt'sche Bormaschine) (ryc. 8). Zastosowanie w końcu lat 70. XIX w. wiertarki szwajcarskiego projektanta Alfreda Brandta należało do rozwiązań nowatorskich. Skonstruowano je na potrzeby drążenia długich tu-

nelach o twardej strukturze skał. Ich pierwsze zastosowanie miało miejsce w 1876 r. w Alpach podczas budowy tunelu (Pfaffensprungtunnel) legendarnej szwajcarskiej Kolei Gottharda przy twardych granitognejsach, później także w tunelu pod przełęczą Arlberg w austriackim Tyrolu i wielu innych tunelach⁴⁵. Wiertarka zastosowana w Wałbrzychu składała się z dwurdzeniowego wiertła o średnicy 80 mm, kolumny mocującej i silnika parowego o mocy 20 koni mechanicznych z pompami. Wiertło dociskane z dużą siłą na skałę obracało się bardzo wolno tylko 5–6 obrotów na minutę; znajdujące się w jego wnętrzu rdzeniowe wiertło diamentowe, dysponujące trzema nożami i diamentową koroną, obracało się bardzo szybko przy niewielkim nacisku (od 4000 do 6000 obrotów na minutę), rozdrabniając skalny rdzeń. Do schłodzenia wiertła dwie pompy dostarczały ok. 150 l wody na minutę. Pompy napędzane maszyną parową pobierały wodę z rezerwuaru przed tunelem. Tunel z powodu spękań górotworu obok stałej kamiennej obudowy wymagał uszczelnienia zaprawą cementową oraz wykonania miejscowych wzmocnień z blachy cynkowej. Dodatkowo komorę tunelu wyposażono w dwa szyby wentylacyjne (Schacht) ulokowane przy wjeździe od strony południowej i środkowej części obiektu⁴⁶ (ryc. 9). Wykorzystanie w Wałbrzychu tak nowoczesnych rozwiązań technicznych wynikało z chęci jak najszybszego i jednocześnie najtańszego przebicia twardego górotworu i dowodzi wysokiego zaawansowania technologii budowlanych na ówczesnym Śląsku.



Źródło: Zbiory prywatne Adama Pacześniaka.
Rycina 9. Tunel pod Małym Wotowcem w Wałbrzychu. Plan sytuacyjny (widok z góry i przekrój podłużny) ukazujący strukturę przebijanego górotworu

Prace przy budowie wtórnej komory wykonywała firma Jäckel z Jawora⁴⁷, natomiast robotnicy wywodzili się z Tyrolu⁴⁸. W ciągu dnia, w zależności od twardości skały, prace postępowały od 2,36 do 5,2 m⁴⁹. Portal starszego (południowego) tunelu zaakcentowano wyjątkowo wydatnymi ciosami piaskowca (ryc. 10). W obrębie szczytu wybudowano prostokątną powierzchnię przeznaczoną na tablicę pamiątkową (obecnie bez napisu). Tablica zachowała się w nowszym tunelu o treści: „1909–1911”, pod spodem – „Rietzsch, Frewert, Gutstadt”, czyli nazwiska budowniczych z dyrekcji kolei we Wrocławiu, odpowiedzialnych za budowę tunelu. Obecnie portale od strony Wałbrzycha (północno-zachod-

45 G. Lucas, *op.cit.*, s. 49–55.

46 *Die Ausführung ...*, s. 87–114.

47 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 302 z 24 XII 1908.

48 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 167 z 20 VII 1909.

49 „Der Gebirgsbote” Nr. 21 z 15 III 1910; Nr. 49 z 20 VI 1911.

niej) nie zachowały oryginalnej formy, starsza komora jest pozbawiona kaskadowego szczytu, natomiast sąsiedni portal najprawdopodobniej po zniszczeniach wojennych został otynkowany. Według pomiarów dyrekcji kolei we Wrocławiu tunel znajduje się na szlaku od 47,990 do 49,595 km linii Kłodzko–Wałbrzych, co oznacza, że jest długi na 1605 m⁵⁰.



Źródło: Zbiory prywatne Adama Pacześniaka.

Rycina 10. Dwukomorowy tunel pod Małym Wołowcem w Wałbrzychu (od południa) o długości 1605 m jest najdłuższym górskim tunelem kolejowym w Polsce. Lewa komora powstała w latach 1876–1880, prawa 1909–1911 (fot. z okresu międzywojennego)

Dwukomorowy tunel w Jedlinie-Zdroju (384 m)

Budowa tunelu pod górą Sajdak (586 m n.p.m.) następowała w cieniu realizacji tunelu pod Małym Wołowcem, dlatego istnieje mniej informacji na temat jego wykonania. Podczas budowy pierwszej komory tunelu do drążenia sztolni spągowej i czołowej użyto ręcznych pneumatycznych wiertarek systemu Rescas (Resca'sche Hand-Bohrmaschine). Zastosowano je, ponieważ przebijany górotwór miał równomierną miąższość oraz niezbyt dużą twardość. Złożona struktura skalna tunelu w górze Sajdak umożliwiła wykorzystanie wymienionych wiertarek z powodzeniem jedynie w jego wschodniej części. W ciągu doby wiertarki te umożliwiały drążenie od 1,2 do 1,3 m b. sztolni, podczas gdy zwykle wiertarki ręczne 1,0–1,1 m⁵¹. Powstałe przebicie dysponowało pierwotnie analogiczną jak pozostałe dwa tunele linii komorą w kształcie podkowy (ryc. 11), która na skutek uszkodzeń w latach 1936–1938 została gruntownie przebudowana, uzyskując ceglana obudowę ze sklepieniem w kształcie łuku parabolicznego. Na silne odgórne parcie górotworu wskazują odcinkowe wzmocnienia wnętrza obudowy szerszymi ceglany pierścieniami zmniejszającymi skrajnię tunelu⁵². Północny portal zaopatrzone wówczas na zewnątrz w kilkudziesięciometrowej długości kamienne mury oporowe zabezpieczające przed osuwającą się skarpą i parciem górotworu. Również po II wojnie światowej nastąpiła renowacja obudowy, po której pozostałością są betonowe fragmenty ścian bocznych w południowej części tunelu.

50 DOKP Wr, Karty ewidencyjne mostów, wiaduktów i tuneli, linia 198, Kłodzko–Wałbrzych, Wrocław 1953. Według „Zeitschrift für Bauwesen” (1880, Nr. 30) w latach 1876–1880 od strony północnej wydrążono 815,3 m tunelu, podczas gdy od południa 764,7 m, co oznacza, że przebito łącznie 1580 m. Pomiędzy wskazanym przebicciem i współczesnym wymiarem (1605 m) zaistniała różnica aż 25 m, która może być fragmentem tunelu wysuniętego przed górotwór wraz z portalami.

51 *Die Ausführung ...*, s. 87–114.

52 Zmiana przekroju tunelu mogła wynikać z parcia górotworu i chęci zwiększenia warstwy uszczelniającej tunel: *Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens*, Hrsg. V. Röhl, Bd. 9, Berlin–Wien 1921, s. 381–432.



Źródło: Zbiory prywatne autora.
Rycina 11. Tunel pod górą Sajdak na szlaku Jedlina Zdrój–Głuszycza przed podjęciem budowy drugiej komory



Źródło: Fot. Przemysław Dominas.
Rycina 12. Obydwa portale tunelu pod górą Sajdak od strony południowej (Głuszyczy) oblicowano rustykalnie zdobionymi blokami czerwonego piaskowca

Zachowane do współczesności południowe portale obu komór dysponują rustykalną okładziną z bloków czerwonego piaskowca (ryc. 12). Na zachodnim portalu widnieje napis: „1909–1910” i pod spodem małymi literami nazwiska: „Rietzsch – Frewert – Guttstadt” – urzędników prowadzących budowę linii. Wschodni portal ma napis: „Erbaut 1876–1879” (zbudowano 1876–1879) i poniżej: „Erneuert 1936–1938” (odnowiono 1936–1938). Północne portale nie zachowały ozdobnej formy. Dokumentacja dyrekcji kolei we Wrocławiu wskazuje, że tunel znajduje się na km 43,896 do km 44,280 szlaku Kłodzko–Wałbrzych, co oznacza, że ma komorę o długości 384 m⁵³. Potwierdzenie tej długości znajduje się na jeden z kamiennych klińców umieszczonych w południowej opasce portalu: „Kölerbergtunnel 384,13 m lang” (tunel pod górą Sajdak długi na 384,13 m). Obie komory są przejezdne, ruch prowadzony jest tunelem wschodnim.

Dwukomorowy tunel w Świerkach (1176 m)

Podobnie jak w powyższych przypadkach, tunele zaopatrzone w kamienne, rustykalnie zdobione portale w kształcie łuku podkowiastego. Pierwotna komora nie zachowała żadnych napisów, choć, gdyby takie istniały, z pewnością widniałyby tam nazwiska radcy Rocka z dyrekcji kolei w Berlinie, mistrza budowlanego Bothe oraz kierującego pracami w terenie mistrza budowlanego Treibicha⁵⁴. Zachowały się natomiast inskrypcje późniejszego tunelu z napisami

⁵³ DOKP Wr, Karty ewidencyjne mostów, wiaduktów i tuneli, linia 198, Kłodzko–Wałbrzych, Wrocław 1953.

⁵⁴ P. Dominas, *Kolej Wałbrzych–Kłodzko*, Łódź 2010, s. 19.

od południowego wschodu: „1910–1911” i pod spodem nazwiska: „Rietzsch – Frewert – Buddenberg” – urzędników kolejowych dyrekcji kolei we Wrocławiu odpowiedzialnych za budowę tunelu. Od północnego zachodu tablica zawiera te same nazwiska i datę „1909–1911”. Dokumentacja dyrekcji kolei we Wrocławiu wskazuje, że tunele znajdują się na szlaku od 33,470 do 34,638 km, co oznacza, że ich długość wynosi 1168 m⁵⁵.

Warto zaznaczyć, że napotkano tam na duże trudności, jakie pojawiały się podczas budowy drugiej komory tunelu. Dochodziło wówczas do zaniku wody w studniach pobliskich gospodarstw oraz osunięć gruntu powodujących pęknięcie zabudowań mieszkalnych. Odprowadzenie wód prowadzonych przez górotwór wymagało budowy dużego kanału odwadniającego od strony stacji w Świerkach Kłodzkich. Wydatne odwodnienie z kaskadą prowadzącą wodę wkomponowano w kilkumetrowej wysokości mur oporowy, o długości ponad 100 m⁵⁶.

Do czwartej grupy zaliczyć należy pozostałe siedem dolnośląskich tuneli. Wybudowane jako szczytowe i jednotorowe z przeznaczeniem dla kolei bocznych.

Tunel w Szklarskiej Porębie Dolnej (145 m)

Górski szlak kolejowy Jelenia Góra–Szklarska Poręba Górna–granica państwa w obecnych granicach Dolnego Śląska dysponuje jednym tunelem pod Zbójeckimi Skałami w Górach Izerskich, który podczas budowy określany był tunelem przy skałach Moltkego (Tunnel bei Moltke-Felsen)⁵⁷ (ryc. 13). Za wykonanie projektu i prowadzenie nadzoru administracyjnego przy budowie linii Piechowice–Szklarska Poręba–granica państwa odpowiedzialny był radca Georg Schmedes, natomiast prace budowlane w terenie prowadził inspektor budowlany Emil Berndt⁵⁸. Początkowo podczas planowania przebiegu wspomnianego odcinka linii w 1899 r. zakładano, że nie będzie ani jednego tunelu. Ostatecznie rok później podczas szczegółowych wyliczeń okazało się, że w okolicach Szklarskiej Poręby Dolnej nie obejdzie się bez jego budowy⁵⁹. Prace drążeniowe podjęto na początku 1901 r. i przebiegały sprawniej niż zakładano, ponieważ górotwór okazał się mniej twardy od przewidywań. We wrześniu 1901 r. tunel był całkowicie ukończony⁶⁰. Znajdujący się pomiędzy stacjami Górzyniec i Szklarska Poręba Dolna tunel o przekroju parabolicznym uzyskał 145 m długości i został wyposażony w kamienną obudowę. Położony na szlaku o nachyleniu 25% został poprowadzony w ostrym łuku.



Źródło: Zbiory prywatne Adama Pacześniaka.
Rycina 13. Północny wlot do tunelu w Szklarskiej Porębie Dolnej

55 DOKP Wr, Karty ewidencyjne mostów, wiaduktów i tuneli, linia 198, Kłodzko–Wałbrzych, Wrocław 1953.

56 „Der Gebirgsbote” Nr. 21 z 15 III 1910.

57 W okresie budowy kolei na początku XX w. strona pruska wybudowała obok samej granicy przy rzece Izerze w pobliżu miejscowości Horní Kořenov (Oberwurzelsdorf) jeszcze jeden tunel o długości 280 m, który od czasu korekty granic w 1958 r. znajduje się po stronie czeskiej. – „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 233 z 4 X 1901.

58 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 231 z 2 X 1902.

59 K.Ch. Kasper, *Die Zackenbahn. Hirschberg–Schreiberhau–Grünthal/Polaun*, Bonn–Oberkassel 2016, s. 21.

60 Ibidem, s. 25–26.

Tunel pod Przełęczą Kowarską (1025 m)

Tunel pod Przełęczą Kowarską w Kowarach (Arnsberger Tunnel) powstał w konsekwencji przedłużenia funkcjonującej od 1882 r. linii Jelenia Góra–Kowary, z Kowar do Kamiennej Góry, uruchomionej w 1905 r. Geograficznie, z racji położenia pod przełęczą, umiejscowiony jest w Sudetach Zachodnich pomiędzy Karkonoszami i Rudawami Janowickimi, częściowo na terenie Kowar i wsi Ogorzelec. Nadzór nad budową linii z ramienia dyrekcji kolei we Wrocławiu prowadził radca Georg Schmedes, jednak budowniczym realizującym budowę tunelu był inspektor Horn, a jego pomocnikiem był inspektor Luca. Powyższe funkcje potwierdza bogata korespondencja pomiędzy dyrekcją kolei we Wrocławiu a Ministerstwem Robót Publicznych w Berlinie, wśród nich znajduje się telegram gratulacyjny, wysłany 12 XII 1903 r. do inspektora Horna z okazji przebiccia tunelu przez ministra robót publicznych Hermanna Budde. Treść telegrafu brzmiała: „1) Inspektor budowlany Horn – Kowary. Przesyłam życzenia z powodu przebiccia tunelu. 2) Do prezydenta dyrekcji kolei we Wrocławiu – proszę przekazać życzenia dyrektorowi budowy Schmedesowi. Budde”⁶¹. Prace przy budowie tunelu powierzono firmie H. Werner z Sangerhausen z Saksonii-Anhalt⁶², która budowała później także tunel we Wleniu na linii Jelenia Góra–Lwówek Śląski (1909)⁶³. Prace prowadzone od lipca 1901 r. stwarzały wiele trudności, ponieważ uwarstwienie skał było faliste, a przez górotwór płynęły masy wody. Siodłowe ułożenie warstw skalnych powodowało, że podczas drążenia sztolni, obok górnych, występowały także boczne naciski mas ziemi i górotworu. Przebiccie nastąpiło w nocy w pierwszych dniach grudnia 1903 r.⁶⁴.

Według danych urzędowych, przebijany obiekt znajdował się na odcinku od 93+50 do 104+50 km. Jednotorowy tunel miał charakter szczytowy i znajdował się na wysokości 634,2 m n.p.m., podczas gdy Przełęcz Kowarska znajduje się na 727 m n.p.m. Podjazd do tunelu od strony Kowar odbywał się 730 m odcinkiem o nachyleniu 25‰ (1:40), kolejno w tunelu znajdował się odcinek 567,6 m o nachyleniu 15‰ (1:65) i kolejne 562 m poprowadzone zostało w poziomie. Przebijany górotwór składał się z pięciu warstw skalnych, każda ok. 150 m grubości o zbliżonych proporcjach i jednej bardziej rozległej warstwy ok. 250 m. Patrząc od zachodu na wschód pierwszą warstwę stanowił regularnie uziarniony gnejs, kolejno twarda skała gnejsowa, dalej skały wapienne, następnie łupek, dalej łupek mikowy i najrozleglejsza warstwa łupku hornblendowego⁶⁵.

Wnętrze tunelu oblicowano ciosami kamiennymi, które jednak nie istniały w pobliżu jego budowy. Można przypuszczać, że pozyskiwano je z okolic doliny Zadorny, ponieważ kamiennogórski przemysłowiec Hermann Rinkel 1 X 1901 r. zwracał się do Ministra Robót Publicznych z prośbą, aby duże ilości piaskowca potrzebne do budowy tunelu w Kowarach, który nie występował w pobliżu tego miasta, mogły być dostarczone z kamieniołomów położonych w dolinie Zadorny (Jawiszów, Uniemyśl), co jak pisał, byłoby pomocą dla ubogiej społeczności tego rejonu⁶⁶. Już sama długość tunelu (1025 m), jak i koszt budowy 882 000 marek, stanowiący 17,7% budowy całej linii, dowodzą⁶⁷, że stanowił on jeden z trudniejszych obiektów realizowanych na linii w regionie. Problemy budowlane przy przebijaniu tunelu spowodowały zresztą opóźnienie uruchomienia całej linii. Tunel o standardowym dla linii jednotorowych przekroju ok. 5 m szerokości i 6 m wysokości o ostrołukowym sklepieniu w kształcie parabolicznym uzyskał w 1932 r. trakcję elektryczną. Ze względu na ograniczoną skrajnię zastosowano eksperymentalne rozwiązanie z przewodem jezdny i szyną prądową o wysokości montażowej 22 cm⁶⁸. Ruch pociągów pasażerskich prowadzony był do 1988 r., natomiast unieruchomienie całej linii decyzją administracyjną nastąpiło w 2000 r.

61 Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin (dalej: GStA PK), I. HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten (dalej: M.d.ö.A.), sygn. 6042, [Telegram gratulacyjny ministra Budde dla budowniczych linii kolejowej Kowary–Kamienna Góra z 12 XII 1903 r.].

62 GStA PK, I. HA Rep. 93 E, M.d.ö.A., sygn. 6042, [Dyrekcja kolei we Wrocławiu do Ministra Robót Publicznych w sprawie podwyższenia kosztów budowy tunelu w Kowarach z 10 VIII 1903 r.].

63 Więcej: P. Dominas, *Koleje regionu kaczawskiego, Lwówek Śląski–Złotoryja–Marciszów, Jelenia Góra–Wleń–Lwówek Śląski*, Jelenia Góra 2012.

64 GStA PK, I. HA Rep. 93 E, M.d.ö.A., sygn. 6042, [Dyrekcja kolei we Wrocławiu do Ministra Robót Publicznych wycinki z „Schlesische Zeitung” dotyczący budowy tunelu w Kowarach z 30 XI 1902 i 9 XII 1903 r.].

65 GStA PK, I. HA Rep. 93 E, M.d.ö.A., sygn. 6042, [Rysunek tunelu w Kowarach z maja 1902 r.]. Więcej na temat struktury geologicznej skał: J. Żaba, *Ilustrowana encyklopedia skał i mineralów*, Katowice 2010, s. 263–269.

66 GStA PK, I. HA Rep. 93 E, M.d.ö.A., sygn. 6042, [Pismo H. Rinkla w sprawie budowy linii kolejowej Kowary–Kamienna Góra z 1 X 1901 r.].

67 GStA PK, I. HA Rep. 93 E, M.d.ö.A., sygn. 6042, [Kosztorys budowy linii kolejowej Kowary–Kamienna Góra z 12 VI 1898 r.].

68 P. Glanert, T. Scherrans, T. Borbe, R. Lüderitz, *op.cit.*, s. 6, 30–31.

Tunele kolei Kłodzko–Kudowa-Zdrój

Na linii kolejowej Kłodzko–Kudowa Zdrój–granica państwa wybudowano dwa tunele szczytowe. Obydwa powstały we Wzgórzach Lewińskich i oddalone są od siebie o 8 km. Tunele uzyskały przekrój paraboliczny o wysokości 5,4 m i szerokości 5,0 m w świetle. Ich portale oraz wnętrza oblicowane zostały blokami piaskowca. Początkowo w 1891 r. podczas prac wstępnych zakładano, że przekroczenie wododziału w okolicach Lewina Kłodzkiego będzie wymagało budowy trzech albo czterech tuneli⁶⁹. Natomiast projekt z 1893 r. zakładał budowę tylko jednego tunelu pod przełęczą Polskie Wrota⁷⁰.

Tunele w Kulinie Kłodzkim (577 m) i Lewinie Kłodzkim (80 m)

Tunel pomiędzy stacjami Duszniki-Zdrój i Kulin Kłodzki przebitý został na 30,172–30,749 km linii. Zbudowano go pod rozrogiem góry Grodczyn (803 m n.p.m.) w masywie Grodzca. Przebiega po łuku o promieniach R-405 i R-310 i położonej pomiędzy nimi prostej o długości 418 m. Obiekt jest typowym tunelem szczytowym o charakterze dwuspadowym. Punkt wysokości 634,7 m n.p.m., mieszczący się w tunelu, stanowi najwyższy punkt całej omawianej linii. Struktura przebijanego górotworu składała się ze skał granitowych, gnejsów i łupków łyszczykowych. Spodziewano się także napotkać pokłady rudy żelaza⁷¹. Przetarg na budowę tunelu w Kulinie wygrała o nieznanym nazwie firma z Berlina⁷². Rozpoczęte jesienią 1903 r. prace prowadzono metodą austriacką, na co wskazuje fakt, że w listopadzie sztolnia spągowa kierunkowa osiągnęła już długość 118 m. Przed tunelem ustawiono pompę, która za pomocą stalowych rur doprowadzała powietrze do wnętrza tunelu⁷³. Przebicie i spotkanie ekip drążących z obu stron nastąpiło 20 IV 1904 r. Ostatnia detonacja materiałów wybuchowych kruszących skały wewnątrz tunelu nastąpiła symbolicznie na znak prowadzącego budowę mistrza Riebenschama. Spotkanie ekip drążących tunel wiązało się z uroczystą przemową dyrektora Saligera, przedstawiciela firmy wykonującej roboty, który zaznaczył, że prace prowadzone są przy zainteresowaniu samego cesarza Wilhelma II⁷⁴. Drugi z tuneli na tej trasie, znajdujący się pomiędzy stacjami Kulin Kłodzki–Lewin Kłodzki, przebitý został pod Górą Szubieniczna (502 m n.p.m.) na 38,73–38,81 km linii. Ma zaledwie 80 m długości. Wnętrze tunelu analogicznie do obiektu omówionego powyżej, oblicowano kamiennymi blokami.

Tunele kolei Jelenia Góra–Wleń–Lwówek Śląski

Tunele kolei Jelenia Góra–Wleń–Lwówek Śląski na tle Dolnego Śląska wyróżnia to fakt, że ich budowa pochłonięła rekordowe koszty wydane na budowę kolei drugorzędnej na Śląsku. Odcinek Jelenia Góra–Wleń długości 18 km, kosztował aż 4,6 mln marek, co dawało niemal 250 000 marek za 1 km, podczas gdy średnia dla tego rodzaju kolei wynosiła 120 000 marek⁷⁵. Nadzór administracyjny nad budową linii prowadził radca Georg Schmedes, natomiast prace terenowe nadzorował kolejowy inspektor budowlany Kurowski z Jeleniej Góry, którego od lipca 1907 r. zastąpił inspektor dr Winter z Poczdamu⁷⁶. Wiadomo, że budowę na odcinku Nielestno–Wleń, w tym wykonanie tunelu we Wleniu, przekazano firmie Werner z Sangerhausen z Saksonii-Anhalt tej samej, która budowała tunel w Kowarach. Prace przy tunelu we Wleniu prowadzono od wiosny 1906 r.⁷⁷, podczas gdy pod górą Dwory ruszyły dopiero na początku 1908 r.⁷⁸. Wszystkie trzy tunele były gotowe wraz z otwarciem całej linii 28 VIII 1909 r.⁷⁹. Pierwotnie uzyskały ozdobne kamienne

69 „Der Gebirgsbote” Nr. 63 z 07 VIII 1891.

70 Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Oddział w Kamieńcu Ząbkowickim, Akta Miasta Duszniki-Zdrój, sygn. 908, [Projekt budowy linii kolejowej Szczytna–Nachod z listopada 1893 r.].

71 „Der Gebirgsbote” Nr. 51 z 26 VI 1903.

72 „Schweidnitzer Stadtblatt” Nr. 167 z 19 VII 1903.

73 „Der Gebirgsbote” Nr. 89 z 9 XI 1903.

74 „Der Gebirgsbote” Nr. 34 z 26 IV 1904.

75 GStA PK, I. HA Rep. 93 E, M.d.ö.A., Eisenbahnabteilung, sygn. 6057, [Projekt ustawy z 13 IV 1904 r.].

76 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 92 z 20 IV 1907; Nr. 163 z 14 VII 1907.

77 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 130 z 17 VI 1906.

78 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 17 z 21 I 1908.

79 „Bote aus dem Riesengebirge” Nr. 202 z 29 VIII 1909.

portale, zwieńczone prostymi attykami (ryc. 14), które podczas działań wojennych w 1945 r. zostały wysadzone przez wojska niemieckie i dlatego obecnie wloty do tuneli dysponują portalami kamiennie-betonowymi. Parametry poszczególnych tuneli zbudowanych pomiędzy Jelenią Górą i Wleniem przedstawiono w tabeli 1.



Źródło: Zbiory prywatne Adama Pacześniaka.

Rycina 14. Ostatni etap prac przy tunelu w Pilchowicach. Pierwotnie tunel dysponował rustykalnie licowanymi ścianami portali, zwieńczonymi attyką

Region Dolnego Śląska wyróżnia niezwykle duża liczba tuneli kolejowych, która wynikała z gęstej sieci kolejowej i dużego zaangażowania państwa w jej rozwój. Większość – bo aż 12 tuneli – sfinansowano ze środków budżetowych, jedynie trzy wybudowały towarzystwa akcyjne. Tunele te należą do stosunkowo krótkich, nieprzekraczających 1000 m, wyjątkiem są tutaj trzy tunele. Pod względem rodzaju przebicia na ogół tunele kolei głównych budowano standardowo jako dwutorowe stopowe. Istnieją tutaj dwa wyjątki. Pierwszy to tunel w Unisławiu, wybudowany z przeznaczeniem pod dwa tory, lecz jako szczytowy, co umożliwiło jego skrócenie i obniżenie kosztów budowy. Drugim wyjątkiem są tunele linii Wałbrzych–Kłodzko wybudowane jako stopowe, lecz jednotorowe, obok obniżenia kosztów wynikało to z ich długości i wątpliwości, co do potrzeby budowy tuneli dwutorowych. Tunele kolei drugorzędnych cechowały analogiczne rozwiązania i parametry techniczne. Wszystkie były szczytowe o parabolicznym sklepieniu o zbliżonej skrajni i uzyskiwały obudowy stałe wykonane z kamiennych bloków.

Zestawienie tuneli kolejowych na Dolnym Śląsku

| Lp. | Data powstania | Linia kolejowa | Umiejscowienie | Przeszkoda | Rodzaj tunelu | Długość | Nadzorujący budowę |
|-----|--|-------------------------------------|--|-----------------------------------|------------------------|-------------------|--|
| 1 | 1865-1866 | Zgorzelec-Wałbrzych (ŚKG) | Bobrów, Wojanów-Trzczańsko | Góra Tunelowa | stopowy, dwutorowy | 298,36 m | radca budowlany August Malberg |
| 2 | 1865-1866, przebudowa 1909-1910, rozebrany 1933-1938 | Zgorzelec-Wałbrzych (ŚKG) | Boguszów Gorce Wschód-Wałbrzych Główny | góra Brzezinka 595 m n.p.m. | stopowy, dwutorowy | 310,76 m 274 m | radca budowlany August Malberg |
| 3 | 1872 | Wrocław-Międzyzlesie | Bardo, Bardo Śląskie-Ławica | góra bezimienna | stopowy, dwutorowy | 363 m | radca Simon, mistrz Blank |
| 4 | 1873-1874 | Wrocław-Międzyzlesie | Długopole-Zdrój | roznóg góry Wronka 458 m n.p.m. | stopowy, dwutorowy | 360 m | radca Simon, mistrz Rubarth |
| 5 | 1877 | Boguszów Gorce-Mieroszów | Unisław Śląski | góra Podlesie 603 m n.p.m. | szczytowy, dwutorowy | 262 m | dyrektor Wernich, mistrz budowlany Fredeknig, radca budowlany Vogt |
| 6 | a) 1876-1880 b) 1909-1911 | Wałbrzych-Kłodzko (ŚKG) | Jedlina Górna | góra Mały Wołowiec 718 m n.p.m. | stopowe, jednotorowe | 1605 m | a) inż. Haupt, Albrecht b) Rietzsch, Frewert, Guttstadt |
| 7 | a) 1876-1879 b) 1908-1910 | Wałbrzych-Kłodzko (ŚKG) | Jedlina-Zdrój-Głuszycza | góra Sajdak 586 m n.p.m. | stopowe, jednotorowe | 384 m | a) mistrz budowlany Dittmar b) Rietzsch, Frewert, Guttstadt |
| 8 | a) 1876-1879 b) 1909-1911 | Wałbrzych-Kłodzko (ŚKG) | Bartnica-Świerki Dolne | Świerkowa Kopa 609 m n.p.m. | stopowe, jednotorowe | 1176 m | a) mistrz budowlany Treibich b) Rietzsch, Frewert, Buddenberg |
| 9 | 1902 | Jelenia Góra-Szklarska Poręba Górna | Szklarska Poręba Dolna | góra bezimienna | szczytowy, jednotorowy | 145 m | inspektor budowlany Berndt, radca budowlany Schmedes |
| 10 | 1901-1904 | Kamienna Góra-Kowary | Ogorzelec | Przełęcz Kowarska 727 m n.p.m. | szczytowy, jednotorowy | 1025 m | inspektor budowlany Horn, inspektor budowlany Luca, radca Schmedes |
| 11 | 1903-1904 | Kłodzko-Kudowa-Zdrój | Kulin Kłodzki | roznóg góry Grodczyn 803 m n.p.m. | szczytowy, jednotorowy | 577 m | mistrz budowlany Riebensahm, dyrektor Saliger |
| 12 | 1903-1904 | Kłodzko-Kudowa-Zdrój | Lewin Kłodzki | Góra Szubieniczna 502 m n.p.m. | szczytowy, jednotorowy | 80 m | mistrz budowlany Riebensahm, dyrektor Saliger |
| 13 | 1906-1909 | Jelenia Góra-Lwówek Śląski | Pilchowice Zapora-Pilchowice Nielestno | roznóg góry Czyżyk 425 m n.p.m. | szczytowy, jednotorowy | 187,3 m | inspektor budowlany Kurowski, dr Winter |
| 14 | 1906-1909 | Jelenia Góra-Lwówek Śląski | Pilchowice Zapora-Pilchowice Nielestno | góra Dwory 404 m n.p.m. | szczytowy, jednotorowy | 153,9 m | inspektor budowlany Kurowski, dr Winter |
| 15 | 1906-1909 | Jelenia Góra-Lwówek Śląski | Pilchowice Nielestno-Wleń | roznóg Góry Zamkowej 384 m n.p.m. | szczytowy, jednotorowy | 320 m | inspektor budowlany Kurowski, dr Winter |

Źródło: Opracowanie własne.

Stanisław Kolouszek*

Punkt przecięcia kolei i rzeki w pruskim systemie obronnym

– na przykładach wybranych umocnień wschodnich z początku XX wieku

Bezpieczeństwo państwa ma dwojaką naturę – z jednej strony rozumiane jest najczęściej jako stan braku zagrożeń i możliwość swobodnego rozwoju, z drugiej jednak jest stale toczącym się procesem¹. Pojęcie bezpieczeństwa jest dziś definiowane niezwykle szeroko², dawniej za kluczowe uchodziło bezpieczeństwo wewnętrzne i zewnętrzne, przy czym dla zapewnienia państwu stanu braku zagrożeń zewnętrznych najistotniejszy był aspekt militarny – w tym strategia wojenna, siły zbrojne, oraz system obronny³. Celem wznoszenia obiektów fortyfikacyjnych, a w skali państwa – systemu obronnego, było przygotowanie kraju do odparcia zagrożeń zewnętrznych. Dzięki zastosowaniu odpowiednio do potrzeb dobranych środków technicznych, na ufortyfikowanym – a więc przekształconym pod względem technicznym i taktycznym – polu walki mniej liczny obrońca zyskiwał możliwość odparcia liczniejszego, a często także lepiej uzbrojonego napastnika, wykorzystując na swoją korzyść, a na zgubę wroga, wszelkie właściwości terenu⁴. Ponieważ jednak bezpieczeństwo w każdym swoim aspekcie jest zarazem stanem (najczęściej niezwykle krótkotrwałym) i procesem, służąca bezpieczeństwu państwa sztuka fortyfikacyjna charakteryzowała się pewną dynamiką. Stanowiła ona próbę odpowiedzi na rozwój środków napadu, ale także na wiele innych czynników, wśród których nienajmniej istotną rolę odgrywał szerzej rozumiany postęp.

Jednym z ważniejszych przejawów postępu technicznego w XIX w. było wdrożenie kolei żelaznej. Konsekwencje pojawienia się kolei dla całej militarnej sfery bezpieczeństwa państwa były trudne do przecenienia. Dla strategii wojennej, i sił zbrojnych w ogóle, stopniowa rozbudowa linii kolejowych oznaczała możliwość planowania nowych, niezwykle szybkich i dalekosiężnych manewrów, niezależnych od tempa marszu człowieka lub konia. Od momentu pojawienia się możliwości przewozu wojsk koleją, tempo marszu było równe dla wojsk wyposażonych w park obłężniczy, jak i oddziałów pozbawionych sprzętu ciężkiego. Zalety te wojskowi pruscy wykorzystali już w tzw. wojnach zjednoczeniowych lat 1864–1870⁵. Dla systemu obronnego stopniowe tworzenie coraz liczniejszych połączeń kolejowych stanowiło spore wyzwanie. Część głównych komponentów systemu obronnego – twierdz, okazała się nieprzydatna, od 1870 r. zaczął on także bazować na obronie przeszkód wodnych posiadających wartość strategiczną. Znaczenia nabrały umocnione ośrodki położone na wielkich rzekach, przez które przechodziły szlaki drogowe i kolejowe. Istotne dla możliwości konstruowania strategii wojennej tempo manewru, gwarantowane przez kolej, pozwalało twierdzom osłaniającym przeprawy mostowe na dużych rzekach na pełnienie roli pośredniczącej między wybranymi teatrami operacyjnymi. Umocnienia położone w głębi własnego terytorium traciły na znaczeniu, czego przykładem jest dolnośląska Świdnica. Ze względu na położenie poza barierą rzeki tamtejsza twierdza utraciła dawną wartość i została zlikwidowana po 1866 r.

* Mgr, Uniwersytet Wrocławski, skolouszek@fortwroclaw.pl

1 S. Koziej, *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, „Bezpieczeństwo Narodowe” 2011, nr 2, s. 18–24.

2 J. Czaputowicz, *Teorie stosunków międzynarodowych. Krytyka i systematyzacja*, Warszawa 2007, s. 10–14, 52–59.

3 E. Nowak, M. Nowak, *Zarys teorii bezpieczeństwa narodowego*, Warszawa 2011, s. 10–34.

4 O. Reuleaux, *Befestigungslehre. Ein Hand- und Hilfsbuch für die Offiziere aller Waffen insbesondere für die Vorbereitung für die Ausnahmepflicht zur Kriegsakademie*, Berlin 1913, s. 1–7, 16–30.

5 C. Clark, *Iron Kingdom. The Rise and Downfall of Prussia 1600–1947*, London 2007, s. 525–552.

Z powyższego wprowadzenia wynikają ważne wnioski. Po pierwsze, wpływająca na kształtowanie systemu obronnego dynamika procesu bezpieczeństwa państwa zmusza do wytyczania ram czasowych dla rozważanych aspektów sztuki fortyfikacyjnej. Pruski system obronny funkcjonował bowiem inaczej i w oparciu o inne komponenty w roku 1872, 1889 czy 1900⁶. Zmiany, które nastąpiły w roku 1872, były – zdaniem autora – próbą znalezienia rozwiązań dwóch głównych problemów: unifikacji systemu bezpieczeństwa zjednoczonego państwa niemieckiego wobec zagrożeń zewnętrznych oraz podjęcia ważnych decyzji o charakterze strategicznym, związanych z pojawieniem się rozbudowanej sieci kolejowej. Kolejna modyfikacja systemu obronnego wiązała się przede wszystkim z postępem w rozwoju środków rażenia. Powodów ostatniej modyfikacji systemu obronnego należy zaś upatrywać w podsumowaniu blisko 30 lat rozwoju koncepcji fortyfikacyjnego zabezpieczenia granic państwa oraz w utrzymaniu i ugruntowaniu systemu obronnego opartego o bieg wielkich rzek, stanowiących trudną do przebycia naturalną przeszkodę⁷. Właśnie ze względu na przypisanie punktom, w których zbiegały się linie kolejowe przecinające rzeki, tak dużej roli w systemie obronnym państwa, autor niniejszego artykułu przedstawi na wybranych przykładach problem owego przecięcia kolei i rzeki w pruskim systemie obronnym dla stanu, jaki istniał około roku 1900.

Po drugie, każdy obiekt fortyfikacyjny – niezależnie od skali założenia – wzniesiony został w miejscu, w którym jego funkcjonowanie miało odgrywać pewną rolę w całości procesu tworzenia strategii wojennej państwa. Budowle te jednak w ograniczonym tylko stopniu posiadały rangę obiektów strategicznych. Za taki mogła służyć cała twierdza, której utrata mogłaby wpłynąć na losy prowadzonej kampanii wojennej. Co właściwie należy rozumieć pod pojęciem twierdzy w ramach pruskiego systemu obronnego w roku 1900, z jakich względów można wysnuć twierdzenie o jej strategicznej roli dla całości systemu bezpieczeństwa państwa? – Twierdza była w skali państwa – w skali strategicznej – obiektem, który w mniejszej skali – taktycznej – składał się z szeregu dzieł fortyfikacji stałej. W przyjętych przez autora ramach czasowych, twierdza – przynajmniej teoretycznie – powinna była być przygotowanym polem walki, na nim sztuka fortyfikacyjna osiągnąć miała największe natężenie⁸, objawiające się właśnie istnieniem umocnień stałych, które miały stanowić bazę dla przyszłej, wojennej rozbudowy mobilizacyjnej. Dopiero wówczas cały zespół uzyskiwałby zdolność dania oczekiwanej odpowiedzi działaniom wojsk napastnika⁹. Ponieważ jednak całość prac, prowadzonych zarówno w czasie pokoju, jak i przygotowań wojennych, wymagała poważnego zaangażowania organizacyjnego, dla ukształtowania fortecznego pola walki potrzebne było utworzenie odpowiednich instytucji zajmujących się budownictwem warownym¹⁰. Już w czasie pokoju funkcjonowały urzędy gubernatorów i komendantury twierdz, opracowujące projekty mobilizacji – nie tylko zresztą fortyfikacyjnej, ale także projekty powołania pod broń załóg poszczególnych dzieł fortecznych, frontów i rezerw, oraz, co niezwykle ważne – plany zaopatrzenia ludności cywilnej w żywność, opał oraz środki sanitarne¹¹. Cały ten wysiłek organizacyjny i logistyczny wykonywano w celu umożliwienia realizacji zadania strategicznego warowni. Ponieważ większość zespołów fortecznych położona była nad rzekami, zadanie to w swoim zrębie brzmiało zwykle podobnie – umożliwić swobodny przemarsz wojsk własnych, utrzymać znajdujące się w warowni przeprawy dla wzbronienia przejścia wojskom napastnika¹². Istnienie zaś przecinającej w twierdzy rzekę linii kolejowej, która umożliwiłaby zorganizowaną, i co ważniejsze, charakteryzującą się wielkim tempem i wydajnością przeprawę podnosiło znacząco rangę tak zarysowanego zadania. Do tego podstawowego przeznaczenia dodawano, kiedy sytuacja tego wymagała (jak w przypadku Wrocławia), kolejne zadania, wynikające z rangi danego ośrodka miej-

6 R. Rolf, *Die Entwicklung, des deutschen Festungssystem seit 1870. Vollständige und bearbeitete Ausgabe des Manuskriptes*, Osnabrück 2000, s. 52–53, 67–68, 76–78.

7 Rozkaz cesarski nr 90, z 23 I 1900 r., podzielił teren Rzeszy Niemieckiej na trzy teatry operacyjne – wschodni, środkowy i zachodni. Filarem obrony wschodniego teatru działań wojennych była rzeka Wisła wraz z systemem umocnień wzbraniającym wrogowi przeprawy. Filarem obrony środkowego teatru operacyjnego były rzeki Odra i Elba. Na zachodnim teatrze operacyjnym, rolę filaru obrony pełniły umocnienia broniące przepraw na górnym i środkowym Renie, oraz twierdze Metz i Diedenhofen położone nad Mozellą. – R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 76–78.

8 O. Reuleaux, *op.cit.*, s. 1–10.

9 Utrzymanie całej twierdzy, a właściwie całego systemu obronnego państwa w stanie ciągłej gotowości bojowej nie było możliwe ze względu przede wszystkim na czynniki ekonomiczne. Nadto, powstanie w czasie mobilizacji urządzeń obronnych, które w czasie pokoju funkcjonowały tylko w dokumentach o charakterze teoretycznym (planach mobilizacyjnych) generowało element zaskoczenia, bez którego napastnik uzyskałby doskonale rozeznanie w potencjale obronnym atakowanego państwa. – J. Schroeter, *Die Festung in der heutigen Kriegführung*, Bd. 2, Berlin 1898, s. 83–87.

10 K. v. Rabenau, *Dienstunterricht des deutschen Pioniers*, Berlin 1915, s. 245.

11 *Anleitung für den Kampf um Festungen*, Berlin 1910, s. 63–64, 75–80.

12 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 76–78.

skiego: osłony ważnego centrum administracyjnego i politycznego, utrzymanie magazynów środków wojennych, oraz – niezwykle istotnych dla logistyki wojskowej omawianego okresu – węzłów kolejowych, dzięki którym można było wykorzystywać w obronie lub działaniach ofensywnych wojska z odległych prowincji kraju¹³. Dzięki wykorzystaniu kolei miały armie zdolność pokonywania – z nawet najcięższym sprzętem wojskowym – dużych odległości w krótkim czasie.

Po trzecie, podobną do twierdz rolę, swego rodzaju „zaworów” umożliwiających ruch tylko jednego czynnika – wojsk własnych, pełniły przeprawy mostowe¹⁴. W tym przypadku ruch kolejowy umożliwiał jedynie osiągnięcie znacznej szybkości w manewrowaniu między sąsiadującymi teatrami operacyjnymi, rozdzielonymi przeszkodą wodną. Ponieważ jednak budowa całego zespołu warownego dla osłony pojedynczej przeprawy mostowej, bez towarzyszącego jej ośrodka administracyjno-politycznego, zaplecza magazynowego czy węzła kolejowego, byłaby nieuzasadniona ekonomicznie, przeto ograniczano się do wyznaczenia pojedynczymi przeprawami zadań, jakie istotnie już posiadały – obiektów o znaczeniu taktycznym, które, jeśli usytuowanie tych obiektów pozwalało, należało wykorzystać w budowie całościowej strategii militarnej państwa¹⁵. Nie każda zatem kolejowa przeprawa mostowa odgrywała ważną rolę w strategii wojennej państwa. Szczególne znaczenie posiadały przeprawy nad rzekami stanowiącymi filary systemu obronnego¹⁶, dlatego też przejścia szlaku kolejowego nad rzekami położonymi za osłoną fortyfikacyjną wielkich rzek i rejonów nadgranicznych nie posiadały umocnień.

Po czwarte – funkcja rzek. Traktowano je na dwa sposoby, jako szlak komunikacyjny oraz jako przeszkodę. Rolę rzeki jako szlaku komunikacyjnego dostrzegano już od dawna¹⁷. Na początku XX w. zasady wojskowego użytkowania szlaków żeglugi śródlądowej Rzeszy Niemieckiej, w kooperacji z władzami kolejowymi, zostały ujęte w jeden spójny regulamin¹⁸. Jak zostało powiedziane, rzeka była także przeszkodą. Chociaż istniała możliwość pokonania nurtu bez wykorzystania mostów¹⁹, takie rozwiązanie czyniło armię wkraczającą na wrogie terytorium niezwykle podatną na uderzenie w momencie przeprawy²⁰. Dlatego też tak wielkie znaczenie posiadały linie wielkich rzek. Wymuszały one bowiem poszukiwanie przez nacierającą armię wroga przepraw mostowych, ulokowanych bądź w twierdzach, bądź położonych między warowniami. W takim jednak położeniu przeprawy fortyfikowano bądź przeznaczano do zniszczenia w razie pojawienia się zagrożenia. Problemy powyższe zostaną przedstawione na wybranych przykładach.

Punkt przecięcia kolei i rzeki – przeprawa mostowa o randze strategicznej – Twierdza Malbork

Dnia 12 X 1857 r. linia kolejowa połączyła bezpośrednio Królewiec z Berlinem. Dla realizacji połączenia kolejowego niezbędna była budowa dwóch dużych przepraw kolejowych – mostu nad Wisłą w Tczewie oraz mostu na Nogacie w Malborku. Zarówno w Tczewie, jak i w Malborku funkcjonowały wówczas twierdze²¹, ale w obu przypadkach były one skrajnie przestarzałe, posiadające niekompletne obwody częściowo uszkodzonych bądź splantowanych umocnień ziemnych. Ze względu na to, że obie twierdze nie nadawały się do dalszego użytkowania, w 1868 r. skasowano Twierdzę Tczew, a w 1889 r. podjęto decyzję o likwidacji Twierdzy Malbork²². Budowa linii kolejowej, o niezwykle istotnej dla bezpieczeństwa państwa funkcji, umożliwiającej szybki transport wojsk do eksponowanej wschodniej

13 *Glavnoe Upravlenie General'nago Shtaba, Kreposti vostochnago fronta Germanii. Dopolnienie k voenno-statisticheskemu opisaniu*, Sankt Petersburg 1914, s. 1–5.

14 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 96, 120–122, 146, 186–188, 210–213, 246–250.

15 J. Schroeter, *op.cit.*, Bd. 1, Berlin 1896, s. 34–36.

16 Opór w marszu nieprzyjaciela w głąb kraju generowany przez umocnienia położone na wielkich rzekach dawał wojskom znajdującym się wewnątrz kraju czas potrzebny na wykonanie przygotowań do celowych niszczeń urządzeń infrastruktury kolejowej, mogącej przysłużyć się wojskom wroga do prowadzenia działań wewnątrz kraju. – K. v. Rabenau, *op.cit.*, s. 212–216

17 W. Eckert, *Fortyfikacje nadodrzańskie w procesie rozwoju nowożytnej sztuki fortyfikacyjnej w XVIII–XIX wieku*, Zielona Góra 2007, s. 5–23.

18 *Vorschrift für die militärische Benutzung der Wasserstrassen im Kriege*, Berlin 1906.

19 *Leitfaden für die Befestigungslehre und im Festungskrieg an der Königlischen Kriegsschulen*, Berlin 1901, s. 42–62.

20 J. Schroeter, *op.cit.*, Bd. 1, s. 43–58, 77–84.

21 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 109–110.

22 *Glavnoe Upravlenie...*, s. 39–40.

provincji Królestwa Prus, wymusiła jednak decyzję o fortyfikacyjnym zabezpieczeniu wspomnianych przepraw. Warto wspomnieć, że oba mosty kolejowe pozostawały aż do 1890 r. przeprawami jednotorowymi. Z tego też najprawdopodobniej powodu początkowo poprzestano na zabezpieczeniu przepraw blokhauzami – murowanymi budowlami fortyfikacyjnymi wyposażonymi w liczne strzelnice karabinowe, zdolnymi do prowadzenia walki okrężnej. Wejścia na obie przeprawy wzbraniała dodatkowo przeszkoda wykonana z kraty fortecznej²³. Most w Tczewie otrzymał monumentalną oprawę architektoniczną. Wjazd na przeprawę zdobiły płaskorzeźby, na jednym brzegu – przedstawienie króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV wraz ze swiątą oraz projektantem przeprawy, na drugim natomiast – rycerzy krzyżackich nawracających pogan²⁴. Nieco skromniej przedstawiała się dekoracja obronnego mostu w Malborku, jakkolwiek dla zabezpieczenia tej przeprawy, wykorzystano fragmenty średniowiecznych umocnień zamku – przebudowując jedną z baszt do formy blokhauzu²⁵. Na pozór wydawać by się mogło, że monumentalna forma architektoniczna umocnień mostów tczewskiego i malborskiego, nawiązująca do budowli średniowiecznych, była nieprzystosowana do warunków pola walki, na którym wykorzystywano artylerię, należy jednak zwrócić uwagę na założenia przyświecające budowie umocnień omawianych przepraw. Fortyfikacje te miały za zadanie dać obrońcom możliwość utrzymania mostu przeciw nagłemu wystąpieniu przeciwnika niedysponującego sprzętem oblężniczym, co tłumaczy ich pozornie anachroniczną formę.

W roku 1890, wobec niskiej przepustowości mostów jednotorowych, ukończono budowę nowych konstrukcji dwutorowych, tym samym podnosząc rangę przeprawy w rejonie Tczewa i Malborka. Zwiększenie przepustowości linii kolejowej, obsługującej eksponowaną prowincję państwa, miało poważne następstwa dla możliwości sprawnego przetransportowania wojsk – zarówno w przypadku własnej ofensywy, jak i w razie potrzeby wycofania pobitej armii. Chociaż w 1889 r. gabinet wojskowy zdecydował o skasowaniu Twierdzy Malbork i przekazaniu zadań znajdujących się w Malborku instytucji wojskowych odpowiedzialnych za budowę fortyfikacji z dniem 1 X 1889 r. do Grudziądza, to doceniając doniosłe znaczenie przepraw kolejowych na Wiśle i Nogacie w rejonie Tczewa–Malborka Komisja Obrony Krajowej (Landes-Verteidigungs-Kommission) zaczęła rozważać wzniesienie urządzeń fortyfikacyjnych przyczółka mostowego. Do cesarskiego majestatu pytanie o rozważenie powyższej kwestii trafiło w roku 1891²⁶. Ponieważ jednak proces budowy i przygotowania warowni do walki był w omawianym czasie wielowątkowy, angażujący liczne instytucje wojskowe, a przez to niezwykle skomplikowany, ewentualne kwestie sporne między poszczególnymi władzami wojskowymi mogły zostać rozwiązane jedynie przez cesarza²⁷. W następstwie takiego stanu rzeczy, mimo rangi problemu, który należało rozwiązać, pierwsze wiążące decyzje w sprawie budowy nad Wisłą nowych, chroniących ważną przeprawę, umocnień zapadły dopiero na początku 1894 r. na korzyść ufortyfikowania Malborka²⁸. Równoległe od 1890 do 1892 r. tworzone plany budowy umocnień w Tczewie²⁹. Rozkaz cesarski zobowiązywał urząd fortyfikacyjny z Gdańska do przedstawienia planu mobilizacyjnego, przewidującego dla zabezpieczenia przepraw na Wiśle i Nogacie utworzenie przyczółka mostowego³⁰. Po czterech latach projekty fortyfikacji zamykających główne drogi dojazdowe i szlaki kolejowe prowadzące do Malborka zostały ukończone. W nieustalonym momencie zrezygnowano jednak z mobilizacyjnej budowy przedmościa na rzecz wzniesienia umocnień stałych. W roku 1899 cesarz zatwierdził przedłożone projekty. Kolejnych kilka miesięcy trwało organizowanie w Malborku odpowiedzialnej za budowę umocnień placówki inżynierskiej i dopiero w połowie 1899 r. przystąpiono do budowy³¹. Prace, z racji zabezpieczenia istotnych interesów obronności państwa, charakteryzowały się dużą dynamiką. Zrąb umocnień wznoszono jako nowoczesną twierdzę fortową przedmościa, składającego się z dziesięciu dzieł piechoty oraz dziewięciu stałych baterii artyleryjskich, ukończono w latach 1899–1902³². Tak duże tempo prac nie znajduje analogii w innych twierdzach nadwiślańskich, poświadczając

23 J. Franczak, W. Grabowski, P. Nowiński, M. Wojciechowski, M. Żebrowski, *Twierdza Malbork, przewodnik*, Grudziądz 2015, s. 161–185.

24 Ibidem, s. 162.

25 Ibidem, s. 41–57.

26 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 110.

27 S. Dąbrowski, *Zagadnienia obrony narodowej w wojnie nowoczesnej. Organizacja rządu i naczelnego dowództwa*, Poznań 1925, s. 42–45.

28 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 111.

29 Geheimes Staatsarchiv Preussische Kulturbesitz w Berlinie (dalej: GStA PK), XI. HA, Die Festungspläne des preußischen Kriegsministeriums (dalej: FPK), sygn. A-70777, Plan der Umgegend von Dirschau; sygn. C-70712, Umgehung von Dirschau.

30 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 111.

31 Ibidem, s. 111.

32 Ibidem, s. 111.

rangę problemu zabezpieczenia fortyfikacyjnego przeprawy mostowej na ważnej linii kolejowej. Co więcej, wszystkie budowle mieszczące załogi baterii i dzieł piechoty, wykonano w konstrukcji betonowej, odpornej na trafienia wielokrotne granatami kalibru 150 mm lub pojedyncze trafienia granatami kalibru 210 mm³³. Była to istotna nowość, dotąd bowiem nad Wisłą, poza Toruniem, nie wykonywano obiektów fortyfikacyjnych w technologii wyłącznie betonowej. Tym ciekawsze wydaje się wybudowanie schronu głównego Dzieła Piechoty nr 1, budowanego jako ostatni w latach 1901–1903, z ceglana fasadą³⁴. Budowa umocnień betonowych rzuca nieco światła na nieznane kulisy zmiany koncepcji budowy umocnień, tj. rezygnację z budowy przedmościa w czasie mobilizacji, na rzecz wybudowania obiektów stałych w czasie pokoju. Budowle półstałe, jak przypuszcza autor, nie mogłyby dać długotrwałego oporu artylerii napastnika, stąd zapewne przejście do zrealizowanej koncepcji budowy przedmościa w formie gotowej do rozbudowy mobilizacyjnej twierdzy fortowej. Taka realizacja dawała szansę stawienia przedłużonego oporu wobec nieprzyjaciela pragnącego zablokować możliwość kierowania do Prus Wschodnich drogą kolejową transportów wojskowych.

Wzniesienie obiektów stałych, tworzących szkielet twierdzy malborskiej, w żadnym razie nie wieńczyło działań niezbędnych dla zabezpieczenia możliwości swobodnej realizacji taktycznych komponentów strategii wojennej państwa w rejonie Tczew–Malbork. Twierdza Malbork bowiem, jak wszystkie inne warownie Rzeszy Niemieckiej, do właściwego funkcjonowania wymagała przygotowania możliwych do wdrożenia planów mobilizacyjnych oraz dokończenia urządzeń technicznych, służących łączności twierdzy, alarmowaniu dzieł oraz ich maskowaniu. Dla właściwego funkcjonowania budowanej twierdzy należało także zakończyć proces formowania instytucji sprawujących nadzór inżynierski nad budową – a w przyszłości także mobilizacją warowni³⁵. Dnia 28 III 1903 r. cesarz rozkazał przekształcić istniejącą placówkę służb inżynierskich w Malborku w samodzielny urząd fortyfikacyjny, podległy 9. Inspekcji Twierdz. Do 1905 r. ukończono wyposażenie obiektów fortyfikacyjnych w odpowiedni sprzęt łączności i alarmowania. Wykonano także nasadzenia maskujące³⁶. Uzyskano zatem gotowe do rozbudowy mobilizacyjnej przedmoście, którego główna linia walki oddalona została od ochraniaanej przeprawy kolejowej o około cztery kilometry³⁷, dzięki czemu zabezpieczono most kolejowy od oddziaływania artylerii napastnika, zyskując zdolność jego swobodnego wykorzystania nawet w razie pojawienia się w pobliżu oddziałów wroga.

W roku 1904 – a więc jeszcze w czasie wykonywania w budowanej twierdzy ostatnich niezbędnych prac – sformułowano ostatecznie zadania, jakie twierdza miała odegrać w ramach strategii wojennej państwa. Umocnienia malborskie powinny były chronić mosty kolejowe w rejonie Tczew–Malbork, umożliwić wycofującej się armii przejście przez Nogat i Wisłę, oraz utrzymać wschodni brzeg Nogatu dla ofensywy wojsk polowych³⁸. Pomimo znacznego tempa prac nad twierdzą, poważne rozmiary miały przyjąć także mobilizacja. W tym miejscu warto omówić przynajmniej skrótowo charakter uzbrojenia twierdzy. W warowni znaleźć się miało łącznie 88 dział. Najcięższymi działami twierdzy były armaty kalibru 15 cm³⁹, zgrupowane w czterech bateriach. Artyleria kalibru 15 cm znajdowała się także w głównej rezerwie artylerii twierdzy, mającej wspierać działania na pozycji wysuniętej, złożonej z umocnień polowych, oddalonej od chronionych mostów na około sześć kilometrów, a więc przedłużając czas zbliżenia się nieprzyjaciela do brzegów Nogatu. W rezerwie znajdowały się cztery baterie ciężkich haubic polowych Wz. 1902. Armatom i haubicom 15 cm, ustępowały nieco, lecz służyły podobnym zadaniom – uniemożliwieniu podejścia przeciwnika do pobliskich miejscowości i dezorganizacji jego szturmów⁴⁰ – armaty kalibru 12 cm. W uzbrojeniu Malborka znajdowały się cztery baterie takich dział. Do likwidowania włamań nieprzyjaciela w pozycje obrońców – flankowaniu międzypól – służyło 18 armat kalibru 9 cm, dla których na czas mobilizacji zaprojektowano, a w sierpniu 1914 r. faktycznie wykonano baterie flankujące ze schronami⁴¹. Obronie przeciwszturmowej służyły szybkostrzelne działa 5,3 cm, umieszczone w lawetach

33 *Glavnoe Upravlenie...*, s. 39–45.

34 *Ibidem*, s. 40–41.

35 *Anleitung für den Kampf...*, s. 63–64.

36 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 111.

37 *Glavnoe Upravlenie...*, s. 39.

38 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 110.

39 Autor za źródłem przyjął podawanie kalibrów dział niemieckich w centymetrach.

40 S. Kolouszek, L. Pardela, *Twierdza Wrocław 1890–1918. Monografia*, Wrocław 2017, s. 91–97.

41 GStA PK, Berlin, XI. HA, FPK, sygn. A-70763, 9 cm-Kanonenbatterie, Zwischenstreiche E.

pancernych, których Malbork posiadał sześć sztuk⁴². Uzbrojenie artyleryjskie twierdzy, co podkreślał wywiad carski, miało charakter defensywny. Mogło skutecznie wzbraniać przeciwnikowi podejścia pod twierdzę, nie nadawało się jednak do długotrwałego toczenia pojedynku z artylerią oblężniczą nieprzyjaciela, nie było także na tyle mobilne, by skutecznie utrudniać manewry wroga z dala od warowni⁴³.

Twierdza Malbork była warownią wybudowaną dla osłony punktu przecięcia kolei i rzeki, w miejscu gdzie linia kolejowa o dużej przepustowości przekraczała jedną z najistotniejszych przeszkód wodnych kształtujących cały system obronny Rzeszy Niemieckiej. Interes bezpieczeństwa oraz oczekiwania strategii wojennej państwa znalazły w tym niezwykle ważnym punkcie uzasadnienie nie tylko dla znacznego wydatku budżetowego, ale także szybkiego tempa budowy umocnień i organizacji instytucji odpowiedzialnych za twierdzę. Potrzeba zaś budowy twierdzy wynikała bezpośrednio nie z samego położenia Malborka, lecz właśnie ze względu na rozbudowę połączenia kolejowego, którego przepustowość pozwalała na powiększenie szybkości przerzutu wojsk w miejscu, gdzie można było osłonić fortyfikacjami punkt newralgiczny – most kolejowy.

Punkt przecięcia kolei i rzeki – węzeł kolejowy, siedziba garnizonu, warownia przestarzała – Twierdza Głogów

Do Głogowa kolej żelazna dotarła w 1846 r. Otworzono wówczas połączenie kolejowe z Żaganiem, umożliwiające pośrednio komunikację z Berlinem. Następnie, w latach 1855–1857, uruchomiono połączenie kolejowe z Leszmem, dzięki któremu możliwa była komunikacja z Poznaniem i Wrocławiem, zaś w 1871 r. uzyskał Głogów połączenie kolejowe z Legnicą⁴⁴. Głogów był także od początku swoich dziejów ośrodkiem umocnionym. Pierwotnie władze wojskowe niechętnie odnosiły się do budowy linii kolejowych w pobliżu twierdz, spodziewając się – nie bez racji – możliwości nagłego pojawienia się pod twierdzą wojsk nieprzyjaciela⁴⁵. Możliwość ta, jak powiedziane zostało we wprowadzeniu, dotyczyła zwłaszcza artylerii ciężkiej, która dotąd, poruszając się dzięki sile zwierząt pociągowych, dotarłaby pod położoną kilkadziesiąt kilometrów od granicy twierdzę w ciągu tygodni. Teraz, dzięki linii kolejowej, pojawić się mogła w najgorszym razie w kilka godzin lub dni. Nieufność wojskowych wobec rozwoju sieci kolejowej skutkowałą niechętnym umieszczaniem dworców kolejowych wewnątrz wałów twierdz. Wymuszało to bowiem wykonanie kłopotliwego i kosztownego przebiccia w wale głównym twierdzy dla potrzeb położenia toru kolejowego, przeto zaś zmniejszeniem jego odporności. Nadto, linia kolejowa wchodząca do wnętrza warowni generowała wzmiankowane już zagrożenie, tj. pojawienie się na bardzo bliskim przedpolu baterii oblężniczych, co wiązałoby się z potrzebą zabezpieczenia kolejnych punktów na przedpolu własnymi obiektami fortyfikacyjnymi. Taki stan rzeczy zmuszałby do wydatków, dlatego też do początku lat 90. XIX w. nie umieszczano dworców kolejowych w twierdzach. Przykład głogowski nie był w żaden sposób odosobniony, podobnie działo się w Poznaniu, Toruniu i Świdnicy⁴⁶. Niechęć władz wojskowych spowodowała ulokowanie pierwszego dworca kolejowego w Głogowie w oddaleniu od wałów i bastionów twierdzy, ale także z dala od centrum miasta⁴⁷. Umocnienia głogowskie nie doznały zatem w 1846 r. uszczerbku, ale także kolej żelazna nie przekroczyła w tym punkcie rzeki. W latach 1855–1857 budowa Kolei Wrocławsko-Poznańsko-Głogowskiej, ze stacją węzłową w Lesznie⁴⁸, doprowadziła do przecięcia nurtu Odry w Głogowie przeprawą kolejową. Okoliczność ta wymusiła wystawienie nowych dzieł fortyfikacyjnych, osłaniających linię kolejową i przeprawę. Wzniesiono wówczas na Wyspie Tumskiej wieżową reditę, nazywaną Fortem Malakoff, sąsiadującą bezpośrednio z przylegającą do toru kolejowego Redutą Wodną. Na północnym brzegu rzeki wzniesiono zaś Szaniec Blokhauzu oraz Lunetę Odrzycką.

42 P. Göldner, *Die schwere Artillerie im Festungskriege*, [w:] *Das Ehrenbuch der Deutschen schweren Artillerie*, Bd. 2, Hrsg. F.N. Kaiser, Berlin 1933, s. 66.

43 *Glavnoe Upravlenie...*, s. 44–45.

44 W. Eckert, *op.cit.*, s. 225–228.

45 H.L. W[estphalen], *Die Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen und der Kampf um Eisenbahnen*, Leipzig 1868, s. 48–72.

46 J. Biesiadka, A. Gawlak, S. Kucharski, M. Wojciechowski, *Twierdza Poznań. O fortyfikacjach miasta Poznania w XIX i XX wieku*, Poznań 2006, s. 119.

47 W. Maciuszczak, *Twierdza Głogów. Garnizon i ludzie 1630–2009*, Głogów 2009, s. 61–80.

48 J. Gromadzka, *Dworzec Główny*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006, s. 165–187.

Budowa owych dzieł fortyfikacyjnych trwała dłużej niż sama budowa linii kolejowej, bo aż do roku 1860⁴⁹. Były to jednak zadania konieczne. Dzięki ich wykonaniu linia kolejowa, w ramach budowy strategii wojennej państwa, posłużyć mogła błyskawicznemu wspomoczeniu wojsk walczących w Wielkopolsce siłami garnizonu głogowskiego, ale też dzięki połączeniu z Wrocławiem wojskami VI Korpusu Armijnego. W innym wypadku, gdyby ofensywa przeciwnika została skierowana na Śląsk, transport kolejowy za pośrednictwem ufortyfikowanego węzła w Głogowie umożliwiłby przerzut sił V Korpusu Armijnego do zagrożonej wtargnięciem wroga prowincji⁵⁰. Północno-zachodni front twierdzy, wzniesiony w latach 1857–1860, zdradza pewne podobieństwa do niezrealizowanego projektu gen. Johanna Leopolda Ludwiga von Bresego, dotyczącego ufortyfikowania Wrocławia. Projekt ten prezentował ciekawe i oddziałujące później na ewolucję systemu obronnego Królestwa Prus rozwiązanie⁵¹. Podobieństwa te w przypadku Głogowa polegają na wybudowaniu lunety, osłaniającej podejście do mostu kolejowego, wykorzystania w roli jednego z obiektów głównej linii walki blokhauzu kolejowego, oraz umieszczenia na cyplu Wyspy Tumskiej wieżowej reduty artyleryjskiej. Podobieństwa koncepcji wzniesienia nowych, ostatecznie niewybudowanych umocnień we Wrocławiu i zrealizowanych fortyfikacji Głogowa na tym się jednak kończą, ponieważ umocnienia głogowskie pełnią jako całość nowo wzniesionego frontu twierdzy jedno zadanie – osłonę linii kolejowej.

Budowa nowego szlaku kolejowego w 1871 r. wymusiła jeszcze poważniejsze zmiany w systemie obronnym twierdzy głogowskiej. Najważniejsze modyfikacje zostały wprowadzone we froncie odrzańskim warowni. Najważniejsze zaś dotyczyły pochodzącego jeszcze z epoki fryderycjańskiej, kleszczowego Fortu Stern. W latach 1870–1879 dzieło to było znacznie przebudowane, aby w końcu zostać włączone w obwarowania głównego obwodu twierdzy. Niezwykle interesującym zabiegiem, związanym bezpośrednio z nową linią kolejową, były wzniesione łącznie z przebudową wałów kleszczowych Fortu Stern, bronione ogniem kaponier poligonalne czoła. Na przedłużeniu czoła przeciętego linią kolejową, nad brzegiem Odry, wybudowano nietypową baterię flankującą⁵². Obiekt ten wzbraiał ogniem artyleryjskim prowadzonym z kazamat podejścia do linii kolejowej od strony rzeki, w przypadku zaś wdarcia się napastnika przez przecięcie wału dzieła, służące ułożeniu toru kolejowego, umożliwiał prowadzenie ostrzału tradytorowego⁵³. Przedsięwzięcia podjęte przy modernizacji Fortu Stern nie znajdują analogii w innych twierdzach niemieckich. Zdaniem autora, wykonane zostały dla odsunięcia artylerii napastnika nie tyle od samej twierdzy, co od przeprawy kolejowej, co zdają się potwierdzać dalsze losy tego dzieła obronnego. Obiekt ten przetrwał bowiem zniesienie rdzenia umocnień staromiejskich i był wykorzystywany przy mobilizacji twierdzy w 1914 r. Poza przebudową prowizorycznego Fortu Wiązów w dzieło stałe w latach 1881–1883, Fort Stern w swojej nowej formie był ostatnim wybudowanym w Twierdzy Głogów dziełem stałym⁵⁴. Twierdza ta bowiem, chociaż korzystnie położona, dzięki ulokowaniu w jej obrębie splotu szlaków kolejowych – a więc taktycznie wciąż przydatna, stała się technicznie przestarzała. Wobec powiększania się technicznych właściwości artylerii obwód obronny nadodrzańskiej warowni był już za ciasny⁵⁵, dlatego też w 1892 r. rozkazem cesarskim zdecydowano o zabezpieczeniu znajdujących się w Głogowie przepraw kolejowej i drogowych umocnieniami, które wybudowane zostać miały w oddaleniu od istniejących dzieł⁵⁶. W roku 1900 sformułowano, a w 1904 r. potwierdzono zadania stawiane umocnieniom głogowskim. Miały one pełnić odtąd rolę przyczółka mostowego, chroniącego przeprawy przez Odrę, dla jej możliwego wykorzystania przez armię polową⁵⁷. Zadanie to, istotne dla możliwości realizacji strategii wojennej państwa na granicy wschodniej, nie mogło jednak być zrealizowane z użyciem przestarzałych, niekorzystnie położonych dzieł warownych. Dlatego też do 1903 r. władze wojskowe zbyły głogowskiemu magistratowi większość niepotrzebnych już urządzeń obronnych, pozostawiając w swoim ręku na brze-

49 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 142.

50 K. v. Rabenau, *op.cit.*, dod. *Deutschlands Staaten, Infanterie-, Jäger- und Pionier-Standorte*.

51 GStA PK, XI. HA, FPK, sygn. A-71390, Befestigungsprojekt.

52 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 142.

53 Archives de la Société des Nations (dalej: ASN), Genewa, sygn. COL 66, Dossier de la Recensement Place de Glogau, Sternbefestigungen 1:500, k. 26.

54 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 142–143.

55 J. Schroeter, *op.cit.*, Bd. 2, s. 111–116.

56 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 143.

57 *Ibidem*, s. 142.

gu południowym Fort Wiązów i Stern, na Wyspie Tumskiej zaś Fort Malakoff, Redutę Wodną oraz Redutę Oborową, a na północnym brzegu Odry, w posiadaniu wojska nie zaszły zmiany. Znajdujące się tutaj umocnienia miały się okazać jeszcze przydatnymi.

Co właściwie rozumiano pod pojęciem twierdzy przestarzałej? Należy rozważyć to pytanie w dwóch płaszczyznach. Po pierwsze – taktycznej, przede wszystkim położenia całości zespołu warownego i jego poszczególnych części. Czy lokalizacja umocnień pozwala na realizację zakładanych dla nich zadań – na przykład uniemożliwienia przekroczenia w danym miejscu rzeki, czy dzieła warowne twierdzy nie były zbyt skupione w jednym punkcie, a przez to podatne na ostrzał artyleryjski prowadzony z dużej odległości, z wielu kierunków? W płaszczyźnie technicznej zaś – czy umocnienia były zdolne oprzeć się działaniu nowych rodzajów amunicji lub przyjąć nowoczesne uzbrojenie, a jeśli okaże się to niemożliwe, nową funkcję?⁵⁸ Na przełomie XIX i XX w. pruscy decydenci wojskowi stanęli przed takim problemem w Głogowie. Umocnienia obwodu miejskiego dla twierdzy o roli przedmościa były zbędne. Nie mogły oddziaływać swym ogniem na tyle daleko, by utrzymać funkcjonowanie mostów niezakłóconym. Zachowano natomiast te dzieła fortyfikacyjne, które utworzyć mogły półpierścień oddalony od przepraw mostowych. Przystosowanie technicznie przestarzałych umocnień mogło czekać do momentu mobilizacji. Głogów, położony poza spodziewanym głównym kierunkiem działań nieprzyjaciela, miałby z pewnością czas na przeprowadzenie szeroko zakrojonych prac mobilizacyjnych. Pierścień starych umocnień mógłby pełnić rolę pozycji tyłowej⁵⁹, po przyjęciu przez przestarzałe dzieła fortyfikacyjne nowej funkcji – punktów oporu walki bliskiej. Nawet jednak modernizacja przestarzałych obiektów nie znosiła skutków taktycznego zestarzenia się twierdzy. Wpływu wspomnianej we wstępie dynamiki procesu bezpieczeństwa dotyczącej systemu obronnego. Wiedziały o tym władze wojskowe z cesarzem na czele w 1892 r., kiedy sformułowano rozkaz cesarski o wysunięciu głównej linii walki na północnym brzegu Odry w razie mobilizacji. Pierwszy plan mobilizacyjny, zakładający budowę umocnień półstałych, tworzących główną linię walki przedmościa zaproponowano w 1894 r.⁶⁰ Projektowane umocnienia skupiono w kilku grupach oddalonych o cztery do pięciu kilometrów od mostów na Odrze, co zagwarantować miało swobodę korzystania z przepraw. Podobne projekty fortyfikacyjnej mobilizacji twierdzy głogowskiej powstawały w latach 1900–1912⁶¹. W planach tych następowały drobne zmiany, dotyczące korekty przebiegu głównej linii walki. Zrezygnowano – zapewne w związku z niewielką liczbą przydzielonych dział – z budowy umocnień w rejonie Rapocina. Niezwykle istotne wydaje się jednak to, że Głogów, mimo częściowej kasaty starszych umocnień, pozostał twierdzą, która aż do I wojny światowej, a więc do momentu rozpoczęcia prac uzbrojeniowych, rozwijała się wyłącznie w sferze teoretycznej – opracowania planów mobilizacyjnych.

Ostatecznie, w ramach mobilizacyjnej rozbudowy Twierdzy Głogów wybudowano przedmoście o nieregularnym kształcie, opierające się na wschodzie o trzy półstałe szańce piechoty, na zachodzie zaś na zmodernizowanej Lunecie Odrzyckiej i Szańcu Blokhauzu⁶². Dla peryferyjnie położonej twierdzy, której zadanie ograniczało się do ułatwienia i ochrony manewru wojsk korzystających z transportu kolejowego oraz osłony przepraw, przewidziano skromne uzbrojenie, które, podobnie jak w przypadku Twierdzy Malbork, nie mogłoby służyć toczeniu długotrwałego regularnego pojedynku artyleryjskiego z wojskami wyposażonymi w park oblężniczy. Na uzbrojenie to składały się bowiem jedynie dwie baterie ciężkich haubic połowych kalibru 15 cm, 10 dział 9 cm do flankowania międzypól, oraz 66 armat tegoż samego kalibru, umieszczonych w ziemnych bateriach⁶³.

Losy Twierdzy Głogów zostały silnie związane z budową szlaków kolejowych, których przejście przez rzekę starano się fortyfikacyjnie zabezpieczyć. Umożliwiały one transport wojsk III Korpusu Armijnego (linia kolejowa łącząca Głogów z Berlinem przez Żagań), a także V i VI Korpusu Armijnego z Poznania i Wrocławia, spełniały zatem umocnienia Głogowa rolę osłonową dla znaczącego węzła komunikacyjnego opierającego się na zbiegu ważnych tras kolejowych. Starzejące się umocnienia okazały się z czasem wystarczające do odegrania roli pozycji tyłowej przedmościa. Także do roli przedmościa ograniczone zostało w początkach XX w. zadanie Głogowa. Podkreśliło to znaczenie nie

58 J. Schroeter, *op.cit.*, Bd. 2, s. 111–112.

59 K. Kleczke, W. Wszyński, *Fortyfikacja stała*, Oświęcim 2012, s. 20–26.

60 GStA PK, XI. HA, FPK, sygn. A-71361, Armierungsplan, Januar 1894.

61 GStA PK, XI. HA, FPK, sygn. A-71355, Geschütz-Aufstellungsplan um 1900; sygn. B-70191, Planskizze der Festung Glogau, Geschütz-Aufstellungsplan, 1912.

62 ASN, Genewa, sygn. COL 66, Dossier de la Recensement Place de Glogau, Uebersichtsplan 1:100 000.

63 P. Göldner, *op.cit.*, s. 67.

twierdzy jako takiej, ale właśnie przepraw na Odrze i splotu trzech szlaków kolejowych. Główna linia walki głogowskiej warowni – zespół urządzeń fortyfikacyjnych, odpowiadających za realizację zadań nałożonych na twierdzę oczekiwaniami strategii militarnej państwa, skupiającej się na transportowych możliwościach znajdującego się w Głogowie węzła i mostu kolejowego nad Odrą, istniała przez lata poprzedzające mobilizację I wojny światowej wyłącznie na papierze (w sferze teoretycznej) właśnie z uwagi na ograniczone tylko do osłony przeprawy i węzła kolejowego zadanie umocnień Głogowa. Położenie twierdzy poza głównymi, przewidywanymi trasami marszu wroga skutkowało natomiast półstałą formą głównych umocnień. Warownia głogowska, której główna linia walki miała zostać wzniesiona w formie umocnień półstałych, nie wymagała wydatkowania na zabezpieczenie wojennej realizacji stawianych zadań tak wielkich środków jak w przypadku Malborka. Środki te można było przeznaczyć na budowę stałych umocnień w rejonach bardziej zagrożonych.

Punkt przecięcia kolei i rzeki – most ufortyfikowany – Ścinawa

Jak zostało już wcześniej powiedziane, nie każda przeprawa mostowa posiada, na skutek swego położenia lub innych uwarunkowań, rangę, która wymagałaby budowy osłaniającej ją twierdzy – czy to w formie pełnego pierścienia umocnień stałych, czy utworzenia instytucji odpowiedzialnych za przygotowanie rozbudowy mobilizacyjnej. Należy tutaj wspomnieć, że większość mostów kolejowych wybudowanych na terenie Rzeszy Niemieckiej w ogóle nie posiadała umocnień. Dotyczyło to zwłaszcza przepraw położonych w głębi kraju. Wprawdzie wszystkie przeprawy kolejowe na dolnym biegu Wisły miały zabezpieczenia, jednakże nie da się tego samego powiedzieć o mostach kolejowych nad Odrą. Przeprawy położone w górnym biegu tej rzeki nie zostały ufortyfikowane. Zdaniem autora, w razie zagrożenia ich zajęciem miały zostać zniszczone, uniemożliwiając nieprzyjacielowi przerzucenie wojsk za Odrę i szybki, dzięki wykorzystaniu szlaków kolejowych, marsz w głąb Rzeszy. Najczęściej most kolejowy, a niekiedy również drogowy, wystarczyło zabezpieczyć fortyfikacjami mającymi dać odpór jedynie nagłemu napadowi piechoty lub kawalerii napastnika, próbującego zniszczyć most, a więc uniemożliwić transport wojska i sprzętu na wybrany teren działań lub zająć przeprawę i wykorzystać ją do marszu w głąb atakowanego terytorium⁶⁴.

W wieku XIX i na początku XX poza twierdzami, na łączących je rzekach wybudowano liczne przeprawy. Pierwszą na Śląsku przeprawą umocnioną była ta wybudowana we Wrocławiu pod koniec lat 50. XIX w.⁶⁵. Mosty położone na głównych rzekach poza twierdzami zamierzano również wykorzystać w tworzeniu strategii militarnej, bazując na możliwościach masowego transportu zapewnianego przez kolej. Przeprawy zabezpieczano blokhauzami, których konstrukcja rzadko przybierała tak monumentalne formy jak te, które znajdowały się w Tczewie i Malborku. Przeważnie wznoszono niewielkie jedno- lub wielokondygnacyjne schrony, zaopatrzone w liczne strzelnice karabinowe, a czasami również strzelnice karabinów maszynowych lub ambrazury artyleryjskie. Dynamika związana z rozwojem fortyfikacji wprowadziła nieliczne zmiany. Rezygnowano z czasem z wyposażenia artyleryjskiego, miejsce zaś murowanych tamburów zamykających wejścia na mosty zajęły przeszkody z kraty fortecznej. Niezmienione pozostały zasadnicze obiekty kubaturowe – same blokhauzy. Spośród wszystkich wzniesionych mostów ufortyfikowanych, autor zdecydował się omówić przeprawę umocnioną w Ścinawie z dwóch powodów: obiekt ten wzniesiono w początkach XX w., a więc w przyjętych dla niniejszego artykułu ramach czasowych, po drugie, dla dzieła tego zachowała się – niestety jedynie szczątkowa – dokumentacja archiwalna⁶⁶. Paradoksalnie jednak, chociaż w Ścinawie wybudowano zarówno przeprawę drogową, jak i kolejową, omówiona zostanie przeprawa drogową. Przeprawa kolejowa, położona w zasięgu oddziaływania umocnień mostu drogowego, zabezpieczona została tylko kratą przeciwszturmową, natomiast typowym rozwiązaniem problemu fortyfikacyjnego zabezpieczenia mostów było powiązanie stanowisk ogniowych – blokhauzu – z przeszkodą w postaci kraty przeciwszturmowej. Takie właśnie, typowe dla wielu mostów umocnionych, rozwiązanie występuje w przypadku mostu drogowego w Ścinawie⁶⁷.

64 R. Rolf, *Armour Forts and Trench Shelters. German Imperial Fortification 1870–1918*, Middelburg 2017, s. 127–128.

65 S. Kolouszek, L. Pardela, *op.cit.*, s. 12–14.

66 ASN, Genewa, sygn. COL 64, Dossier de la Recensement Place de Breslau, Blockhaus de Steinau; R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 146.

67 Nadto, dla większości ufortyfikowanych przepraw mostowych, położonych poza twierdzami, nie zachował się materiał archiwalny. Szczęśliwie, w zasobie dotyczącym Twierdzy Wrocław, przechowywanym w Genewie, przetrwała dokumentacja odnośnie do mostu ufortyfikowanego w Ścinawie, podlegającego urzędowi fortyfikacyjnemu we Wrocławiu.

Czytelnikowi należy się w tym miejscu kilka słów wyjaśnienia. Umocnienia mostu nie przybierały żadnych charakterystycznych cech w zależności od środka transportu wykorzystującego przeprawę. Nie zmieniało się także zasadnicze zadanie obiektu. W przypadku umocnień mostu drogowego w Ścinawie zadanie to brzmiało: zabezpieczenie mostu kolejowego i drogowego przeciw zniszczeniu przez oddziały nieprzyjaciela, czy też jego zajęciu⁶⁸. Ze względu na położenie obu mostów blisko siebie, możliwe było skuteczne pełnienie funkcji obronnej przy wykorzystaniu jednego stanowiska ogniowego. Dla realizacji tego zadania, na obu przyczółkach przeprawy drogowej wzniesiono w latach 1901–1904 dwa dwukondygnacyjne blokhauzy, na obu poziomach wyposażone w liczne strzelnice karabinowe. Możliwość obrony powiększono jeszcze, ustawiając dwa stałe posterunki na przęśle nurtowym mostu. Zamknięcie przeprawy było możliwe dzięki wystawieniu ciężkiej fortecznej kraty przeciwstrumiennej⁶⁹. Zadanie ufortyfikowanego mostu w Ścinawie polegało nie tylko na utrzymaniu przeprawy we własnym ręku, ale także na zablokowaniu możliwości jej dalszego użytkowania w razie przechwycenia przez nieprzyjaciela. Zadanie to dało się zrealizować dzięki bardzo prostemu zabiegowi – często zresztą powtarzanemu w zabezpieczaniu mostów drogowych i kolejowych – umieszczeniu w filarach przęseł nurtowych komór minerskich⁷⁰. Blokhauzy miały dwie kondygnacje, chociaż do utrzymania przeszkody (kraty fortecznej) zamykającej wejście na most, wystarczyłby ogień karabinowy prowadzony tylko z kondygnacji górnej. Dolna kondygnacja mieściła bardzo proste urządzenia socjalno-bytowe⁷¹: latrynę z dwoma ustępami, piecyk okopowy oraz sześć umieszczonych po środku kazamaty trzypoziomowych prycz⁷². Pomieszczenie to nie było przewidziane do użytkowania jako przestrzeń o charakterze koszarowym. Blokhauzy ścinawskie, podobnie jak wszystkie inne obiekty tego typu, obsadę swoją uzyskiwały dopiero w czasie mobilizacji. Żołnierze pełnili warty przy moście, a koszarowali w pobliskich budynkach⁷³. „Dobrodziejstwa” podstawowego wyposażenia bytowego umocnień wykorzystywali dopiero w wypadku zaistnienia zagrożenia pojawieniem się oddziałów przeciwnika w pobliżu mostów. Niewielka kazamata nie nadawała się bowiem do dłuższego przebywania załogi, chociaż byłoby to wskazane z racji szybszego, w wypadku pozostawienia załogi na miejscu, osiągnięcia przez obsadę gotowości bojowej.

Nie posiadamy wielu relacji dotyczących służby w obiektach fortyfikacyjnych, autorowi udało się jednak dotrzeć do wspomnień oficera 5. Regimentu Grenadierów, którego kompania obsadzała umocniony most kolejowy w Tczewie. Podobną relację o warunkach użytkowania umocnień mógłby spisać żołnierz odbywający służbę przy moście ścinawskim. Oddajmy głos wspomnieniom z roku 1914:

„Było to sześć niespokojnych, ciągnących się dni, gdy zostaliśmy przydzieleni do pełnienia służby wartowniczej przy moście tczewskim [...]. Kazamaty mostowe, swymi strzelnicami karabinowymi i żelaznym kratami zrobiły na mnie przed laty duże wrażenie. Dla nas jednak były teraz wyłącznie niewygodnym, ciemnym i pełnym przeciągów schronieniem, w którym na dodatek, strzelnice dało się zamykać z największym trudem”⁷⁴.

Umocnienia mostów kolejowych spełniające podstawowe zadania zablokowania możliwości użytkowania przepraw, a tym samym wykorzystania sieci kolejowej do przerzucenia wojsk na atakowane terytorium i utrzymania przejezdności szlaku kolejowego w punkcie, w którym przecinał rzekę dla wykorzystania przez własny transport kolejowy, były obiektami budowanymi zarówno w twierdzach, jak i na odcinkach rzek między warowniami. Umocnione mosty utrudniały obejście twierdz, z najprostszym możliwym uzbrojeniem – przede wszystkim karabinami piechoty. Ten rodzaj budowli warownych nie doczekał się dotąd większej uwagi, mimo istotnej roli jaką odgrywał w systemie obronnym kraju, zabezpieczając – przede wszystkim szlaki kolejowe – przed wykorzystaniem ich potencjału przez wroga. Dość stwierdzić, że w wydanej w 2006 r. publikacji dotyczącej fortyfikacji nadodrzańskich⁷⁵ nie poświęcono problematyce mostów ufortyfikowanych (poza tymi znajdującymi się w twierdzach) ani słowa. Problem fortyfikowania mostów, służących skanalizowaniu ruchów wojsk, wymaga zatem od badaczy wciąż jeszcze uwagi.

68 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 146.

69 ASN, Genewa, sygn. COL 64, Dossier...

70 R. Rolf, *Die Entwicklung...*, s. 146.

71 ASN, Genewa, sygn. COL 64, Dossier...

72 Ibidem; *Technische Vorschrift A. 26, Anleitung für den Inneren Ausbau bombensicherer Räume*, Berlin 1905, Blatt 6.

73 R. Kaczmarek, *Polacy w armii kajzera*, Kraków 2014, s. 104.

74 K. Hesse, *Mein Hauptmann*, Berlin 1938, s. 23.

75 W. Eckert, *op.cit.*

Zakończenie

Każdy rodzaj przecięcia przez szlak kolejowy strategicznie istotnej rzeki charakteryzował się własnymi cechami, wynikającymi nie tylko z indywidualnych uwarunkowań każdego założenia obronnego, ale także z położenia w stosunku do granicy państwa, a zatem randze lokalizacji w strategii militarnej państwa, kształtującej przydzielone umocnieniom zadania. Najistotniejsze dla bezpieczeństwa kraju punkty przecięcia szlaku kolejowego i rzeki starano się uchwycić, budując i modernizując twierdze fortowe. Tak stało się w przypadku Malborka, twierdzy chroniącej przeprawy na Nogacie i trudnej do pokonania przeszkodzie wodnej – Wiśle. Niekiedy jednak samo istnienie węzła kolejowego i jednego lub kilku mostów mogło okazać się niewystarczającą przesłanką do stałej modernizacji posiadanych umocnień. Decydowały wówczas inne czynniki interesu bezpieczeństwa kraju. Tak właśnie było w przypadku Głogowa, twierdzy położonej z dala od nieprzyjaciela, której całkowite zlikwidowanie, stałoby w sprzeczności z przytoczonym interesem bezpieczeństwa. Likwidacja bowiem tej warowni nadodrzańskiej wytworzyłaby lukę w systemie obronnym, którą nieprzyjaciel mógłby wykorzystać, nakładając kilka dodatkowych dni marszu. Dla uniknięcia sytuacji zagrożenia, wystarczyło zabezpieczenie materiałów wojennych, utrzymanie organów fortyfikacyjnych i kilku przestarzałych dzieł, oraz opracowanie zdatnego do wdrożenia planu działań na wypadek wojny i wystąpienia niebezpieczeństwa ofensywą wroga. W najmniejszej skali, tam gdzie interes obrony państwa wymagał jedynie zachowania we własnym ręku przepraw przynajmniej do czasu ich zniszczenia wobec zamiaru zajęcia ich przez wroga, wystarczał pluton, a w najlepszym razie kompania piechoty, w ciasnym blokhauzie, który nie wymagał po wybudowaniu większych nakładów niż na samą tylko bieżącą konserwację.

Punkt przecięcia kolei i rzeki w pruskim systemie obronnym na początku XX w. był zatem miejscem powstania problemu, który za każdym razem wymagał indywidualnego rozpatrzenia. Niezbędne są jednak jeszcze dalsze badania, zwłaszcza dotyczące umocnionych przepraw kolejowych, szczególnie zaś w zakresie ich ciekawej skądinąd architektury i fortyfikacyjnego, ale także technicznego wyposażenia.

Jacek Jędrysiak*

Pod prąd – armia niemiecka i początki elektryfikacji sieci kolejowej

Zagadnienia związane z wpływem agend wojskowych na powstanie i rozwój niemieckiej sieci kolejowej przed 1945 r. nie wydają się być problemem przedstawionym w historiografii w sposób zadowalający. Kwestia ogólnej polityki władz armijnych wobec tego środka komunikacji jest opisana w zasadzie dla okresu do powstania cesarstwa niemieckiego w 1871 r. Na ten temat już w XIX stuleciu powstały liczne prace¹, a w ostatniej dekadzie w sposób dostatecznie przekonujący przeanalizował go Klaus-Jürgen Bremm². Jego studium, choć niepozbawione wad, stanowi swoiste podsumowanie obecnej w historiografii tendencji wyjaśniania przyczyn pruskich sukcesów militarnych w latach 1864–1871 podporządkowaniem systemu kolei żelaznych potrzebom strategicznym³. Mimo ograniczeń, w okresie do zniszczenia zasobu poczdamskiego Heeresarchiv w 1945 r.⁴, badaczom udało się dotrzeć do kluczowych dla zagadnienia materiałów. Należy mieć przy tym na względzie, że spora część z nich znajdowała się i znajduje do dziś w aktach instytucji cywilnych⁵. O wiele gorzej prezentuje się sytuacja dla kolejnych okresów⁶, co można tłumaczyć częściowo preferencjami badawczymi historyków, a częściowo obiektywnymi trudnościami w dostępie do źródeł. Akta proveniencji wojskowej dotyczące spraw kolejowych pozostawiono pod opieką Reichsarchiv nawet w okresie 1924–1936⁷, kie-

* Dr, Uniwersytet Wrocławski, jacek.jedrysiak@uwr.edu.pl

1 *Die Entwicklung des Militäreisenbahnwesens vor Moltke*, „Beihefte zum Militär-Wochenblatt” 1902, s. 237–246; B. Meinke, *Die ältesten Stimmen über die militärische Bedeutung des Eisenbahnen, 1833–1842*, „Archiv für Eisenbahnwesen” (dalej: „AfE”) 1918, Bd. 41, s. 921–934; 1919, Bd. 42, s. 46–74; idem, *Beiträge zur frühesten Geschichte des Militäreisenbahnwesens*, „AfE” 1938, Bd. 61, s. 293–320, 679–708; H. Paul, *Die preußische Eisenbahnpolitik 1835–38*, „Forschungen zur Brandenburgischen Geschichte” 1938, Bd. 50, s. 285–289.

2 K.-J. Bremm, *Von der Chaussee zur Schiene Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866*, München 2005.

3 E. Dorn Brose, *The Politics of Technological Change in Prussia. Out of the Shadow of Antiquity, 1809–1848*, Princeton 1993, s. 225–240; A. Bucholz, *Moltke and the German Wars 1864–1871*, New York 2001, s. 23–24, 65–76; M. van Creveld, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge 2004, s. 75–108; G.L. Herrera, *Inventing the Railroad and Rifle Revolution: Information, Military Innovations and the Rise of Germany*, „Journal of Strategic Studies” 2004, Vol. 27, No. 2, s. 243–271; A. Mitchell, *The Great Train Race: Railways and the Franco-German Rivalry*, New York–Oxford 2006, s. 3–84; D.E. Showalter, *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology and the Unification of Germany*, Hamden 1986, s. 17–74.

4 Nastąpiło to częściowo w efekcie brytyjskiego nalotu z 14 IV 1945 r., a częściowo w wyniku intencjonalnych zniszczeń dokonanych na rozkaz Oberkommando des Heeres; B. Poll, *Vom Schicksal der deutschen Heeresakten und der amtlichen Kriegsgeschichtsschreibung*, „Der Archivar. Mitteilungsblatt für deutsches Archivwesen” 1953, H. 2, s. 73–74; K. Ruppert, *Heeresarchiv Potsdam 1936–1945*, „Der Archivar. Mitteilungsblatt für deutsches Archivwesen” 1950, H. 4, s. 179–180.

5 Np. Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlin-Dahlem (dalej: GStA PK), III. HA Ministerium des Äußeren, sygn. 6963, Gutachten des Generals Rühle von Lilienstern über den militärischen Nutzen der Eisenbahnen, b.d. [1835], k. 78–82; Staatsministerium, Rep. 90, sygn. 1674, Unvorgreifliche Ansichten über die Benutzung der Eisenbahnen zu militärischen Zwecken in technischer Beziehung, 4 VII 1836 r., k. 23–47; ibidem, HA Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, sygn. 2372, Erfahrungen über die Benutzung der Eisenbahnen zu militärischen Zwecken, gesammelt bei einigen Verfahren und bei Zusammenziehung eines Truppen-Detachements der Krakauer Grenze, VI 1846, k. 2v–9v.

6 Np. dla okresu przed 1914 r. wskazać można właściwie tylko: K.-J. Bremm, *Armeen unter Dampf: Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871–1914*, Hövelhof 2013; A. Bucholz, *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York–Oxford 1991, s. 145–157, 165–179, 226–236; W.H. Pantenius, *Alfred Graf von Schlieffen. Strategie zwischen Befreiungskriegen und Stahlgewittern*, Leipzig 2016, s. 632–651.

7 H.O. Meisner, G. Winter, *Übersicht über die Bestände des Geheimen Staatsarchivs zu Berlin-Dahlem, Tl. 2: II.–IX. Hauptabteilung*, Leipzig 1935, s. 58.

dy to w zbiorach Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlin-Dahlem skoncentrowano materiały armii pruskiej sprzed 1867 r.⁸. Stało się tak ze względu na kluczowy charakter powołanego w ramach Sztabu Generalnego w 1869 r. Wydziału Kolejowego (Eisenbahnabteilung)⁹ dla procesu planowania wojennego¹⁰. W obliczu działań ukierunkowanych na narzucenie określonej interpretacji przyczyn wybuchu I wojny światowej, ograniczenie to wydaje się całkowicie zrozumiałe¹¹. Oczywiście tajemnicę stanowiły rzecz jasna wszelkie sprawy dotyczące koncepcji rozbudowy kolei do celów strategicznych w latach 1918–1945. Wspomniane zniszczenie materiałów nie ułatwiło wyjaśnienia tych kwestii, przez co tematyka ta wymaga dalszej eksploracji¹².

Prezentowany artykuł stanowi przyczynek do analizy postrzegania przez armię niemiecką problematyki kolejowej. Przedmiotem jego zainteresowania jest kwestia ocen dokonywanych przez władze wojskowe wobec zagadnienia elektryfikacji poszczególnych tras w początkowym etapie tego procesu – przed i tuż po zakończeniu I wojny światowej. Podjęciu tej tematyki sprzyja dobrze zachowany zasób źródeł, które przechowywane są w znajdującym się w Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv we Fryburgu Bryzgowijskim zespole Chef des Transportwesens (RH 4)teczki temu poświęcone. Kwestia postrzegania przez władze wojskowe pierwszych prób z koleją elektryczną była wprawdzie sygnalizowana w literaturze tematu, lecz, jak dotychczas, z minimalnym odniesieniem do źródeł bezpośrednich. Widać to doskonale w polskiej historiografii, zainteresowanej tematem ze względu na pionierski charakter wykorzystania nowego napędu na wybranych odcinkach Śląskiej Kolei Górskiej. Obecne w niej uwagi dotyczące powodów akceptacji tego stanu rzeczy są o tyle trafne, co bardzo zdawkowe¹³. W tej sytuacji uzasadnione jest przybliżenie poglądów establishmentu wojskowego na nowinkę, która w sposób zasadniczy mogła wpłynąć na strategiczną użyteczność kolei. Przedstawienie zaprezentowane w niniejszym opracowaniu obejmuje jedynie pierwociny debaty nad całym zagadnieniem, próba rekonstrukcji ram instytucjonalnych i procesu decyzyjnego na styku armia–władze cywilne stanowi materiał na osobne, gruntowne opracowanie.

Prototyp pierwszej lokomotywy elektrycznej patentu Siemens'a został zaprezentowany w Berlinie w 1879 r. Zapoczątkowało to symbolicznie nową erę w dziedzinie kolejnictwa, bacznie obserwowaną przez armię pruską, co pokazują zachowane dokumenty. W powstałym w 1920 r. podsumowaniu dotychczasowego dorobku w tej materii mjr Kretschman zauważył, że rozpoczęty w latach 80. XIX w. proces elektryfikacji sieci tramwajowej osiągnął w krótkim czasie oszałamiające rozmiary¹⁴. Sukces musiał doprowadzić do sformułowania koncepcji zastosowania prądu także w większej skali przez poszczególne spółki kolejowe. Początkowo na przeszkodzie stanęły względy techniczne, szczególnie dotyczyło to przesyłania energii na duże odległości. Postęp techniczny w tej dziedzinie dokonał się około 1902 r., kiedy to dzięki wykorzystaniu linii wysokiego napięcia zaczęto na poważnie rozważać elektryfikację, głównych dróg kolejowych. Interes komercyjny był tu tak oczywisty, że sprawę zaczęły wspierać władze kolejowe. Cała sytuacja wywołała niepokój czynników armijnych, które postrzegały potencjalną zmianę jako zagrożenie dla systemu obronności kraju. Pełny katalog zastrzeżeń, stanowiących zarazem oficjalną wykładnię antycypowanych wad elektryfikacji zaprezentował w grudniu 1907 r. ówczesny szef Wielkiego Sztabu Generalnego gen. piechoty Helmuth von Moltke młod-

8 Zachowane spisy wskazują, że tylko nieliczne akta dotyczące kolei znalazły się w zbiorach tej instytucji. Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv we Fryburgu Bryzgowijskim (dalej: BA-MA), Chef des Heeresarchiv, sygn. RH 18/471, Verzeichnis des Akten des Heeresarchivs im Geheimen Staatsarchiv, b.d., k. 113v–115.

9 BA-MA, Großer Generalstab der Preußischen Armee/Oberste Heeresleitung des Deutschen Heeres (dalej: GGS/OHL), sygn. PH 3/124, Die Organisation des Großen Generalstabs von 1803 bis 1914. Ausarbeitung von Major a. D. Stoeckel (handschriftlich), b.d., k. 97v–102.

10 Na ten temat: A. Mombauer, *Helmuth von Moltke and the Origins of the First World War*, Cambridge 2001, s. 35–41.

11 Na ten temat: M. Pöhlmann, *Kriegsgeschichte und Geschichtspolitik: Der Erste Weltkrieg. Die amtliche deutsche Militärgeschichtsschreibung 1914–1956*, Paderborn 2002.

12 Należy przy tym podkreślić, że spora część teczek uważanych za bezpowrotnie utracone, w istocie była do końca lat 80. XX w. w posiadaniu archiwów wojskowych ZSRR. W wyniku zarządzonego w 1988 r. zwrotu do Niemiec trafiło m.in. 225 j.a. dawnego Eisenbahnabteilung; BA-MA, Militärarchiv Potsdam, sygn. DVW 3-3/126601, Bericht über die Übernahme und Bearbeitung von Archivgut aus der UdSSR, b.m., b.d., b.p. Co więcej, w ramach nieprzekazanego Fondu 500 strona rosyjska nadal jest w posiadaniu sporej liczby kolejnych materiałów tej proveniencji; <http://tsamo.germandocsinrussia.org/de/nodes/1-germanskie-dokumenty-pervoy-mirovoy-voyny-tsamo-fond-500-opis-12519> (dostęp: 11.12.2018).

13 A. Scheer, *Elektryfikacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku w latach 1914–1939*, „Śląski Labirynt Krajoznawczy” 1989, s. 107–113, https://www.bazakolejowa.pl/_ferwojoj/biblio/ogolne/elektryf/elektryf.htm (dostęp: 11.12.2018); A. Szykiewicz, *Elektryczna Śląska Kolej Górská*, „Turysta Dolnośląski” 2003, nr 5 i 6, <https://www.kolej.one.pl/~halski/linie/skg/skg.html> (dostęp: 11.12.2018).

14 BA-MA, Chef des Transportwesens (dalej: CdT), sygn. RH 4/432, [Major Kretschmann], „Die Elektrisierung der Eisenbahn vom Standpunkte der Landesverteidigung”, Berlin 30 I 1920 r., b.p.

szy¹⁵. Jego niepokój był bezpośrednio spowodowany planami elektryfikacji tzw. *Eifelbahn*¹⁶. Położona w zagrożonym, przygranicznym terenie pozbawionym twierdz i nieosłoniętym przez oddziały linia była niezastąpiona dla celów mobilizacji na zachodniej granicy¹⁷. Od możliwości jej bezpiecznego i pełnego wykorzystania zależało punktualne osiągnięcie – bezpośrednio po wybuchu wojny – gotowości przez mobilizowany w trudnych stosunkach przygranicznych VIII Korpus Armijny. Służyła ona także jako trasa przewozu większej części koni i ludzi dla XVI Korpus Armijny, licznych transportów uzbrojenia do Twierdzy Metz oraz dużej liczby lokomotyw, które były niezbędne Dyrekcji Kolei w Saarbrücken do osiągnięcia gotowości bojowej. W trakcie koncentracji od zabezpieczenia transportów na *Eifelbahn* zależało bezpośrednio planowe wyprowadzenie w pole korzystających zeń korpusów. Co więcej, zagrożenia powstałe na tej linii mogły doprowadzić do kolejnych przestojów na wielu dalszych trasach transportowych, gęsto rozciągniętych na prawym skrzydle niemieckiego ugrupowania nad Renem. Rezultatem obniżenia przepustowości w tym miejscu mogło być zanegowanie możliwości terminowego osiągnięcia gotowości operacyjnej przez całą armię niemiecką na zachodzie. Ten przykład dowodził zdaniem Moltkego jak istotne znaczenie strategiczne mogła mieć elektryfikacja niemieckiej kolei dalekobieżnej dla obronności cesarstwa. Anonsowane zalety gospodarcze nie niwelowały potencjalnych utrudnień, generowanych przez wzmożony wysiłek transportowy okresu mobilizacji. Moltke postrzegał kolej jako najważniejszy atut wśród środków jakimi dysponowały Niemcy do celów strategicznych. Od 1870 r. konsekwentnie starano się rozbudowywać sieć kolejową cesarstwa jako jednolity system. Służyła temu unifikacja przepisów dotyczących ustrojów spółek, budowlanych, a także zasad transportu do celów wojskowych¹⁸. Zadania stojące przed niemiecką koleją były tymczasem daleko większe niż w poprzedniej wojnie. Tylko szybkie przeprowadzanie masowych transportów zagwarantować mogło wyprzedzenie mobilizacji i koncentracji armii francuskiej, a przez to osiągnięcie gotowości do decydującej operacji. Moltke stał na stanowisku, że sieć kolejowa potencjalnych przeciwników została ukształtowana celowo pod kątem potrzeb strategicznych¹⁹. W Niemczech, mimo wydania na ten cel po 1887 r. niemal 300 mln marek, udało się jakoby tylko usunąć najpilniejsze wady w strategicznym systemie kolejowym, w tym niemal ukończyć korektę obszarów wokół pasma górskiego Eifel. Partykularny interes spółki przewozowej nie powinien zatem jego zdaniem górować nad wieloletnim wysiłkiem całego państwa na polu obronnym.

Elektryfikacja większej liczby ważnych odcinków groziła wedle Moltkego zagładą całego systemu²⁰. Wprowadzenie pociągów elektrycznych tylko na części istniejących tras musiało złamać interoperacyjność spółek kolejowych, generując niebezpieczeństwo dla prowadzenia transportów wojennych. Jedność form transportu, szczególnie w zakresie personelu i środków przewozu, stanowiła zaś główną podstawę wypełnienia przez kolej wymagań stawianych przed nimi w wypadku wojny²¹. W razie powstania wyłomu, utrudniona mogła zostać obsługa i naprawa parowozów oraz skuteczne zarządzanie infrastrukturą kolejową. Ponieważ elektryfikacja na pełnych liniach pozostawała nadal na etapie prób, rodzaje transportu na poszczególnych z nich różniły się na tyle, że w zasadzie wykluczały wzajemne wsparcie. Moltke był zdania, że transport oparty o wciąż testowaną kolej elektryczną był na razie zwyczajnie mniej pewny. Musiało to w warunkach wojennych zwielać skutki i tak kłopotliwych zakłóceń w ruchu. W wypadku transportu masowego, nawet krótkie awarie rezonowały na kolejne odcinki. Główną wadę kolei elektrycznych szef Sztabu Generalnego upatrywał w szczególnej wrażliwości przewodów elektrycznych oraz uzależnieniu linii od zakładów dostarczających prąd. Zaistnienie jakichkolwiek zakłóceń w tej materii musiało doprowadzić do paraliżu ruchu na całej powiązanej z elektryfikowanym odcinkiem drodze. Problem ten nie był może dostrzegalny wyraźnie w czasie pokoju, jednak w wypadku konfliktu należało założyć wzmożone działania przeciwnika, ukierunkowane na za-

15 BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, Helmuth von Moltke der Jüngere, „Denkschrift über die Stellungnahme des Generalstabes zur Elektrisierung preußischer Fernbahnen, insbesondere der Eifelbahn”, Berlin 15 XII 1907 r., b.p. [odpis].

16 Jest to wybudowana w latach 1864–1875, licząca 173 km, droga łącząca Kolonię i Trewir.

17 Por. BA-MA, Kriegsgeschichtliche Forschungsanstalt des Heeres, sygn. RH 61/96, Aufmarschplan 1907/1908, k. 67–73.

18 S. Schwann, *Rola budżetu państwowego w pruskiej polityce kolejowej w XIX wieku*, „Przegląd Zachodni” 1957, nr 4, s. 342–343, 363; D. Ziegler, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich*, Stuttgart 1996, s. 211–212, 370–372.

19 Na ten temat także: A. Sarter, *Die Deutschen Eisenbahnen im Kriege*, Berlin 1930, s. 40–41.

20 BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, Helmuth von Moltke der Jüngere, „Denkschrift über die Stellungnahme des Generalstabes zur Elektrisierung preußischer Fernbahnen, insbesondere der Eifelbahn”, Berlin 15 XII 1907 r., b.p. [odpis].

21 W podobnym duchu: BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, [Major Kretschmann], „Die Elektrisierung der Eisenbahn vom Standpunkte der Landesverteidigung”, Berlin 30 I 1920 r., b.p.

kłócenie mobilizacji i koncentracji sił²². Żadna ze spółek kolejowych nie mogła zaś zagwarantować pełnego zabezpieczenia przed skutkami takich działań – nie można było wszak stale kontrolować całego biegu trasy pod kątem działań sabotażowych. Szczególnie istotny był także brak faktycznych doświadczeń w obsłudze przez zelektryfikowane linie długotrwałych ruchów pociągów, z długimi i bardzo ciężkimi składami. Z tego też względu brakowało danych co do tego, jakie środki bezpieczeństwa byłyby wymagane w wypadku transportów wojennych. Argumenty firm elektrycznych i kręgów biznesowych opierały się na teoretycznych wyliczeniach oraz doświadczeniach w ruchu podmiejskim, na krótkich odcinkach z lekkimi pociągami obsługiwanymi przez wyspecjalizowany personel, pod najstaranniejszym nadzorem, co było stanem nieosiągalnym w wypadku wojny.

Jako dyskusyjne traktował Moltke obietnice zachowania na elektryfikowanych liniach taboru parowego będącego pomocniczym na wypadek mobilizacji. Brakowało doświadczeń potwierdzających wykonalność takiego ruchu, nie można było w związku z tym zagwarantować, że na głównych trasach oraz na terenach przygranicznych uda się odpowiedzieć na wymagania stawiane przez Sztab Generalny. Niepowodzenia w tym względzie musiały mieć natomiast oplakane skutki. Płynne przejście na transport z wykorzystaniem maszyn parowych było wyobrażalne tylko w wypadku mniej obciążonych linii, lecz także tutaj należało mieć na względzie to, że postępująca elektryfikacja utrudni osiągnięcie pełnej gotowości operacyjnej, poprzez nieuniknioną redukcję parku lokomotyw parowych i przeszkolonego w jego obsłudze personelu. Uwzględniając obecny stan elektrotechniki, Moltke uważał za konieczne spełnienie następujących warunków, uwzględniających interesy militarne Rzeszy:

1. Wyłączenie z elektryfikacji tych odcinków dalekobieżnych, od których bezwzględnie zależała bezpieczna i niezakłócona koncentracja sił niemieckich lub tych, które były szczególnie zagrożone bliskością granicy.
2. Planowane próby z taborom elektrycznym winny być dopuszczalne jedynie na mniej ważnych odcinkach, a wszystkie spółki kolejowe musiały zagwarantować bezproblemowe wykorzystanie taboru parowego.

Moltke nie widział natomiast potrzeby blokowania elektryfikacji kolei podmiejskich oraz budowy nowych odcinków szybko- i wolnobieżnych. W każdym wypadku spełnione musiały zostać określone, specjalne wymagania. Nie zakładał on także sprzeciwu wobec budowy odcinków próbnych na mniej istotnych liniach. Pozostawiał zatem duże pole do działania dla rozwijających się elektrycznych przedsiębiorstw kolejowych. Niepokój Moltkego wywoływał natomiast fakt, że mimo zapewnień Urzędu Kolei Rzeszy (*Reichseisenbahnamt*), iż w razie zgody na elektryfikację linii, uwzględniane będą zastrzeżenia sformułowane przez armię, instytucja ta nastawała na dokonanie zmian na *Eifelbahn*, oraz części kolei dalekobieżnych w Bawarii, Badenii i Saksonii²³. Groziło to erozją niekwestionowanego w jego oczach do tej pory autorytetu Sztabu Generalnego w procesie ustalania wyposażenia powstających dróg kolejowych. W razie takiego obrotu sprawy sytuacja w Niemczech byłaby wedle niego gorsza niż w krajach ościennych. W Austrii władzom wojskowym udało się bowiem zablokować wszelkie pomysły elektryfikacji ważniejszych dróg transportowych, we Włoszech planowano ją jedynie w tunelach, na krótkich odcinkach górskich i liniach nieistotnych militarnie, choć kraj ten był zależny od węgla importowanego z zagranicy. We Francji, Rosji i Belgii elektryfikacja kolei dalekobieżnych nie była na razie nawet brana pod uwagę; do czasu usprawnienia poziomu technicznego elektrotechniki i zebrania relevantnych doświadczeń, Moltke optował za uprawianiem analogicznej polityki na terenie cesarstwa.

Wbrew utyskiwaniom Moltkego, także Ministerstwo Robót Publicznych miało wiele zastrzeżeń co do bezpiecznej eksploatacji kolei elektrycznych²⁴. Punkt widzenia władz cywilnych i wojskowych zbiegał się w jednej kwestii: główną przeszkodą w elektryfikacji linii głównych był brak doświadczeń. W związku z tym zalecono pojedyncze próby na krótkich odcinkach. Dla ich przeprowadzenia Ministerstwo Robót Publicznych uznało za zdatną pewną liczbę odcinków płaskich i górskich. W tym przedmiocie doszło do narad zainteresowanych stron i zawarcia w 1907 r. porozumienia. Przyjętym celem była ocena, na jakich warunkach i trasach można było dokonać prób z pociągami elektrycznymi, tworząc podstawy do dalszych rozmów nad zastosowaniem nowego taboru na pruskiej sieci kolejowej. Strona wojskowa podkreślała, że znaczenie kulturowe i przemysłowe elektryfikacji nie jest na razie dostatecznie rozpoznane,

²² Ibidem.

²³ W latach 1898–1902 sformułowano plan elektryfikacji tras Berlin–Hamburg, Kolonia–Düsseldorf, Frankfurt nad Menem–Wiesbaden, Brema–Bremenhaven, a także Świebodzice–Sędziszów; A. Szykiewicz, *Elektryczna Śląska...*

²⁴ BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, [Major Kretschmann], „Die Elektrisierung der Eisenbahn vom Standpunkte der Landesverteidigung”, Berlin 30 I 1920 r., b.p.

co generowało zagrożenia pozwalające sformułować wobec spółek żądanie, by z wyboru odcinków testowych wyłączyć ważne z wojskowego punktu widzenia drogi transportu wewnątrz Rzeszy oraz niezbędne do mobilizacji i koncentracji odcinki w rejonach przygranicznych i przybrzeżnych. Tylko w ten sposób możliwe było ograniczenie szkód wynikających z testowanej elektryfikacji dla obronności kraju do możliwie małych rozmiarów. Podkreślono przy tym, że punkt widzenia władz wojskowych nie będzie niewzruszalny w przyszłości. Miał on zależeć w szczególności od udoskonalenia znajdującego się w fazie prób taboru elektrycznego oraz wniosków z prób na odcinkach testowych. Obalono w ten sposób przekonanie, że władze wojskowe ogólnie i co do zasady sprzeciwiają się elektryfikacji. Ostrożność i sceptycyzm wynikał z braku pewnych danych dotyczących długich i ciężkich pociągów, w dużej liczbie, na długich trasach. Zrozumiałym obowiązkiem władz wojskowych było natomiast zadbanie, by wszystko było przygotowane do punktualnego wystawienia niemieckich sił zbrojnych. Na gruncie wypracowanych ustaleń zarząd pruskich kolei wydał zgodę na elektryfikację odcinka Magdeburg–Lipsk–Halle oraz kolei górskiej na trasie Lubań–Jaworzyna Śląska. Faktycznie w okresie poprzedzającym I wojnę światową starano się trzymać tych ustaleń. Oficerowie Wydziału Kolejowego na równi śledzili postępy w elektryfikacji miejskich sieci tramwajowych²⁵ i plany dotyczące prac na trasach drugorzędnych²⁶. Ocena postępów w elektryfikacji była zresztą stałym punktem sprawozdań rocznych z funkcjonowania każdej Komendy Linii (Linien-Kommando)²⁷.

Ponieważ Ministerstwo Robót Publicznych dążyło do elektryfikacji w celach testowych dróg o charakterze górskim, o dużym natężeniu ruchu i trudnych warunkach przyrodniczych, do elektryfikacji wybrano m.in. odcinek Lubań–Jaworzyna Śląska, z odgałęzieniem w Karkonosze²⁸. W ówczesnym układzie politycznym trasa ta miała podrzędne znaczenie wojskowe, dzięki czemu Sztab Generalny w 1908 r. wyraził zgodę na ten krok. W maju 1912 r. rozpoczęto prace wstępne, a wiosną 1914 r. można było przeprowadzić pierwsze próby lokomotywą elektryczną²⁹. Wybuch wojny poważnie utrudnił prace, rozpoczęto je jednak ponownie tuż przed jej końcem. W roku 1920 oddano do użytku zelektryfikowaną linię o długości 60 km, łączącą Szczawienko, Wałbrzych, Sędziszów, Marciszów i Jelenią Górę³⁰. Stała się ona na długo obszarem baczniego zainteresowania czynników wojskowych³¹. W analizie doświadczeń należało mieć jednak na uwadze zmienione warunki geostrategiczne, w jakich funkcjonowały Niemcy po klęsce roku 1918. Zdaniem Kretschmanna regulacja spraw kolejowych w warunkach nowego porządku była jedną z pierwszorzędnych kwestii na drodze do odbudowy potęgi gospodarczej kraju³². Ponownej weryfikacji pod kątem zmienionych realiów należało zatem poddać stosunek armii do elektryfikacji kolei. W jego ocenie przyszłość należała do systemu łączącego lokomotywy elektryczne i spalinowe. Wprawdzie tabor elektryczny nadal był bardzo wrażliwy na zniszczenia, jednak możliwość wykorzystania odpowiedniej liczby lokomotyw spalinowych dawała szansę rozwiązania problemu przestojów w trakcie wojny. Nie było przy tym przeszkód w wykorzystaniu lokomotyw spalinowych na torach sieci parowej. Powyższy kie-

25 Np. BA-MA, GGS/OHL, sygn. PH 3/753, [Odpis pisma Prezydium Prowincji do Ministerstwa Wojny w sprawie zgody na elektryfikację linii tramwajowej Buer–Dorsten], Münster 22 VI 1911 r., k. 208–209; sygn. PH 3/756, [Odpis pisma Prezydium Prowincji do Ministerstwa Wojny w sprawie przedłużenia linii tramwajowej w Koeslin], Koeslin 19 XII 1912 r., k. 17–18; sygn. PH 3/758, [Odpis pisma Prezydium Prowincji do Ministerstwa Wojny w sprawie budowy tramwajów elektrycznych w okręgach Tarnowskie Góry i Zabrze], Opole 3 II 1914 r., k. 85–86.

26 Np. BA-MA, GGS/OHL, sygn. PH 3/753, [Odpis pisma Prezydium Prowincji do Ministerstwa Wojny w sprawie budowy elektrycznej *Kleinbahn* z Wrocławia do Ślęży], Wrocław 29 VI 1911 r., k. 145–147; sygn. PH 3/755, [Odpis pisma Komendantury Twierdzy Wesel do Ministerstwa Wojny w sprawie kolei elektrycznej Emmerich–Wesel], Wesel 11 VI 1912 r., k. 152; sygn. PH 3/757, [Odpis pisma Prezydium Prowincji do Ministerstwa Wojny w sprawie elektryfikacji odcinka z Karpacza przez Bierutowice do Łomniczanki], Legnica 12 VII 1912 r., k. 40–41v; sygn. PH 3/758, [Odpis pisma Prezydium Prowincji do Ministerstwa Wojny w sprawie planu *Kleinbahn* z Chojnowa do Kowar i Jeleniej Góry], Berlin 7 I 1914 r., k. 26–28.

27 Zachowały się *Reiseberichte* z 1913 r., sprawa elektryfikacji stanowiła w nich punkt obligatoryjny; BA-MA, GGS/OHL, sygn. PH 3/763, *Reiseberichte* 1913, k. 68, 133–135, 150, 184, 216, 233v.

28 BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, [Pismo Heerestransportabteilung Nr 183/22 T 7 2a Geheim w sprawie elektrycznej spółki kolejowej na Śląsku (raport z podróży ppłk. von Taysena)], Berlin 10 V 1922, b.p. Por. A. Szykiewicz, *Elektryczna Śląska ...*

29 Na liczącym 34,5 km odcinku ze Szczawienka do Mezimesti; A. Szykiewicz, *Elektryczna Śląska ...*

30 Ibidem; BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, [Pismo Heerestransportabteilung nr 183/22 T 7 2a Geheim w sprawie elektrycznej spółki kolejowej na Śląsku (raport z podróży ppłk. von Taysena)], Berlin 10 V 1922 r., b.p.; sygn. PH 3/758, [Odpis pisma Prezydium Prowincji do Ministerstwa Wojny w sprawie planu *Kleinbahn* z Chojnowa do Kowar i Jeleniej Góry], Berlin 7 I 1914 r., k. 26–28.

31 BA-MA, CdT, sygn. RH 4/189, [Meldunek nr 983/22 kpt. Giehracha z Linienkommission LI do Reichswehrministerium T 7 na temat zakończenia elektryfikacji odcinka Jelenia Góra–Szklarska Poręba–Jakuszyce], Wrocław 22 VIII 1922 r., k. 71.

32 BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, [Major Kretschmann], „Die Elektrisierung der Eisenbahn vom Standpunkte der Landesverteidigung”, Berlin 30 I 1920 r., b.p.

runek rozwoju elektryfikacji pozwalał mu założyć, że wiele wcześniejszych zastrzeżeń czynników wojskowych ulegnie dezaktualizacji, a mając na względzie interesy gospodarcze, zmienia one swoje poglądy w określonych wypadkach. Zakładał, że będzie to tym bardziej prawdopodobne, im mocniej uwzględniany będzie wojskowy punkt widzenia w wyborze linii do elektryfikacji. Wojsko winno być bowiem zapraszane do konsultacji i współpracy przy wszelkich nowych projektach. Dobrze poinformowane spółki powinny być zdolne lepiej spełniać wymogi armii.

Modyfikacja podejścia była dobrze widoczna w raporcie z inspekcji Śląskiej Kolei Górskiej przeprowadzonej w 1922 r. przez ppłk. von Taysena³³. Wśród parametrów linii zaznaczono, że jest ona uzależniona od elektrowni w Ścinawce Średniej, położonej ok. 8 km od granicy czechosłowackiej. Sam ten fakt powodował, że w wypadku wojny z sąsiadem nieunikniona wydawała się groźba wyłączenia elektrowni, stąd na początku koncentracji należało korzystać jedynie z lokomotyw parowych, o ile kolej Jelenia Góra–Dzierzychowice miała być w ogóle rozpatrywana w transportach mobilizacyjnych. Ze względu na bliskość granicy oraz dużą liczbę wrażliwych budowli (wiaduktów), niezależnie od kwestii elektryfikacji, nie należało liczyć tu na spokojną realizację transportów, szczególnie w wypadku czynnego wykorzystania przez przeciwnika sił powietrznych. We wspomnianym dokumencie czytamy, że elektrownia w Ścinawce (wyłącznie parowa) pobierała węgiel z sąsiedniej kopalni, a spalany węgiel nie nadawał się do długiego transportu i jako paliwo do lokomotyw parowych. Elektrownia posiadała cztery stacje rozdzielcze w Szczawienku, Sędziszawiu, Jeleniej Górze i Lubaniu. Kolej górską, z jej wzniesieniami i zakrętami, uwydatniała przewagę taboru elektrycznego nad parowym, szczególnie w większej prędkości i zdolności do ciągnięcia po stromiznach z niezmienną prędkością ciężkich składów. Podstawowym problemem pozostawała wrażliwość linii elektrycznej. Autor raportu wyróżniał tu zakłócenia będące efektem choroby wieku dziecięcego kolei elektrycznej, których usunięcia spodziewał się w ciągu najbliższych lat, oraz wynikające z istoty systemu kolei elektrycznej. Do pierwszego rodzaju zaliczał np. złamanie przewodów wskutek oszronienia czy wyjątkowo dużą awaryjność lokomotyw elektrycznych – 60–80% w naprawie, względem 38% lokomotyw parowych w analizowanym okresie i 20% w okresie przedwojennym. Wady te mógł jednak zniwelować lepszy poziom wyszkolenia personelu oraz lepsze wyposażenie i urządzenie warsztatów obsługujących linię. Jako problemy systemowe kwalifikował uzależnienie spółek od elektrowni i sieci przesyłowej. Z wojskowego punktu widzenia w tym właśnie leżało największe niebezpieczeństwo występowania źródeł zakłóceń na zelektryfikowanych trasach. Wada ta miała stać się drugorzędna w momencie, gdy dostępna będzie odpowiednia liczba lokomotyw spalinowych, która uniezależni pociągi od dostaw prądu, poprzez możliwość samodzielnego wytwarzania go w silnikach diesla. Do tego czasu należało mieć na względzie to, że elektrownie pracowały rentownie tylko wówczas, gdy przesył prądu następował trwale w całej okolicy. Spółka kolejowa potrzebował jednak prądu w różnej ilości zależnie od pory dnia i roku. Stąd w planach przedsiębiorstwa znajdowała się dywersyfikacja źródeł i wykorzystywanie w szczycie lokomotyw spalinowych. Te znajdowały się jednak dopiero w trakcie testów i nie mogły być rozpatrywane w praktycznym użyciu.

W związku z powyższym konieczne było zaproponowanie środków niwelujących zagrożenia płynące z wprowadzenia pociągów elektrycznych dla systemu obronnego Niemiec³⁴. Bezpieczeństwo składów stanowiło dla władz spółek w czasie pokoju taką samą wartość jak dla interesów obrony kraju, stąd część żądań władz wojskowych powinna być bez problemu spełniona przez ich zarządy. Kluczowym z nich była decentralizacja źródła energii, przede wszystkim poprzez sprzężenie większej liczby elektrowni, tak by w wypadku awarii jednej, inna mogła przejąć dostawy energii. Celowe było także zachowanie na określony czas infrastruktury niezbędnej do korzystania z maszyn parowych. Autor raportu zalecał także zabezpieczenie rezerwowych przewodów do przesyłania prądu i odłączonych stelaży, aby w wypadku ataku lotniczego łatwo zniwelować równoczesne zniszczenia w infrastrukturze dostawczej prądu z elektrowni i zakładów podległych. Oba powyższe postulaty wymagały jeszcze praktycznych prób, obrazujących jak dalece linie przesyłowe mogą zostać uszkodzone przez siłę eksplozji zrzuconej obok bomby. Wobec ograniczeń wynikających z traktatu wersalskiego co do posiadania aktywnej obrony przeciwlotniczej³⁵ oraz wyraźnej przewagi lotnictwa państw ościennych, żądanie to nabierało szczególnej rangi. Ważnym postulatem było także poszukiwanie sposobu zabezpiecze-

33 BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, [Pismo Heerestransportabteilung nr 183/22 T 7 2a Geheim w sprawie elektrycznej spółki kolejowej na Śląsku (raport z podróży ppłk. von Taysena)], Berlin 10 V 1922 r., b.p.

34 Ibidem.

35 Wedle wyliczeń Jarosława Centka w 1923 r. Reichsheer posiadały na stanie 6 „nielegalnych” działek przeciwlotniczych 20 mm oraz 12 dział 88 mm i 4 – 105 mm, stanowiących element systemu obrony Królewca. – J. Centek, *Reichsheer ery Seeckta (1921–1926)*, Warszawa 2010, s. 265.

nia elektrowni przed atakiem z powietrza poprzez odpowiednią lokalizację w terenie. W wypadku położonych w górach elektrowni wodnych możliwe to było poprzez wbudowanie najważniejszych jej części w stok góry. Należy także zwrócić uwagę na inne potencjalne kryjące własności terenu, np. lasy. Aktywna obrona przeciwlotnicza i horyzontalny układ budowy miał się stać obiektem troski w przyszłości. Dotychczasowe elektrownie, złożone z trzech komponentów położonych obok siebie, powinny być może w przyszłości zostać ulokowane bardziej wertykalnie, tak by uczynić mniejszym rozciągłość narysu elektrowni. Raport ten pokazywał istotną zmianę w postrzeganiu elektryfikacji. Mniej było tu obaw o sam system, co rozumiały w ówczesnej sytuacji Niemiec, więcej konkretnych sugestii dotyczących zapewnienia liniom pełnej operacyjności. Jako cel stawiano wyraźnie na dywersyfikację napędów lokomotyw, wśród których największą nadzieję pokładano w dopiero testowanych silnikach spalinowych.

Powyższe wnioski ilustruje najpełniej memoriał „Die elektrische Zugförderung und ihr Schutz gegen feindliche Angriffe”, przedstawiony Ministerstwu Transportu Rzeszy (Reichsverkehrsministerium) 10 VII 1922 r.³⁶ przez samego gen. Hansa von Seeckta. Towarzyszył on trwającym od 1919 r. dyskusjom nad problemem elektryfikacji kolei niemieckiej³⁷. Warto zaznaczyć, że temat poglądów Seeckta na rolę kolei nie był do tej pory szerzej analizowany i to mimo istnienia licznych studiów poświęconych jego koncepcjom obrony Niemiec po 1918 r.³⁸. Memoriał ten powtarza wiele też przedstawionych wcześniej opracowań. Można go z tego względu traktować jako prezentację w pełni dojrzałej wykładni, dokonaną przez głównego architekta Reichswehry. W zupełnie zmienionych warunkach politycznych, gospodarczych i wojskowych, mając na względzie szczególnie fatalne zaopatrzenie w węgiel oraz zewnętrzne żądania dotyczące korzystania z elektrowni wodnych, jak też uszlachetnienie niemieckiej gospodarki węglowej, zastrzeżenia kierownictwa wojskowego, co do elektryfikacji istotnych dla armii tras straciły na znaczeniu. Stało się tak, tym bardziej że w tym czasie w toku rozwoju pociągów elektrycznych doszło do zebrania istotnych doświadczeń, świadczących na ich korzyść. Do ich zalet zaliczała się wysoka wydajność, szczególnie w trudnym terenie, stała gotowość do użycia, istotnie większa możliwość wielokrotnego wykorzystania w ciągu dnia, niezależność od wody kotłowej, brak „uwęglenia” i konieczności oczyszczania lokomotyw, utrudnienie rozpoznania lotniczego poprzez brak widocznego z daleka dymu i ognia lokomotyw parowych, oszczędności w liczbie personelu. Seeckt dostrzegał możliwość rozwiązania w najbliższym czasie także problemu lokomotywy spalinowej w użytecznej postaci. Wprowadzenie tychże, produkujących prąd samodzielnie w silnikach diesla, a zatem niezależnych w działaniu od przewodów i elektrowni, mogło jeszcze bardziej zminimalizować zastrzeżenia wojskowych co do trakcji elektrycznej. Opór ten mógł jednak zniknąć całkowicie tylko wówczas, gdy w procesie ich wprowadzania na najważniejszych trasach spełnione byłyby wszystkie żądania i życzenia związane z obronnością kraju. Dotyczyły one zasadniczo trzech sfer: obrony przed wrogim atakiem z powietrza, przeciw działaniom wroga i przeciw sabotażowi. Ponieważ traktat wersalski pozbawił Niemcy całkowicie samolotów i środków obrony przeciwlotniczej, a w tym samym czasie państwa ościenne wydatnie wzmocniły swoje siły powietrzne, w potencjalnej przyszłej wojnie musiały się one liczyć z poważnymi atakami powietrznymi przeciwnika, którym będzie można przeciwstawić żadne lub niewielkie środki przeciwdziałania³⁹. Nie wymagał podkreślenia fakt, że koleje stanowiły bardziej dogodny cel ataków lotniczych. Tym bardziej istotne było zatem zapewnienie ochrony szczególnie wrażliwym ich częściom. W dalszej części tekstu Seeckt skupił się kolejno na elektrowniach, przewodach i środkach transportu. Z niezwykłym znużeniem i precyzją przeanalizował on zwłaszcza pierwsze zagadnienie. Jego wnioski są bardzo ciekawe także jako element rozważań nad ówczesną sztuką wojenną. Prezentując możliwości zabezpieczenia elektrowni wodnych, zauważył dla przykładu, że wchodzące w ich skład tamy były ze swej natury obiektami bardzo odpornymi (pomijając śluzy). Do ich naruszenia niezbędny byłby nadzwyczaj potężny atak bombowy z licznymi tra-

36 BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, Hans von Seeckt, „Die elektrische Zugförderung und ihr Schutz gegen feindliche Angriffe”, Berlin 10 VII 1922 r., b.p.

37 BA-MA, CdT, sygn. RH 4/189, Preußische Ministerium der Öffentlichen Arbeiten, „Plan zur Denkschrift über Elektrisierung der Reichseisenbahnen”, listopad 1919 r., k. 3–16.

38 Stosunkowo najobszerniej na ten temat; A.C. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway*, Vol. 2: 1933–1945, Chapel Hill–London 2000, s. 57–58; M. Przegiętka, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015, s. 155–165.

39 Wedle podanych przez J. Centka szacunków strony polskiej w 1927 r. strona niemiecka składała nielegalnie od 130 do 200 dział przeciwlotniczych. Faktycznie ich liczba osiągnęła stan 170 sztuk. – J. Centek, *Próba oceny wartości polskich danych wywiadowczych na temat mobilizacji Reichsheer na podstawie wybranych materiałów archiwalnych*, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku*, t. 3, red. W. Skóra, P. Skubisz, Szczecin 2016, s. 204.

fieniami bezpośrednimi. Zasadne wydawało się za to pytanie o wytrzymałość śluz na nacisk wody, wywołany przez eksplozje bomb pod wodą nieopodal nich. Seeckt uznał, że nie potrzeba dalszych zabezpieczeń śluz, zwłaszcza gdy możliwe będzie wystawienie na odpowiedniej wysokości obrony przeciwlotniczej. Maskowanie lub fałszywe obiekty, choć pożądane, było wykonalne w tych wypadkach z dużą trudnością. Kanały robocze, choć słabej konstrukcji i podatne na uszkodzenia, z łatwością można było w krótkim czasie naprawić. Bardzo wrażliwym punktem był natomiast „zamek wodny”⁴⁰, którego uszkodzenie mogło nie tylko zatrzymać pracę elektrowni, lecz także doprowadzić do poważnych zniszczeń jej elementów poprzez ich zalanie. Powyższe w podobnym zakresie odnosiło się do rur. Te były w większości wypadków położone zupełnie swobodnie i odznaczały się charakterystyczną bryłą. Generał założył, że trzeba je – wedle warunków lokalnych – albo całkowicie wybetonować, albo obsypać ziemią i zamaskować zielenią, tak by zmylić wzrok lotników i ochronić je przed bombami. Za niepożądane uznał poprowadzenie rur bezpośrednio obok siebie, stąd postulował oddzielenie ich przestrzenią, tak by jedno trafienie bombą nie oddziaływało na większą ich liczbę. Właściwa elektrownia rzadko mogła być całkowicie ukryta przed wzrokiem lotników, wobec tego Seeckt proponował podjęcie próby przestrzennego rozbicia dzieł, unikania dużych obiektów, o rzucającej się w oczy bryle lub architekturze w stosunku do sąsiadujących budowli. Najlepszą metodą obrony przeciwlotniczej było – jego zdaniem – dopasowanie do terenu, np. budowanie blisko i pod osłoną wzniesień, co znacznie utrudniało obserwację lotnikom. Dla zapewnienia pracy elektrowni, również podczas długotrwałych nalotów, niezbędne było także wybudowanie schronów dla personelu. Powyższe zasady były relewantne również dla elektrowni ciepłych i zakładów im podporządkowanych, przetwarzających prąd wysokiego napięcia na napięcie niezbędne w ruchu kolejowym.

Przewody uważał Seeckt za szczególnie wrażliwy element infrastruktury przesyłowej⁴¹. Abstrahując od problemów technicznych, uważał jednak za bezzasadne podnoszone ze strony lotników żądania umieszczenia przewodów zasilających pod ziemią. Był bowiem zdania, że poprzez odpowiednią organizację zmotoryzowanych sił pomocniczych z odpowiednim wyposażeniem możliwe było usunięcie uszkodzeń w zerwanych przewodach. W tym celu poszczególne spółki winny zorganizować już w czasie pokoju odpowiedni personel. W interesie obronności kraju należało także zażądać, by zasadniczo każda część dworca była zasilana prądem z dwóch różnych źródeł, przez dwie niezależne od siebie elektrownie. Pożądane było także zobowiązanie elektrowni do zaopatrywania pozostałych zakładów produkujących prąd w wypadku ich awarii. Jak długo te wymogi nie mogły być lokalnie spełnione, jak np. na dworcach zelektryfikowanych linii na Śląsku, uzależnionych na razie od jednego zakładu w Ścinawce Średniej, niezbędne było uzupełnienie siły pociągowej przez maszyny parowe. Sama ochrona elektrowni i przewodów przed wrogimi działaniami i sabotażem zależała w dużej mierze od odpowiedniej miejscowej ochrony. W kontekście środków transportu za kluczowe uważał Seeckt wprowadzenie wydajnych lokomotyw spalinowych. W razie niedoboru prądu gwarantowały one możliwości transportowe. Do czasu ich rozwinięcia, należało zapewnić możliwość zastępstwa w taborze parowym. Powyższe żądania strony wojskowej pokrywały się w oczach generała zasadniczo z interesem spółek, stąd ze strony wojskowej nie należało się spodziewać nowych postulatów.

Powyższa prezentacja stanowi jedynie przyczynek do opisanego zagadnienia. Mimo jego ograniczonego charakteru, postawę władz wojskowych można na podstawie zgromadzonych źródeł scharakteryzować przy pomocy kilku konkretnych czynników. Przede wszystkim początkowego oporu wobec elektryfikacji nie należy kłaść na karb konserwatywności korpusu oficerskiego, lecz raczej zdrowego poczucia sceptycyzmu wobec nowinki, która wbrew zapewnieniom entuzjastów i pasjonatów, mogła poważnie zagrozić budowanemu przez lata systemowi militarnemu. W pewnym sensie argumentacja strony wojskowej nawiązywała w okresie przed I wojną światową do początków pruskiej debaty kolejowej w latach 30. XIX w. Także wtedy powątpiewano w skuteczność nowego środka transportu, jednak obawy wypływały przede wszystkim z ówczesnych ograniczeń technicznych. Gdy około połowy stulecia możliwe stało się transportowanie zwartych oddziałów złożonych ze wszystkich rodzajów broni, armia uznała kolej za kluczowy atut. Niechęć wobec elektryfikacji była zaś zwyczajną obawą, by pod pozorem modernizacji nie zniszczyć dobrze działa-

40 Jest to element elektrowni wodnej, mający za zadanie dostarczenie wody z kanału doprowadzającego do rurociągów roboczych, którymi jest następnie kierowana do elektrowni, gdzie napędza turbiny.

41 BA-MA, CdT, sygn. RH 4/432, Hans von Seeckt, „Die elektrische Zugförderung und ihr Schutz gegen feindliche Angriffe”, Berlin 10 VII 1922 r., b.p.

jącego mechanizmu. Ograniczenia traktatu wersalskiego i dokonujący się postęp techniczny zmienił punkt widzenia ówczesnej Reichswehry. Na elektryfikację zaczęto patrzeć jako na szansę, a główną troską stało się zapewnienie armii wpływu na zabezpieczenie potencjalnie istotnych strategicznie, zelektryfikowanych dróg, szczególnie przed napadem z powietrza. Nawiązując do nieco prowokacyjnej tezy zawartej w artykule – należy zaznaczyć, że armia niemiecka nigdy nie szła w kontekście elektryfikacji „pod prąd”, powoli jednak zmieniając natężenie swego zainteresowania tym aspektem modernizacji kolei.

Andrzej Mielcarek*

Koleje a rozwój ruchu turystycznego w miejscowościach nadmorskich prowincji pomorskiej 1919–1939

Jedną ze składowych procesów modernizacji społeczeństwa niemieckiego była turystyka, wypoczynek poza miejscem zamieszkania. W wieku XIX do funkcji portowej i handlowej miast nadmorskich dołączały funkcje uzdrowiskowe i wypoczynkowe, a wsie rybackie i żeglarskie zmieniały się w letniska. Celem artykułu jest pokazanie udziału kolei w rozwoju turystyki i wypoczynku nadmorskiego. Znaczenie kolei będzie rozpatrywane w zakresie obsługi miejscowości wypoczynkowych – wielkości ruchu pasażerskiego, uwzględniania potrzeb turystyki i wypoczynku w rozkładach jazdy, rodzajach pociągów, taryfach przewozowych oraz uczestniczenia Niemieckich Kolei Rzeszy (Deutsche Reichsbahn – DR) w przedsięwzięciach propagujących turystykę i wypoczynek. Podstawę źródłową pracy stanowią przede wszystkim roczniki statystyczne („Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich”) i periodyk DR „Die Reichsbahn”. Ponadto wykorzystana została literatura dotycząca historii i gospodarki miejscowości nadmorskich.

Turystyka w czasach Republiki Weimarskiej i III Rzeszy

Pierwsza wojna światowa i następująca po niej inflacja doprowadziła do zubożenia dużej części mieszczaństwa, czyli tych, których było stać, według standardów z początków XX w., na wypoczynek. Wobec tego podmioty turystyczne, hotelarskie i przedsiębiorstwa przewozowe musiały poszukać klientów wśród biedniejszych warstw, by zapewnić sobie zysk przez masową sprzedaż¹. Turystyka została uznana za ważną gałąź gospodarki, czego wyrazem było powstanie w 1918 r. Środkowoeuropejskiego Biura Turystycznego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (Mitteleuropäische Reisebüro GmbH – MER). Zajmowało się ono obsługą ruchu turystycznego, sprzedając bilety na wszystkie środki transportu, w tym kolejowe, odprawą bagażu, ubezpieczeniem, wydawaniem czeków podróży, organizowaniem wycieczek zbiorowych. W roku 1918 udział kolei państw niemieckich w MER wynosił w sumie 1,9%, a w 1924 r. stanowił już 39%. W roku 1920 uchwałą rządu niemieckiego powołano Centralę Rzeszy do spraw Reklamy Turystycznej (Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung E.V. – RDV). Jej zadaniem był rozwój turystyki w Niemczech i przyciągnięcie turystów z zagranicy. W zarządzie centrali znalazł się przedstawiciel DR, a w radzie zarządzającej co najmniej połowę członków stanowili przedstawiciele DR². Centrala była w 90% finansowana przez DR. W roku 1928 RDV została rozwiązana i na jej miejsce rok później powołano, jako gremium doradcze rządu, Wydział Generalny Rzeszy do spraw Turystyki (Reichs- und Hauptausschuss für Fremdenverkehr), w którym udział miały ministerstwa Rzeszy, DR, zrzeszenia branży turystycznej, przemysłowców i handlu³. Do rozwoju turystyki przyczyniło się rozszerzenie w grudniu 1918 r. rejestru dziedzin gospodarki, w których możliwe były układy zbiorowe i upowszechnienie prawa do płatnego

* Dr hab., Uniwersytet Szczeciński, andrzej.mielcarek@wzieu.pl

1 Ch. Keitz, *Die Anfänge des modernen Massentourismus in der Weimarer Republik*, „Archiv für Sozialgeschichte” 1993, Bd. 33, s. 180, 182.

2 R. Köhler, *Die Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahn – Gesellschaft auf dem Gebiet des Personenverkehrs*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1926, Bd. 49, s. 1262–1265, 1271–1273.

3 Ibidem, s. 1262–1267.

urlopu⁴. Oprócz urlopów do rozwoju masowej turystyki konieczne były zmiany mentalne, a do tych przyczyniały się nowe media: film, radio, fotografia⁵.

W porównaniu z okresem przedwojennym wzrosła liczba pośredników i organizatorów imprez jednotygodniowych, tanich krajowych przedsięwzięć, których oferta była kierowana do wszystkich warstw społecznych⁶. Na przykład niemieckie kasy oszczędnościowe w 1930 r., mając na uwadze mniej zamożnych, utworzyły spółkę „Oszczędności na Podróż” (Reisespar GmbH), w której można było oszczędzać na wyjazdy turystyczne. Podczas letnich wakacji oferowała ona pociągi specjalne pod nazwą *Reisesparzüge*. Wyjeżdżały one z 70 miast do miejscowości górskich, nad Morze Północne i Bałtyckie. Cena wycieczki obejmowała podróż tam i z powrotem, mieszkanie i wyżywienie, obsługę i opłatę kuracyjną. Samą organizacją wycieczek zajmowało się MER⁷.

W III Rzeszy zorganizowanie czasu wolnego pod nadzorem państwowej instytucji miało służyć wychowaniu w duchu ideologii nazistowskiej, realizować politykę socjalną państwa i zyskać poparcie wśród robotników stanowiących wraz z rodzinami znaczną część narodu. Stworzono więc w 1933 r. Narodowosocjalistyczną Wspólnotę „Siła przez Radość” (NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude” – KdF)⁸. Organizacja ta wchodziła w skład Niemieckiego Frontu Pracy (Deutsche Arbeitsfront – DAF). Każdy członek DAF był jednocześnie członkiem KdF⁹. W roku 1938 KdF zorganizowała wyjazdy wypoczynkowe dla 10 mln robotników. Większość z nich korzystała z wyjazdów parodniowych. Kierowano turystów do rzadziej dotychczas odwiedzanych części Niemiec¹⁰.

Rozwój turystyki w miejscowościach nadmorskich prowincji pomorskiej

Większość miejscowości wypoczynkowych prowincji pomorskiej rozwinęła się w XIX w. Wtedy powstała tam podstawowa infrastruktura turystyczna – pensjonaty, hotele, gastronomia, mola wybiegające w morze. Kołobrzeg i Świnoujście zyskały wówczas rangę miejscowości kuracyjnych i odpowiednią bazę leczniczą. Plany reżimu nazistowskiego rozwoju turystyki masowej zmaterializowały się w postaci kompleksu KdF „Prora” nazwanego „Kąpieliskiem dwudziestu tysięcy Rugia” (Seebad der Zwanzigtausend Rügen). Cała budowla o długości 4,5 km rozciągała się wzdłuż wybrzeża. Prace rozpoczęto w 1936 r., a ostatecznie przerwano je na przełomie 1942/1943¹¹.

Przewodniki po miejscowościach wypoczynkowych wymieniały 58 miejscowości¹². Statystyka Rzeszy publikowała dane dopiero od początku lat 30. XX w. Ujmowała 14 nadmorskich ośrodków uzdrowiskowych i wypoczynkowych w prowincji pomorskiej. Były to: Dziwnów, Kołobrzeg (Pomorze Środkowe), Międzyzdroje (wyspa Wolin), Świnoujście, Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin, Koserow, Zinnowitz (wyspa Uznam), Binz, Göhren, Sellin (wschodnie wybrzeże Rugii), Wiek (zachodnie wybrzeże Rugii), Prerow (półwysep Darss)¹³.

Odwiedzających daną miejscowość dzielono na przebywających na czas dłuższy, zarejestrowanych i opłacających takse kuracyjną, oraz passantów, tj. gości zatrzymujących się na dwa–trzy dni i młodzieżowe grupy wędrownie. Część przyjezdnych nocowała u swoich rodzin, stąd w większych miejscowościach, jak na przykład w Świnoujściu, nie została ujęta w statystykach¹⁴. Liczba turystów i kuracjuszy w Kołobrzegu wynosiła w 1900 r. 12 tys., w 1912 r. – 31 tys., natomiast w 1931 r. – w sumie 44,5 tys. W sezonie letnim 1938 r. było to 44 tys., a zimowym 1938/1939 – 12 tys. osób. „Kolberger Zeitung” z 29/30 VII 1939 r. pisał o rekordowym sezonie. W roku 1939 do 26 lipca zarejestrowano

4 C. Łuczak, *Dzieje gospodarcze Niemiec*, t. 1: *Druga Rzesza i Republika Weimarska*, Poznań 2004, s. 111; Ch. Keitz, *op.cit.*, s. 184.

5 Ch. Keitz, *op.cit.*, s. 186–188.

6 Ibidem, s. 189–190.

7 Ibidem, s. 191.

8 H. Weiss, *Ideologie der Freizeit im Dritten Reich. Die NS-Gemeinschaft 'Kraft durch Freude'*, „Archiv für Sozialgeschichte” 1993, Bd. 33, s. 290–291.

9 Ibidem, s. 294–297.

10 Ibidem, s. 297.

11 G. Brosowski, *Die Nationalsozialistische Gemeinschaft 'Kraft durch Freude' und das erste 'KdF' – Seebad Prora auf Rügen*, www.fundus.d-r.de, s. 280, 285–286, 290 (dostęp: 20.12.2017).

12 *Die Ostsee-Bäder. Praktische Reiseführer*, Berlin 1924, s. 39–121.

13 „Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich” (dalej: StatJbDR) 1937–1939.

14 R. Burkhardt, *Stadt, Seebad und Hafen Swinemünde seit dem Jahre 1806. Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde*, Tl. 2: *Seit dem Jahre 1806*, Swinemünde 1931, s. 359. A. Raetz, *Die Insel Rügen, wirtschaftsgeographisch betrachtet*, Bergen (Rügen) 1936, s. 127.

tam 23,5 tys. gości. Liczba passantów wynosiła wtedy 11,9 tys. osób. Wcześniej, na przykład w 1927 r., a były to tylko szacunki, wykazywano 35,6 tys. passantów i 17,9 tys. gości kuracyjnych¹⁵.

Świnoujście w 1910 r. zanotowało pobyt 39 tys. gości kuracyjnych. Wojna spowodowała znaczny spadek: 11,6 tys. gości kąpieliska i ok. 10 tys. passantów w 1920 r. W roku 1928 było już 31,5 tys. gości i 11,5 tys. passantów – w sumie 43 tys. osób. W okresie wielkiego kryzysu nastąpił spadek do 28,6 tys. i 7,3 tys. passantów – w sumie 36 tys. osób. Liczba gości w 1938 r. osiągnęła latem 45,9 tys., a w 1939 r. nawet 60 tys.¹⁶. Według danych gmin rugijskich z 1931 r. dla 10 miejscowości kąpieliskowych suma gości wynosiła 102,4 tys. osób. W Binz przebywało 27,6 tys. osób. Natomiast według „Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich” dla 1931 r. – 24,8 tys. osób. Różnica mogła wynikać z tego, że w drugim źródle nie wliczono passantów¹⁷. W sumie na początku lat 30. XX w. liczba gości na Rugii w sezonie letnim wynosiła prawie 180 tys. W prowincji pomorskiej na wybrzeżu morskim w 1938 r. w sezonie letnim wypoczywało 311 tys. osób, a w zimowym 32,2 tys.¹⁸. Do miejscowości z największą liczbą gości należały w 1938 r., w sezonie letnim, Świnoujście (45 tys.) i Kołobrzeg (44 tys.), następnie Ahlbeck (38 tys.) i Międzyzdroje (36 tys.) Następna grupę stanowiły Heringsdorf (26 tys.), Binz (26 tys.) i Bansin (23 tys.). Po kilkanaście tysięcy osób przebywało w Zinnowitz, Sellin, Dziwnowie, Göhren. W latach 20. XX w. następował wzrost liczby gości, aż do początku lat 30. XX w., kiedy kryzys gospodarczy znacznie zmniejszył frekwencję. W drugiej połowie lat 30. XX w. znów odnotowano wzrost.

Relacja między liczbą gości a stałych mieszkańców określa znaczenie turystyki dla danej miejscowości. Do największych miejscowości, pod względem liczby stałej ludności (dane dla 1939 r.), należał Kołobrzeg z 33,6 tys. mieszkańców, a w sezonie letnim wypoczywało tam 44 tys. osób (dane dla 1938 r.). Świnoujście miało 26,6 tys. mieszkańców i 45 tys. gości. W mniejszych miejscowościach liczba osób wypoczywających dominowała nad stałymi mieszkańcami. Miały one od tysiąca do kilku tysięcy mieszkańców. Do Międzyzdrojów liczących 4,1 tys. mieszkańców przybywało 36 tys. turystów¹⁹. Kąpieliska prowincji pomorskiej były najczęściej odwiedzane przez mieszkańców Berlina. Stanowili oni w Świnoujściu w 1926 r. 31%, a w 1929 r. blisko 41% wypoczywających. Mieszkańcy Szczecina i prowincji pomorskiej stanowili wtedy ok. 20%, a przybywający z Kraju Związkowego Saksonia 6,5%, Brandenburgii – 7,0% gości²⁰. Z 60,4 tys. osób, które przybyły na Rugię w 1931 r. z Berlina przyjechało 19,2 tys. (32%), z Kraju Związkowego Saksonia 11,6 tys. (19,2%). Poza tym ze Śląska przybyło 3,5 tys. (6%), z prowincji Saksonia 3,1 tys., z Hamburga 3,3 tys. Udział gości z zagranicy był stosunkowo niewielki. Z Wielkopolski i z polskiego Górnego Śląska wypoczywało tam po kilkadziesiąt osób²¹.

Sieć kolejowa na wybrzeżu morskim prowincji pomorskiej

W wieku XIX do 1914 r. ukształtowała się sieć kolejowa łącząca miejscowości na wybrzeżu ze śródlądziem. Ponadto rozwinęła się sieć kolei trzeciorzędnych na obszarze prowincji, które w dużej mierze zastępowały słabiej rozwiniętą sieć dróg²². Szczecin uzyskał połączenie z Berlinem w 1843 r., Kołobrzeg ze Szczecinem w 1859 (ze Szczecina Głównego przez Stargard i Świdwin, Białogard) i w 1882 r. (ze Szczecina Dąbie przez Nowograd, Płoty), Trzebiatów z Kamieniem Pomorskim w 1906 r., a z Mrzeżynem i Niechorzem w 1912 i 1913 r. Do Świnoujścia kolej dotarła zachodnią stroną Zalewu Szczecińskiego w 1876 r., stąd poprowadzono linię do Heringsdorf w 1894 r. i Wolgaster Fähre w 1911 r. Linia do Świnoujścia biegnąca wschodnim brzegiem zalewu powstała w 1900/1901 r. Ustka i Darłowo otrzymały połączenia kolejowe w 1878 r. Koszalin uzyskał bezpośrednie połączenie z miejscowościami nadmorskimi Mielnem i Unieściem w 1913 r. Linia biegnąca bezpośrednio na północ z Berlina do Stralsundu powstała w 1878 r. i została przedłużona na Rugię do Bergen (1883 r.) i Putbus (1889 r.), a w 1891 r. osiągnęła Sassnitz. W 1895 i 1896 r.

15 *Vor 50 Jahren Kolberg 1939 letzte Saison im Frieden*, bearb. U. Gehrke, Hamburg 1989, s. 104.

16 R. Burkhardt, *op.cit.*, s. 356; „StatJbDR” 1939/1940, s. 83.

17 A. Raetz, *op.cit.*, s. 129; „StatJbDR” 1932, 1934.

18 „StatJbDR” 1939/1940, s. 83.

19 *Skorowidz nazw miejscowości Pomorza Zachodniego i Ziemi Lubuskiej*, Poznań 1947.

20 R. Burkhardt, *op.cit.*, s. 358.

21 Suma 60 404 osób powstała ze zliczenia danych z tab. XXI – dla 11 miejscowości. A. Raetz, *op.cit.*, s. 134–135.

22 A. Mielcarek, *Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815–1914*, Szczecin 2000, s. 71–104.

kolej poprowadzono przez ważniejsze miejscowości wypoczynkowe na wschodnim wybrzeżu Rugii. Najbardziej na zachód położone kąpielisko otrzymało kolej w 1910 r. – linia z Barth. Przed I wojną światową wszystkie ważniejsze nadmorskie miejscowości wypoczynkowe były włączone w sieć kolejową liniami pierwszego, drugiego i trzeciego rzędu. Znaczne usprawnienie komunikacji drogowej i kolejowej nastąpiło dzięki budowie tamy i mostu ze Stralsundu na Rugię w 1936 r. Skróciło to czas podróży między Niemcami a Szwecją o prawie dwie godziny²³. Na Rugii w maju 1939 r. otwarto także linię kolejową Lietzow–Binz przez Prora, gdzie budowano duży ośrodek wypoczynkowy.

W przewodniku z 1924 r. wśród wymienionych 58 miejscowości po kąpieliskach bałtyckich prowincji pomorskiej w 29 były stacje DR lub kolei trzeciorzędnych. Do dalszych pięciu miejscowości dojazd drogami ze stacji kolejowej zabierał do pół godziny, do trzech miejscowości godzinę, półtorej godziny. Tylko dziewięć stacji znajdowało się w odległości ponad 5 km²⁴. Do zwiększenia dostępności miejscowości wypoczynkowych przyczyniały się przedsiębiorstwa eksploatujące koleje trzeciorzędne także przez tworzenie linii autobusowych. Linia autobusowa Jamno–Koszalin (7 km) należała do Köslin-Bublitz, Belgarder Kleinbahn AG. Kolberger Kleinbahnen AG utrzymywał linie autobusowe o łącznej długości 130 km, a w tym Kołobrzeg–Trzebiatów (42 km) i Kołobrzeg–Grzybowo (8 km)²⁵.

Koleje Rzeszy a rozwój ruchu turystycznego

Deutsche Reichsbahn przyczyniały się do rozwoju ruchu turystycznego poprzez uwzględnianie w rozkładach jazdy potrzeb ruchu turystycznego, uruchamianie pociągów sezonowych, system zniżek taryfowych, poza tym, zachęcając do podróży turystycznych, posługiwały się reklamą w różnych formach. W roku 1934 jako agendę DR utworzono Biuro Reklamy Kolei Rzeszy do spraw Przewozu Osób i Towarów (Reichsbahn-Werbeamt für den Personen- und Güterverkehr). Zajmowało się ono reklamowaniem przewozów i miało odciążyć dyrekcje kolei od zadań z tym związanych. Współpracowało z RDV i MER. Sposobem na pozyskanie klientów było wskazywanie na zalety podróży koleją: ukazywanie piękna kraju, wygoda, bezpieczeństwo, szybkość i taniść. Następnym sposobem było stosowanie środków taryfowych zachęcających do podejmowania podróży w określonym kierunku i czasie, reklamowanie przejazdów drugą klasą, propagowanie szczególnych usług, a więc pociągów ekspresowych i luksusowych. Ponadto dostarczano dyrekcjom kolei materiały reklamowe. Do nowych zadań informacyjno-reklamowych zaliczono kierowanie strumieniami podróży, aby złagodzić szczyty przewozowe, propagowanie podróży wypoczynkowych wiosną i jesienią. Posługiwano się w tym prasą, radiem, filmem, wystawami, zdjęciami²⁶. Deutsche Reichsbahn wydawały serię przewodników pod tytułem „Reisen und Schauen”. Informowały o miejscach godnych zobaczenia na trasie. Przygotowując zeszyty Reichsbahn-Werbeamt, współpracował z Krajowym Związkiem Turystycznym (Landesfremdenverkehrsverband). Wśród wydanych przewodników znajdował się m.in. przewodnik dla trasy Berlin–Ducherow–Sassnitz Hafen/Uznam²⁷.

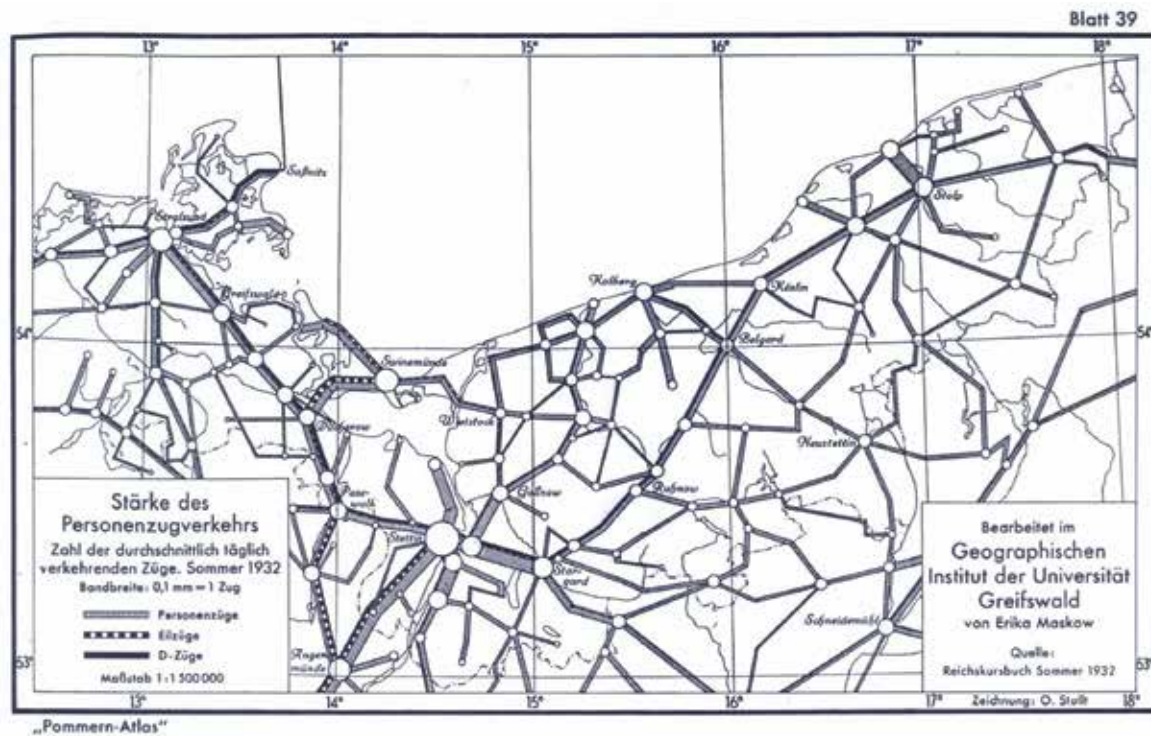
23 *Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn 1936*, Berlin 1937, s. 71; H.W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Freiburg 1981, s. 451.

24 Na podstawie: *Die Ostsee-Bäder...*, s. 39–121.

25 *Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe*, Hrsg. M. Pohl, G. Strommenger, Berlin 1940, s. 323–324.

26 Thomas, *5 Jahre Reichsbahn – Werbeamt für den Personen- und Güterverkehr*, „Die Reichsbahn” Nr. 26 z 28 VI 1939, s. 650–654; J. Wójcik, *Wydawnictwa reklamowe kolei państwowych w Niemczech w okresie dwudziestolecia międzywojennego*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 284–287.

27 R. Couvé, *Reisen und Schauen*, „Die Reichsbahn” Nr. 33 z 16 VIII 1939, s. 825–828.



Źródło: *Wirtschafts- und verkehrsgeographischer Atlas von Pommern*, Stettin 1934.

Rycina 1. Ruch pociągów pasażerskich. Liczba pociągów dziennie. Lato 1932 r.

(Oznaczenia: Personenzüge – pociągi osobowe, Eilzüge – pociągi przyspieszone, D-Züge – pociągi pospieszne)

Deutsche Reichsbahn przygotowywały się do letniego szczytu przewozowego, wprowadzając do rozkładu jazdy pociągi sezonowe, uruchamiając w miarę potrzeby pociągi wakacyjne i wydając wytyczne w sprawie przewozów letnich. Na przykład wprowadzono pociąg pospieszny z Drezna do Berlina, z Wrocławia do Berlina i dalej do Szczecina i Świnoujścia/Warszawa, tak by bardziej dostępne były miejscowości na wyspie Wolin i miejscowości od Dziwnowa do Mrzeżyna. Pociąg przyspieszony Berlin–Świnoujście otrzymał połączenie z przyspieszonym relacji Wysoka Kamieńska–Trzebiatów. Pociągi te kursowały od 25 czerwca do 3 września²⁸ (ryc. 1). W sezonie letnim 1939 r., od 16 czerwca do 26 sierpnia, kursowanie „pociągu kąpieliskowego” z Berlina na Rugię przedłużono do Prerow. Wyruszał on z Berlina o 8.55, do Stralsundu docierał o 12.28 i o 13.44 do Prerow. Przewidziano także w rozkładzie dwa kursy z Berlina do Binz na Rugii w okresie od 26 czerwca do 4 września i od 16 czerwca do 3 września do Bergen, a z Bergen do Lietzow i Binz. Czas podróży wynosił 4 godziny 4 minuty. Z Bergen było połączenie do Lauterbach na wybrzeżu. W rozkładzie znajdował się kursujący w końcu tygodnia, przez cały rok, pociąg Berlin–Ducherow–Stralsund²⁹. „Kolberger Zeitung” z 27 VII 1939 r. ogłaszał, że od 29 lipca do 7 sierpnia jeździć będą pociągi „kąpieliskowe” powrotne, aby odciążać pociągi rozkładowe. Pociąg odjeżdżał w tym okresie z Koszalina o 9.33 i, zatrzymując się na ośmiu stacjach, docierał do Kołobrzegu, skąd wyjeżdżał o 11.01 i przez Trzebiatów, Gryfice dojeżdżał do Szczecina, skąd wyjeżdżał o 14.05 i w Berlinie był o 16.07³⁰.

Koleje prywatne i państwowe w XIX w. uruchamiały specjalne pociągi wakacyjne. W roku 1862 zobowiązano Koleje Pruskie do wprowadzenia takich pociągów z obniżonymi cenami biletów, co miało zachęcać do wyjazdów poza dniami i godzinami letnich szczytów przewozowych. W roku 1880 odbyła się pierwsza konferencja zarządów dyrekcji kolei w Niemczech w sprawie pociągów wakacyjnych. Pociągi te prowadziły wagony klasy od 1 do 3, a obniżka wynosiła 50%. W latach 80. i początku lat 90. XIX w. zaczęły one kursować także nad Morze Północne i Bałtyk. Choć

²⁸ „Die Reichsbahn” Nr. 11 z 16 III 1932, s. 276–277.

²⁹ „Die Reichsbahn” Nr. 13 z 29 III 1939, s. 373–374, 377.

³⁰ *Vor 50 Jahren Kolberg...*, s. 103.

obniżki były mniejsze, to cieszyły się popularnością³¹. Kontynuowane to było także po I wojnie światowej. W kwietniu 1930 r. odbyła się, jak co roku, konferencja w sprawie wakacyjnych pociągów specjalnych. Najwięcej, 115 pociągów miało dotrzeć do Monachium, 53 do Schwarzwald, 51 nad Morze Północne, a 76 nad Bałtyk. Dla Prus Wschodnich przeznaczono 31 pociągów specjalnych z 33,3% obniżką. Poza tym DR oferowała pociągi specjalne do innych części Niemiec³². Latem 1931 r., pomimo spadku przewozów, wprowadzono 391 specjalnych pociągów wakacyjnych³³. Nad Morze Północne miało ich pojechać 51, nad Bałtyk 77. Na przyjazd pociągami wakacyjnymi wprowadzono bilety ulgowe 33,3%. Miało to wspierać ruch wakacyjny na większe odległości i odciążać składy ujęte w stałym rozkładzie jazdy. Pociągi wakacyjne prowadziły wagony III klasy. Podróż powrotna mogła odbyć się w ciągu dwóch miesięcy pociągami planowanymi, pospiesznymi i przyspieszonymi za opłatą odpowiedniego dodatku. Pociągi wakacyjne miały postoje dla uzupełnienia zaopatrzenia podróżnych, w tym w mleko dla dzieci³⁴. W roku 1931 w pociągach tych dotychczasową obniżkę normalnych cen biletów o 10% powiększono do 20%. Jeszcze większą obniżkę – o 40% – zapewniono w pociągach do Prus Wschodnich³⁵. Poza tym w 1932 r. wprowadzono letnie bilety urlopowe na okres od 1 czerwca do 15 października po obniżonej o 20% cenie. Miały ważność dwa miesiące, odległość przejazdu musiała wynosić minimum 200 km. W dni i dla kierunków, w których kursował specjalny pociąg wakacyjny, nie sprzedawano letnich biletów urlopowych³⁶. Bilety te obowiązywały także na przejazdy kolejami prywatnymi i kolejami trzeciorzędowymi, jeśli te miały umowę taryfową z DR³⁷. Jako masowa organizacja KdF otrzymała znaczne przywileje od DR. Zorganizowane przez nią przejazdy mogły otrzymać zniżkę sięgającą 75% (1 pf/osoba), jeśli zakupiono co najmniej tysiąc biletów od stacji początkowej do końcowej³⁸.

Deutsche Reichsbahn wprowadziły w 1930 r. bezpośrednie przewozy osób i bagażu koleją i autobusami pocztowymi pod nazwą *Krapeiverkehr*. Nie musiano kupować osobnych biletów na stacjach przesiadkowych. Osoby przyjeżdżające koleją miały pierwszeństwo do miejsca w autobusie pocztowym. Można było także nadać bagaż bezpośrednio do celu podróży. Liczbę tras kolejowo-pocztowych zwiększono w 1931 r. Przejazdy takie wprowadzono najpierw do ośrodków uzdrowiskowych i kąpielisk³⁹. Przed każdym letnim szczytem przewozowym kierownictwo kolei przypominało o zasadach nadzorowania ruchu pasażerskiego. Obowiązkiem pracowników kolei było informowanie podróżnych, pomoc przy wsiadaniu i wysiadaniu, pilnowanie wielkości bagażu ręcznego, oznaczenie przedziałów dla palących i niepalących, zaopatrzenia toalet w wagonach w świeżą wodę, dbanie o bezpieczeństwo. Należało wyznaczyć oddzielne przedziały dla inwalidów, podróżnych z małymi dziećmi, bagażem i z psami. Polecano uprzejmie traktować obywateli obcych państw, aby pokazać pozytywny obraz kraju i w ten sposób bronić się przed bojkotem Niemiec, który występował w czasach początku reżimu nazistowskiego⁴⁰.

Ruch pasażerski na stacjach kolejowych na wybrzeżu prowincji pomorskiej

Statystyki stacji kolejowych dyrekcji szczecińskiej DR są dostępne dla lat 1927–1935. Widnieje w nich liczba sprzedanych biletów i liczba wyjeżdżających osób. Liczba osób wyjeżdżających koleją z miejscowości wypoczynkowych była zazwyczaj kilkakrotnie wyższa od wykazywanej liczby gości. Wynosiło to w Świnoujściu średnio 4,8 (1928–1935), w Kołobrzegu 5,0 (1929–1935), w Międzyzdrojach 3,2 (1930–1935), Ahlbeck 5,8 (1929–1935), Zinnowitz 4,3 (1930–1935). Na liczbę wyjeżdżających składały się wyjazdy mieszkańców danej miejscowości w całym roku i osób przybyłych na krótszy lub dłuższy czas w ciągu sezonu. Na liczbę odwiedzających miejscowości wypoczynkowe

31 Pietz, *Feriensonderzüge seit 50 Jahren*, „Die Reichsbahn” Nr. 18 z 4 V 1932, s. 449–450.

32 „Die Reichsbahn” Nr. 23 z 4 VI 1930, s. 676.

33 Pietz, *op.cit.*, s. 449–450.

34 Karner, *Fahrpreise und Tarifvergünstigungen im Personenverkehr*, „Die Reichsbahn” Nr. 10 z 9 III 1927, s. 160; „Die Reichsbahn” Nr. 20 z 15 V 1929, s. 386.

35 „Die Reichsbahn” Nr. 21 z 20 V 1931, s. 506.

36 „Die Reichsbahn” Nr. 17 z 27 IV 1932, s. 415.

37 „Die Reichsbahn” Nr. 22 z 1 VI 1932, s. 527.

38 *Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn 1937*, Berlin 1938, s. 84–85; „Die Reichsbahn” Nr. 22 z 30 V 1934, s. 534.

39 „Die Reichsbahn” Nr. 21 z 21 V 1930, s. 611–613; Nr. 26 z 24 VI 1931, s. 606.

40 „Die Reichsbahn” Nr. 22 z 30 V 1934, s. 547; Nr. 24 z 14 VI 1939, s. 612.

składali się, jak to już wyżej wspomniano, przybywający na dłuższy pobyt i krótki, który nie został zarejestrowany, ponieważ w statystykach ujmowano osoby nocujące. Należy przy tym mieć na uwadze przyjazdy i wyjazdy innymi środkami transportu – statkami, samochodami i autobusami. Dynamika zmian liczby osób, które wyjechały ze stacji DR była w wysokim stopniu dodatnio skorelowana ze zmianami liczby osób, które wypoczywały (zob. tab. 1) w Kołobrzegu (+ 0,79), Świnoujściu – Kąpielisku (+ 0,73) i jeszcze silniejszy dla stacji Świnoujście Dworzec Główny (+ 0,85) i w Międzyzdrojach (+ 0,71). Nie było takiej korelacji w przypadku Ahlbeck (- 0,04) lub była ujemna w odniesieniu do Heringsdorf (- 0,53) i podobnie Bansin, Zinnowitz i Ustki.

Tabela 1

Ruch turystyczny (A) w sezonie letnim i na stacjach DR (B) w ciągu całego roku, w miejscowościach nadmorskich prowincji pomorskiej (w tys. osób)

| Lata | Ustka | | Kołobrzeg | | Międzyzdroje | | Świnoujście – Kąpielisko | | Ahlbeck | | Heringsdorf | | Zinnowitz | |
|------|-------|------|-----------|-------|--------------|------|--------------------------|-------|---------|-------|-------------|------|-----------|------|
| | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B |
| 1929 | b.d. | 95,8 | 51,5 | 323,9 | b.d. | 83,2 | 41,8 | 202,3 | 25,3 | 173,2 | 9,9 | 97,3 | b.d. | 78,8 |
| 1930 | 2,9 | 87,7 | 53,5 | 298,8 | 21,1 | 74,7 | 36,0 | 200,7 | 21,2 | 167,5 | 10,1 | 91,3 | 11,1 | 63,4 |
| 1931 | 2,5 | 82,8 | 48,9 | 242,9 | 20,4 | 63,8 | 30,0 | 171,1 | 23,7 | 156,2 | 11,7 | 81,0 | 10,8 | 55,2 |
| 1932 | 3,1 | 72,2 | 39,5 | 190,7 | 19,2 | 64,0 | 30,0 | 143,8 | 20,9 | 120,4 | 12,7 | 65,8 | 12,8 | 47,0 |
| 1933 | 3,2 | 65,2 | 47,2 | 185,9 | 18,2 | 57,8 | 29,1 | 131,9 | 22,3 | 111,5 | 11,0 | 56,9 | 12,4 | 42,2 |
| 1934 | 3,6 | 68,2 | 40,9 | 215,0 | 19,5 | 67,6 | 35,1 | 141,7 | 24,2 | 109,3 | 19,6 | 63,9 | 12,1 | 44,4 |
| 1935 | 3,2 | 70,2 | 44,9 | 220,5 | 22,5 | 68,8 | 35,1 | 142,3 | 26,3 | 111,7 | 13,9 | 69,4 | b.d. | 41,6 |

A – liczba meldunków; B – liczba osób, które wyjechały z danej stacji; b.d. – brak danych.

Uwaga: Liczba meldunków: Ahlbeck w latach 1929–1933 dane za okres od 1 V do 30 IX; Heringsdorf w latach 1930–1931 za okres od 1 VI do 30 IX, w 1932 i 1933 r. za okres od 1 V do 30 IX, od sezonu letniego 1934 r. od 1 IV do 30 IX; Świnoujście w latach 1930–1933 od 1 V do 30 IX, od 1934 r. sezon letni od 1 IV do 30 IX.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „StatJDR” 1930–1939; *Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Stettin. Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik) Geschäftsjahr 1929–1935.*

W obsłudze miejscowości wypoczynkowych szczególnie duży udział mogły mieć koleje trzeciorzędne – gryfickie, kołobrzeskie i rugijskie. W 1933 i 1938 r. przewieziono pasażerów na kolejach gryfickich odpowiednio 249 tys. i 405 tys., na kołobrzeskich 120 tys. i 153 tys., a na rugijskich w latach 1935 i 1938 – 291 tys. i 312 tys. osób⁴¹. O dużym ruchu na rugijskich kolejach trzeciorzędnych świadczy liczba 3220 pasażerów przypadająca na kilometr linii w 1938 r. Nieco mniejsza była liczba osób na kolejach gryfickich – 2407 i kołobrzeskich – 1249.

41 *Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe...*; Teubert, *Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1933*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1936, Bd. 59, s. 366–367; R. Weisflog, *Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1935*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1938, Bd. 61, s. 1256.

Podsumowanie

Większość miejscowości wypoczynkowych na wybrzeżu w prowincji pomorskiej miało dobry dostęp do sieci DR i kolei trzeciorzędnych. Zapleczem dostępnym dzięki kolei był Berlin, Saksonia i prowincja pomorska. Deutsche Reichsbahn uczestniczyła w instytucjach wspierających turystykę. Poza tym tworzyły własne komórki dla spraw reklamowych. Zachęcały one do podróży koleją w celach turystycznych. Dla zapewnienia sprawnych przewozów w okresach szczytu letniego wprowadzano do rozkładu jazdy dodatkowe pociągi. Ponadto uruchamiano co roku letnie pociągi specjalne, w tym kilkadziesiąt na wybrzeże pomorskie. Ceny biletów obniżono w tych pociągach o 10–20%. Wprowadzono również w 1931 r. bilety urlopowe, także po obniżonej cenie, z zaznaczonym czasem ważności. Celem było przesunięcie ruchu pasażerskiego na określone godziny i dni. Kolej uruchamiała również pociągi dla przewozu grup wycieczkowych. Przy określonej, znacznej liczbie pasażerów, dla realizacji programów socjalnych i politycznych, przejazdy organizowane przez KdF kosztowały taniej nawet o 75%. Należy przypuszczać, że znaczna część gości miejscowości kąpieliskowych korzystała z kolei. Statystyki ruchu turystycznego nie rejestrowały pewnej liczby gości, którzy jednak mieli swój udział w tym ruchu. Dane, którymi dysponujemy, nie pozwalają wyciągnąć jednoznacznych wniosków o związku między ruchem pasażerów na stacjach DR a liczbą wypoczywających. Związek taki można stwierdzić jedynie w odniesieniu do Kołobrzegu, Świnoujścia i Międzyzdrojów. Poza DR znaczenie dla ruchu turystycznego miały koleje lokalne – kołobrzeskie, gryfickie i rugijskie.

Dawid Keller*

Relacje między koleją i górnictwem na Górnym Śląsku – przypadek okresu 1945–1947

Sieć kolejowa na Górnym Śląsku w swym historycznym rozwoju była silnie związana (i zależna) od obecnego tutaj przemysłu, zwłaszcza ciężkiego. Zagadnienie to jest stosunkowo dobrze opracowane w literaturze¹. Mimo tego stwierdzenia, faktem jest, że w obrazie tym pozostają liczne białe plamy. Ich wypełnienie będzie, jak sądzę, czasochłonne². Wśród najciekawszych (i najbardziej zaniedbanych badawczo) okresów pozostaje czas po 1945 r. Wprawdzie dysponujemy licznymi opracowaniami, powstającymi zarówno w latach 1945–1989, jak i później³. Jednak brakuje krytycznej weryfikacji prezentowanych w nich tez. Warto także wskazać, że opisując, np. strategię państwa wobec sieci kolejowej w Polsce, opieramy się na nielicznych pracach, gdy tymczasem archiwalia pochodzenia kolejowego, państwowego czy partyjnego są niemal pomijane w badaniach. W przypadku oceny materiałów źródłowych napotykałyśmy przy tym na pewną trudność. Bywają one skażone epoką, w której zostały wytworzone, przez co mogą wzbudzać nieufność co do rzetelności... Ale nie mogą być z założenia odrzucane. O tym, że nie dość chętnie jako badacze historii komunikacji sięgamy po archiwalia dwudziestowieczne świadczyć może nikły stopień wykorzystywania w badaniach np. archiwaliów władz centralnych po 1945 r. czy źródeł będących inspiracją dla tego artykułu⁴. Kilka lat temu, podczas jednej z kwerend w Archiwum Akt Nowych, autor prezentowanego opracowania natrafił na dokument porządkujący kwestię przekuwania szerokiego toru w Polsce w 1947 r. Był to ostatni, poza oczywiście ruchem przygranicznym czy późniejszą Liniją Hutniczo-Siarkową (LHS), długi odcinek rosyjskiego rozstawu szyn⁵. Zagadnienie to jest znane, jednak brakuje w odniesieniu do niego informacji szczegóło-

*Dr, Muzeum Śląskie w Katowicach, d.keller@muzeumslaskie.pl

1 Por. *Węgiel, stal, polityka, ludzie. Studia z dziejów kolei na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018.

2 Próba identyfikacji: D. Keller, *Historiografia dziejów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Kolei Górnos Śląskiej – stan badań, potrzeby badawcze*, „Zeszyty Chorzowie” 2018, t. 18, s. 29–40.

3 Pomijając w tym miejscu, ze względu na szczupłość miejsca, prace publikowane lokalnie przez organy PKP, trzeba odnotować zwłaszcza dwie prace: S. Zamkowska, *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944–1949*, Warszawa 1984; eadem, *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984*, Radom 1991. Warto podkreślić, że autorka oparła wspomniane prace, zwłaszcza dla najstarszego okresu, na archiwaliach centralnych.

4 O tym, że archiwalia tego typu są niezwykle wartościowe, świadczyć mogą teksty: D. Keller, *Węgiel czy pasażer? O pierwszeństwo przewozu... Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1975–1980*, [w:] *PRL na pochylni (1975–1980)*, red. M. Buwała, D. Iwaneczko, Rzeszów 2017, s. 462–478; idem, *Monopol, nowoczesność, skansen? PKP w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych XX w. – przyczynek* (artykuł w druku). Por.: Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007; *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012. W ostatnich kilkunastu latach na szerszą niż dotąd skalę wykorzystywane są źródła archiwalne. Widać to także w cytowanych w artykule pracach. Nadal jednak wielu materiałów źródłowych, relatywnie łatwo dostępnych, badacze nie wykorzystują.

5 D. Keller, *Szeroki tor w Polsce 1945–1947, słowo uzupełnienia*, „Świat Kolei” 2015, nr 10, s. 2 [Listy czytelników]. Dla przypomnienia zacytujmy tamtejsze ustalenia: „W pierwszym z [cytowanych dokumentów] Ministerstwo Komunikacji informowało odpowiednie instytucje, że rozpoczyna prace związane z przekuciem na tor normalny szlaku Mikulczyce–Przemysł. Pismo datowane na 26 VII 1947 r. przewidywało, że przekucie nastąpi w terminie 15 X–22 XI 1947 r. w taki sposób, że od 11 października nastąpi ograniczenie ruchu szerokotorowego, a od 2 listopada (włącznie) jego wstrzymanie. Jednocześnie ruch normalnotorowy zaplanowano w sposób ograniczony od 29 października, a całkowicie od 23 listopada (włącznie). W trakcie przekuwania zaplanowano jednak utrzymywanie ruchu w wysokości do 12 par pociągów na dobę”. Drugim dokumentem jest załącznik do wspomnianego pisma prezentujący harmonogram prac (poniżej zacytowany): „Gliwice–Hajduki (jest jeden tor szeroki) 5 X–19 X 1947 r.; Hajduki–Katowice (dwa tory szerokie i dwa normalne główne) 2 szerokie będą przekute 24 X–1 XI 1947 r.; Katowice–Szopienice (dwa szerokie i

wych. W ostatnim czasie, w ramach badań nad górnośląskim górnictwem, autor niniejszego artykułu natrafił z kolei na bogate i bardzo ciekawe archiwalia, które mogą rzucić ważne światło na to zagadnienie. W zespole Centralnego Zarządu Przemysłu Węglowego (CZPW), przechowywanym w Archiwum Państwowym w Katowicach, znajdują się obszerne przekazy relacjonujące współdziałanie kolei i górnictwa, zwłaszcza w latach 1945–1947. Stały się one podstawą tego artykułu. Ograniczenie chronologiczne wynika ze stanu zachowania źródła, gdzie najwięcej dokumentów i sprawozdań (w tym dziennych) zachowało się właśnie dla tego czasu⁶.

Sieć kolejowa na Górnym Śląsku, bardzo rozbudowana, doprowadzona w postaci bocznic normalno- i wąskotorowych do zdecydowanej większości istniejących tu zakładów przemysłowych (zwykle dysponowały one także własnymi lub dedykowanymi dla siebie stacjami), wyszła z II wojny światowej w złym stanie technicznym. O ile same działania wojenne do 1945 r. nie przyniosły w tym względzie większych strat, poza widocznym wyeksploatowaniem związanym z przeciążeniem i ograniczeniem działań remontowych, to front przechodzący przez Górny Śląsk wiosną 1945 r. skutkował znacznymi stratami (zniszczone 966 km torów, 238 wiaduktów i mostów⁷, liczne budynki). O skali tych zniszczeń świadczą np. zachowane i publikowane we fragmentach raporty Edmunda Wąsika z objazdu inspekcyjnego terenu dyrekcji katowickiej⁸. Pod względem administracyjnym (i organizacyjnym) zachowano po 1945 r. sytuację z końca sierpnia 1939 r., tj. istnienie Polskich Kolei Państwowych (PKP, choć podlegających militaryzacji⁹), reprezentowanych w terenie przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych (DOKP)¹⁰. Podobnie jak przed wojną, jedna z nich została odtworzona w Katowicach¹¹. Na jej terenie znajdowało się wówczas 2009 km, a pod koniec 1945 r. zatrudniano tutaj 56 tys. osób¹², a wiadomo, że przez pewien czas (aktualny stan wiedzy nie pozwala na odpowiedź jak długi) Polaków wspomagali także Niemcy („z wolnej stopy”), czyli kolejarze zatrudnieni już w latach II wojny światowej¹³. Kolej była w tym bezpośrednio powojennym czasie wykorzystywana do kilku, czasami wzajemnie sprzecznych, zadań przewozowych. Z jednej strony, na skutek frontowego przekuwania torowisk na rozstaw rosyjski, linie magistralne (naj-

dwa normalne główne) dwa szerokie będą przekute 2 XI–11 XI 1947 r.; Szopieniec–Mysłowice (jeden szeroki i jeden normalny główny) jeden szerokotorowy będzie przekuty 6 XI–11 XI 1947 r.; Mysłowice–Jęzor (dwa szerokie główne) prawy będzie przekuty 15 X–28 X 1947 r., lewy będzie przekuty 15 XI–22 XI 1947 r.; Jęzor [dopisek odręczny] Kraków–Przeźmyśl (tor prawy) 15 X–28 X 1947 r. W czasie od 24 X–1 XI 47 r. wycofanie taboru szerokiego i uruchomienie st. Żurawica; Jęzor–Kraków–Przeźmyśl (tor lewy) 2 XI–22 XI 1947 r. Od dnia 23 XI 47 r. podejmie się ruch normalnotorowy w pełnym zakresie”. – Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Ministerstwo Administracji Publicznej w Warszawie, sygn. 348, s. 226–227. Ustalenia zamieszczone w prezentowanym artykule potwierdzają realizację tego harmonogramu. Na temat lokalnych przypadków szerokich torów: P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Gliwice*, Rybnik 2010, s. 56–57; P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Katowice*, Rybnik 2017, s. 117. 6 Archiwum Państwowe w Katowicach (dalej: AP Kat.), Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego Katowice (dalej: CZPW). Ważnym stwierdzeniem pozostaje fakt, że na mocy okólnika z 2 III 1945 r. utworzono osiem terytorialnych zjednoczeń górniczych: Krakowskie, Dąbrowskie, Katowickie, Chorzowskie, Rudzkie, Świętochłowickie, Rybnickie i Mikołowskie, a od 20 marca dodatkowo Zabrskie i Gliwickie.

7 Przykładowo nt. planowanej odbudowy mostu granicznego w Chałupkach. – AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 92–94.

8 Por.: P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Tarnowskie Góry*, Rybnik 2007, s. 62. Cyt. w oryginale ze zbiorów Krzysztofa Soidy (jego opis za: ibidem, s. 65–66): „Zawiadowca stacji Chorzów Okularczyk [...] Stwierdzono, że obrót wag. pod względem wyładunku, podstawiania próżnych wag. pod naładunek tak szerokich jak i normalnych, zestawieniu wagonów i prowadzeniu ruchu odbywa się przy trudnościach, które powodowane są krzyżowaniem szerokich i normalnych torów, oraz uszkodzeniem 2 mostów na linii Chorzów–Brzeziny przy km. 160. Na wschodniej części dworca do kop. Prezydent – pole wschodnie i huty Kościuszko prowadzi tor szeroki pod nazwą tor «Namiarów» obok dwóch torów szerokich do Chorzowa miasta. Naładunek na kop. Prezydent wynosi około 50 wagonów dziennie ruch prowadzi się przy krzyżowaniu normalnych i szerokich torów, które można zlikwidować przenosząc naładunek owych 50 wagonów dla węgla sowieckiego do kop. Wyzwolenia albo Łagiewniki na zachodniej części dworca [...]. Po likwidacji skrzyżowania szerokich i normalnych torów na wschodzie dworca, praca przetokowa i ruch pociągowy znacznie usprawni się i wzmoże się bezpieczeństwo ruchu. Na linii Chorzów–Brzeziny Śląskie przy km. 160 są uszkodzone dwa mosty wobec tego kursują pociągi na tym odcinku jednotorowo”. Najważniejsze ustalenia dla Katowic: P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Katowice...*, s. 116. Wywieziono m.in. wyposażenie katowickich warsztatów kolejowych.

9 Na ten temat ostatnio: B. Kruk, *Militaryzacja kolei jako element umacniania władzy ludowej w Polsce po II wojnie światowej*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznej w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 293–305; Z. Bereszyński, *Koleje pod specjalnym nadzorem. Aparat bezpieczeństwa Polski Ludowej jako instrument nadzoru państwowego nad koleją w latach 1945–1956*, [w:] *Państwo wobec kolei...*, s. 309–328; P. Zawisza, *Koleje pod specjalnym nadzorem. Nadzór organów bezpieczeństwa publicznego nad PKP w latach 1945–1949*, [w:] „*Mkną po szynach...*”. *Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 259–268.

10 Podział według uchwały Rady Ministrów z 29 VIII 1945 r. – G. Kotlarz, H. Dąbrowski, E. Wieczorek, *Magistrala węglowa*, Rybnik 2017, s. 259.

11 Podczas II wojny światowej obszar Górnego Śląska podlegał dyrekcji w Opolu.

12 K. Soida i in., *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego*, Katowice 1997, s. 161, 166, 168.

13 Pewnego rodzaju działaniem w ramach zemsty było wypłacanie im 75% stawki zatrudnionych na tych samych stanowiskach Polaków. – AP Kat., CZPW, sygn. 29, s. 20. Do tej pory wiadomo było o takich działaniach jedynie na terenie Dolnośląskiej DOKP. M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 121.

prawdopodobniej również głównych stacji, a także bocznic przemysłowych) stały się głównymi narzędziami transportu wojsk Armii Czerwonej/Armii Radzieckiej¹⁴. Do tego zagadnienia przyjdzie jeszcze wrócić. Z drugiej kolejki musiała (!) wykonywać swoje zwyczajowe zadania, tj. przewóz gospodarczy i osób. W tym ostatnim przypadku, poza przewożącymi lokalnymi (wzrastającymi ale, co rozumiałe, początkowo raczej ograniczonymi), była kolej głównym środkiem transportu dla powojennych przesunięć ludności, które prowadzono na niespotykaną dotąd skalę. W tej sytuacji, przy niewielkich (niższych od potrzeb) stanach taboru, kolej musiała realizować dodatkowe zadania. Dość powiedzieć, że np. w styczniu 1946 r. było 26 pociągów z repatriantami, które miały 994 wagony (średnio po 38 wagonów) dla 20 857 osób i 1442 sztuk bydła¹⁵. W tym nadzwyczajnym czasie udało się z jednej strony już 1 lutego 1945 r. odprawić pierwsze pociągi pasażerskie, 7 (24?) lutego wyjechał pierwszy pociąg z węglem dla Warszawy¹⁶, a następnego dnia trzy z taką samą zawartością do Lublina¹⁷. Według dotychczasowej wiedzy w połowie lutego 1945 r., w obliczu nadal w wielu miejscach Górnego Śląska prowadzonych działań wojennych, ładowano dziennie od 100 do 200 wagonów z węglem¹⁸. Do 25 IX 1945 r. ruch kolejowy w obrębie dyrekcji prowadzono według czasu moskiewskiego, co wskazuje, że do tego czasu postanowienia umów z 11 VII i 15 VIII 1945 r. nie były realizowane¹⁹.

Nadzwyczajna Komisja Rządowa dla Usprawnienia Transportu Kolejowego

Skala zniszczeń wojennych oraz występujące trudności z odbudową, ale także typowy sposób ówczesnego działania polskiej administracji, powodował szczególną „sympatię” do działań „nadzwyczajnych”. Stąd 15 XI 1945 r., w obliczu m.in. zbliżającej się zimy, kłopotów aprowizacyjnych, ale przede wszystkim tych związanych z dostawami węgla dla innych niż Górny Śląsk regionów Polski, powołano Nadzwyczajną Komisję Rządową dla Usprawnienia Transportu Kolejowego²⁰.

14 W 1970 r. pisano, że przekuto na rosyjski rozstaw szyn: dwa tory Kraków–Katowice, jeden tor Katowice–Ligota, Katowice–Gliwice–Prudnik, jeden tor Batory–Bytom–Mikulczyce–Pyskowie–Strzelce–Opole Wschodnie–Wrocław, jeden tor Skawina–Dziedzice–Ostrava. 1 VIII 1945 r. sieć szerokotorowa miała liczyć 238 km, 1 I 1946 r. 173 km (w 1946 r. 7,3 mln t. towarów, 96% węgla), a sieć istniała w GOP do końca listopada 1947 r., obejmując 13 kopalń węgla. Długość szerokich torów stacyjnych wynosiła 100 km, a 1 IX 1947 r. sieć miała jeszcze 31 km. K. Soida i in., *op.cit.*, s. 166 [za: 25 lat Katowickiego Okręgu Kolejowego, Katowice 1970]. Jak wynika jednak z cytowanych w niniejszym artykule źródeł, sieć szerokotorowa była szersza i obejmowała więcej kopalń. Te same dane: M. Jerczyński, S. Koziarski, *op.cit.*, s. 121. Warto zauważyć, że Z. Tucholski podaje, że Wojenny Zarząd Odbudowy Kolei (radziecki) bocznicę szerokotorową doprowadził do 27 kopalń i 40 innych zakładów przemysłowych. Pomimo tego, że informacja ta w narracji odpowiada okresowi wcześniejszemu niż będący tematem artykułu warto o niej pamiętać. Autor nie wskazał jednak jakiego terenu dotyczyły te przekucia lub doprowadzenia. – Z. Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009, s. 29. Stacja Zabrze Północna była cała (?) szeroka jeszcze w maju 1947 r. – AP Kat., CZPW, sygn. 2590, s. 354.

15 AP Kat., CZPW, sygn. 28, s. 12. Do końca 1946 r. przez Katowice przejechało ponad 700 tys. repatriantów. – P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Katowice...*, s. 116.

16 Datę 24 lutego podaje ostatnio K. Soida. – P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Katowice...*, s. 117. Datę 7 lutego znajdziemy w starszej pracy. – M. Jerczyński, S. Koziarski, *op.cit.*, s. 121.

17 Jako ciekawostkę warto zauważyć, że 22 XII 1945 r. wydano nowy rozkład jazdy. Jak przyznawano w sprawozdaniu z działania Komisji Nadzwyczajnej, 40% pociągów pasażerskich kursowało punktualnie, pozostałe miały opóźnienia od 30 do 150 minut. – AP Kat., CZPW, sygn. 28, s. 10.

18 K. Soida i in., *op.cit.*, s. 168.

19 Ibidem, s. 166–167; P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Katowice...*, s. 117.

20 Powołana formalnie na trzy miesiące, zakończyła faktycznie pracę w marcu 1946 r., choć rozliczenia jej działalności zachowane są w aktach jeszcze z lipca 1946 r. (patrz pismo z 6 VII 1946 r. – AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 2). Formalnie jednak uchwała powołująca została zniesiona dopiero wykazem w 1972 r. W tytule aktu figuruje jako „Nadzwyczajna Komisja dla spraw kolejowych”. „Monitor Polski” 1945, nr 52, poz. 119. Uchylenie: „Monitor Polski” 1972, nr 58, poz. 311. Skład i zadania Komisji dobrze opisywał powołujący ją akt prawny:

„2. W skład Nadzwyczajnej Komisji wchodzi: Przewodniczący. Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów jako Przewodniczący, Prezes Centralnego Urzędu Planowania jako Zastępca Przewodniczącego, Minister Komunikacji, przedstawiciel Ministra Komunikacji, przedstawiciel Ministra Bezpieczeństwa Publicznego oraz dwaj delegaci Z.Z.K.

3. Nadzwyczajna Komisja jest uprawniona do wydawania zarządzeń potrzebnych celem usprawnienia komunikacji, w pierwszym rzędzie w zakresie:

- a) wykonywania planów przewozowych,
- b) spraw zużycia węgla na P.K.P.,
- c) wykonania zobowiązań innych resortów względem P.K.P.,
- d) spraw zaopatrzenia kolejarzy,
- e) stanu ilościowego pracowników P.K.P.,
- f) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

Na jej czele stanął Hilary Minc²¹, a poza nim zasiadali w niej Jan Rabanowski (minister odpowiedzialny za kolej) i Józef Różański. Ten skład jasno pokazuje cele i metody, które przyświecały jej istnieniu. Kluczowe dla gospodarki funkcjonowanie kolei zostało opatrzone dozorem ministra odpowiedzialnego merytorycznie, ale i wsparte „autorytetem” sił bezpieczeństwa. To co ważne, członkowie Komisji mieli pełny wgląd w dokumentację PKP. Poza centralną Komisją powołano jej dyrekcyjne organy. W Katowicach funkcję delegata pełnił Feliks Szczepański²², dyrektor Biura Kontroli CZPW, natomiast naczelnym delegatem węglowym został Fryderyk Topolski, naczelnny dyrektor CZPW²³. Na tym przykładzie doskonale widać, jakie było znaczenie węgla dla polskiej gospodarki (i polityki), ale też dla kolei (jako konsumenta i kontrahenta).

Podstawowym, zachowanym w aktach (bo w istocie, co widać z dokumentów, działania miały szeroki wydźwięk) sposobem funkcjonowania Komisji była drobiazgowość sprawozdawczość²⁴. Do jej wyników przyjdzie jeszcze w niniejszym tekście wrócić. Miała ona różne formy, ale do najważniejszych zaliczyć należy codzienne raporty z załadunku węgla w poszczególnych kopalniach i zjednoczeniach, a od 1 XII 1945 r. powrócono do ścisłej kolejowej sprawozdawczości węglowej²⁵. Co zrozumiałe, delegaci dokonywali również kontroli działalności katowickiej DOKP²⁶ oraz gospodarki węglowej całego PKP (także w formie kontroli „lotnych”²⁷). W tym ostatnim przypadku warto zwrócić uwagę na zidentyfikowany problem „manek” węglowych w dyrekcjach warszawskiej i gdańskiej. Niezwykle ważny pozostaje tutaj raport z 25 II 1946 r.²⁸. Delegat wydawał również szereg drobniejszych decyzji administracyjnych, które w normalnych warunkach powinny były być wewnętrzną sprawą PKP, ale też przyznawał premie dla kolejarzy²⁹. Delegaci Komisji zwalczali również występujące nieprawidłowości w funkcjonowaniu kolei, które w warunkach militaryzacji były zagrożone niezwykle surowymi karami. Do szczególnie uciążliwych (ale też świadczących o kreatywności kolejarzy i klientów kolei) należał przewóz węgla w wagonach służbowych³⁰, nadawanie węgla jako przesyłki drobnicowej (co było zakazane)³¹, czy wreszcie masowe kradzieże przewożonego węgla. Do ciekawszych przykładów tych ostatnich

g) pociągnięcia do odpowiedzialności winnych niesprawnego funkcjonowania kolei”.

Gdy 23 XI 1945 r. H. Minc, w oparciu o sprawozdania napływające z dyrekcji, stwierdził, że ich najważniejszym problemem był: brak węgla dla kolei, sytuacja aprowizacyjna i bytowa kolejarzy, ustalenie norm zużycia węgla przez tabor, kwestia premii dla maszynistów, kierowników pociągów, kierowników kolejowych składów opałowych, wadliwe funkcjonowanie służby zasobów, która nie potrafiła wskazać źródeł nabycia niezbędnego wyposażenia oraz ochrona przewozów. – AP Kat., CZPW, sygn. 27, s. 63–64. Por. też odpis Regulaminu z 15 XI 1945 r. – Ibidem, s. 81–82; Instrukcja dla delegata – Ibidem, s. 83.

21 Por.: P. Madaliński, *Transport kolejowy w wystąpieniach Hilarego Minca w latach 1944–1948*, [w:] „*Mkną po szynach...*”..., s. 251–258.

22 AP Kat., CZPW, sygn. 5147, s. 43 (także w innych jednostkach); sygn. 30, s. 9.

23 Nominacja z 17 XI 1945 r. – AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 174; sygn. 27, s. 33. Na kluczowym zebraniu 25 listopada podzielono zakres pracy pracowników Delegatury (Ibidem, s. 33–37). Instrukcja dla delegatów węglowych. – Ibidem, s. 66–67. W Delegaturze pracowali ponadto: Franciszek Jopek (odpowiedzialny za załadunek węgla), Marian Rzepko (odpowiedzialny za transport węgla kolejowego na stacjach rozdzielczych), Feliks Szczepański i Józef Sucholot (odpowiedzialni za transport węgla kolejowego od stacji rozdzielczych do punktów zbiorczych i parowozowni), Franciszek Woźnica (kontrola gospodarki węglowej w parowozowniach), Jan Proskauer i Marian Lissowski (współpraca zwłaszcza z Biurem Węglowym PKP), Henryk Klingofer (sekretarz). Wszyscy oni byli pracownikami CZPW. Pełny wykaz: AP Kat., CZPW, sygn. 31, s. 59, 61.

24 Por. zarządzenia zachowane w: AP Kat., CZPW, sygn. 29, np. s. 18 (z 29 XI 1945 r.).

25 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 134–135.

26 Przykładowo sprawozdanie z 12 I 1946 r. informowało, że Komisja prowadziła 100 spraw dyscyplinarnych, z czego 4 dotyczyły kradzieży, 6 spowodowania awarii, 49 wypadków, a 10 przypadków malwersacji; 25 spraw przekazano prokuratorowi (wojskowemu), dwie zakończyły się orzeczeniami dyscyplinarnymi, a pozostałe nadal pozostawały w dochodzeniu. – AP Kat., CZPW, sygn. 30, s. 9.

27 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 25. Sprawozdanie z kontroli DOKP Łódź. – AP Kat., CZPW, sygn. 28, s. 2–9.

28 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 42–55. Najciekawszy wniosek: „Brak wyszkolonego personelu kolejowego, a w szczególności brak personelu sumiennego jest źródłem zła. Należałoby wprowadzić selekcję pracowników kolejowych, zwalniając ze służby element niewłaściwy. Przede wszystkim w szeregach SOKu winno się wyeliminować pracowników, którzy nie są godni nazwy strażnika kolejowego i munduru. Źródłem zła jest niewątpliwie niskie uposażenie pracowników kolejowych i brak aprowizacji”. – Ibidem, s. 54.

29 Przykładowo wydał zgodę 21 I 1946 r. na załadunek węgla dla potrzeb DOKP Katowice do normalnych węglarek (AP Kat., CZPW, sygn. 29, s. 2); 12 II 1946 r. na podstawienie wagonów dla przesyłki 60 t węgla deputatowego pracowników kopalni „Nowy Orzeł Biały” za dostarczone ziemniaki (AP Kat., CZPW, sygn. 29, s. 1); 28 XI 1945 r. skierowano wniosek do Warszawy o pozyskanie tzw. kołówek, tj. obrabiarek do kół parowozowych, których DOKP Katowice nie miała i z racji braku warsztatów nie można było prowadzić średnich remontów parowozów. Sugerowano import albo pozyskanie z fabryki Kosika w Jeleniej Górze (C. Kosik, Schlesischer Rohrleitungs-Apparatebau), gdzie „podobno” miały być. Równie symptomatycznie pokazuje to rzeczywistość bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej. – AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 15, 36–37.

30 AP Kat., CZPW, sygn. 32, s. 62.

31 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 99. „Zwalczyliśmy nadużycia wagonowe pod postacią przemykania ładownych wagonów w tzw. pociągach-wieruszkach, przewóz węgla w wagonach służbowych, fałszowanie deklaracji towarowych.” – AP Kat., CZPW, sygn. 29, s. 3.

działań zaliczyć można odcinek Wolbrom–Charsznica, gdzie na jeden pociąg dokonano siedmiu napadów³², czy stwierdzanie całowagonowych (!) braków węgla w pociągach w Przemyślu. Co zrozumiałe, do grona korzystających z możliwości kradzieży zaliczali się również kolejarze³³. Zastanawia konstatacja, że po dłuższym czasie opanowano sytuację na nowych odcinkach kradzieży, ale tam gdzie proceder ten istniał jeszcze przed II wojną światową, nie potrafiono im zapobiegać³⁴. Część „kradzieży” miała jednak charakter bardziej formalny. Znane są przypadki, gdy węgiel eksportowy poszczególne dyrekcje rekwirowały dla własnych potrzeb gospodarczych, czyli np. prowadzenia ruchu pociągów. Przykładowo 29 XI 1945 r. dyrekcja poznańska przekazała taki skład do Olsztyna, a 7 grudnia dyrekcja łódzka dokonała po prostu rekwizycji³⁵. Skądinąd warto pamiętać, że poszczególne dyrekcje narzekały na jakość dostarczanego im węgla służbowego. Po części uzasadniało to także rekwizycje właśnie węgla eksportowego, a więc, w domyśle, dobrej jakości. Dnia 16 XII 1945 r. w Gdyni podczas kontroli wagonów z węglem stwierdzono, że w dostarczonej partii od 4,53 do 44,83% zajmował popiół. Wzbudzało to zrozumiałe niezadowolenie, bowiem „węgiel” taki nie posiadał wystarczającej kaloryczności do palenia w kotłach parowozów, zbyt mocno je zanieczyszczał i powodował częstsze ich wyłączenia³⁶. Co więcej, w istniejących warunkach technicznych, zużycie węgla służbowego drastycznie wzrosło. Analizowano, że wzrost sięgał 47% względem 1938 r.³⁷. Jako przyczyny tego negatywnego zjawiska wskazywano przede wszystkim pracę ciągłą lokomotyw, skalę zniszczeń oraz niskie prędkości pracy (średnio 10 km/h)³⁸.

Priorytet przewozu węgla powodował także działania nietypowe, takie jak zewidencjonowanie stojących (i blokujących) stacje katowickiego okręgu wagonów załadowanych skradzionymi przez władze radzieckie towarami. Wykaz ten jest bardzo interesujący, bo pozwala na stwierdzenie nie tylko co wywożono (wszystko), ale i najprawdopodobniej, skąd i którędy. Te ostatnie dane uzyskać można analizując miejsca zatrzymania wagonów³⁹. Podsumowując, należy zauważyć, że jeszcze w listopadzie 1945 r. było to 4149 zajętych dobrami wagonów.

Priorytet przewozu węgla powodował, że ruch osobowy inny niż repatriacyjny oraz ruch pociągów z ładunkami na Górny Śląsk nie były traktowane równorzędnie z wywozem z tego regionu, zwłaszcza węgla. Powodowało to np. wstrzymanie wwozu kopalniaków z Sosnowca na Górny Śląsk, gdzie wprost zalecono transport drogowy (w tym końmi)⁴⁰. Zawieszano także pociągi pasażerskie (czy też wprowadzono bardzo powolne pociągi mieszane⁴¹), które zajmowały w ruchu parowozy. Tych ostatnich brakowało dla obsługi pociągów węglowych⁴². Usiłowano także wykorzy-

32 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 117. Por.: AP Kat., CZPW, sygn. 32, s. 74 (napad na pociąg na stacji Rozpsza).

33 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 101. „Wagony bywają w drodze przeładowywane i dochodzą na punkt graniczny zupełnie puste, z czego należy wnioskować, że kradzieże wzmożyły się już do rozmiarów całowagonowych” (pismo z 27 XII 1945 r.). Jak mogło być inaczej, skoro np. w Olsztynie, Białymstoku i Korszach nie było wag wagonowych w składach węglowych i zapasy węgla oceniano „na oko”. – AP Kat., CZPW, sygn. 28, s. 13–14.

34 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 90.

35 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 142–143; sygn. 32, s. 254–255.

36 F. Topolski podkreślał jednak, że badania zawartości „węgla w węglu” można realizować wyłącznie na kopalni lub stacji nadawczej.

– AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 3, 7–9. Por. też podobne obszerne akta reklamacji dyrekcji gdańskiej. – AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 66–72 (analiza z 2 I 1946 r.).

37 Por.: Analiza Jana Obrąpalskiego. – AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 20. 27 XII 1945 r. opublikowano „Uwagi do projektu ob. Inż. Czesława Bąbińskiego w sprawie zwiększenia wysyłki węgla z DOKP Katowice” (projekt przygotowała Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego). Dokument sugerował zmniejszenie ilości sortymentów przewożonego węgla, wydzielenie kopalń ładujących węgiel dla DOKP Katowice oraz dla pozostałych rejonów Polski, wysyłanie składów z kopalń do punktów wylotowych i dopiero tam segregowanie na odbiorców oraz rozdział węgla i sporządzanie dokumentów kolejowych dopiero na stacjach wylotowych. – AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 104–108.

38 AP Kat., CZPW, sygn. 27, s. 87–88 („przed wojną rzadkie były wypadki przymusowego zwalniania chyżości przez pociągi”).

39 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 149–151 (informacja z 30 XI 1945 r.). Wykaz obejmował m.in.: Bytom – 24 wagony z żelazem i złomem, nadane kwiecień 1945 r.; Bielsko – 107 wagonów z maszynami elektrycznymi, 5 z maszynami fabrycznymi, 6 ze złomem żelaznym i 4 ze sprzętem budowlanym (wszystkie nadane w kwietniu); Mysłowice – 40 wagonów z maszynami rolniczymi, 35 wagonów z fasolą i grochem, 32 wagony z cukrem (wszystkie naładowane w kwietniu); Kostuchna – 11 wagonów z maszynami i 2 ze sprzętem kolei wąskotorowej (nadane w marcu); Rybnik – 40 wagonów z szynami kolejowymi (nadane w kwietniu); Opole – 66 wagonów z żelazem „zdobyczą”, załadowane w kwietniu; Prudnik – 56 wagonów ze sprzętem kolei wąskotorowych (nadane w marcu); Kędzierzyn – 40 wagonów z nawierzchnią kolejową, 67 z maszynami fabrycznymi, 36 z bankami żelaznymi i blaszanymi, 46 wagonów z cukrem, nadane w kwietniu; Zagórze – 45 wagonów z inwentarzem kolejowym (nadane w kwietniu); Herby Nowe – 38 wagonów z parowozami (!, nadane w kwietniu); Koźle Port – 52 wagony z silnikami „motory” oraz 321 wagonów z cukrem (nadane w kwietniu). Podobnie raportowała dyrekcja wrocławska w grudniu 1945 r. – AP Kat., CZPW, sygn. 27, s. 6. Por. opisy skali rabunków dokonywanych w rejonie Raciborza – P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Gliwice...*, s. 55–56.

40 AP Kat., CZPW, sygn. 27, s. 25 (29 XI 1945 r.).

41 AP Kat., CZPW, sygn. 32, s. 98.

42 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 147.

stywać parowozy obce (zwłaszcza sąsiednich dyrekcji), które w oczekiwaniu na wypoczywających po służbie maszynistów, znajdowały się na terenie dyrekcji. Kluczowe było tutaj wywiezienie składów z węglem poza granice okręgu⁴³. W tej sytuacji próbowano również uporządkować przydziały węgla, stąd np. Hilary Minc 13 XII 1945 r. zobowiązał do dziennego przekazywania co najmniej 2600 t węgla dla łódzkiego przemysłu i elektrowni⁴⁴, czy minimum ośmiu składów dziennie do portów (9 II 1946 r.)⁴⁵. Tymczasem producent płyt ogniotrwałych do parowozów z Częstochowy, tamtejsze Zakłady Ceramiczne, węgla nie otrzymywały, a domagając się go podkreślały swoją pracę dla kolei. Droga uzyskania tego „cennego” towaru była jednak w odniesieniu do tego przedsięwzięcia bardziej skomplikowana. W dyskusji podnoszono, że Zakłady nie zostały ujęte w zamówieniu złożonym przez Centralny Zarząd Przemysłu Budowlanego; domniemywano zatem, że może podlegały Departamentowi Przemysłu Miejscowego... Ostatecznie zaproponowano, że otrzymają węgiel z puli gospodarczej PKP⁴⁶. Proponowano zatem rozwiązywanie problemu drogą dokładnych przydziałów oraz usiłowano racjonalizować załadunek i wywóz. Dla rozwiązania problemu z brakiem taboru 18 XII 1945 r. przejęto cały tabor (także wojskowy i samorządowy) od instytucji, które nie dysponowały zgodą Komisji na przewóz węgla⁴⁷. Działania te miały jednak ograniczony skutek. Wąskim gardłem pozostawał załadunek (braki węglarek czy wykorzystywanych nawet wagonów platform) oraz wywóz. Minc domagał się 65 tys. t na dzień na początku stycznia (w tym 20 tys. t dla PKP), jednocześnie jednak z powodów technicznych nie było to możliwe do realizacji⁴⁸. Usiłowano wymóc zmiany przebiegu pociągów z węglem eksportowym przez Ostrów Wielkopolski, a 28 I 1946 r. uruchomiono radziecki pociąg wahałdowy z węglem wałbrzyskim⁴⁹. Problem z brakiem parowozów usiłowano rozwiązywać taborom dyrekcji sąsiednich, co nie dawało jednak dobrych rezultatów. Symboliczne może być tutaj zestawienie z końca grudnia 1945 r., gdzie załadowano 269 784 t węgla, ale wywieziono poza granice okręgu jedynie 224 152 t⁵⁰. Działo się tak mimo tego, że 25 XI 1945 r. wprost stwierdzono, iż dyrekcja katowicka była traktowana jako uprzywilejowana względem pozostałych⁵¹. Z tej perspektywy kluczowe były trzy punkty kontrolne – Tarnowskie Góry, Łazy i Strzemieszyce⁵², które stanowiły punkty odpowiedzialności dyrekcji katowickiej. Usiłowano wprowadzić konwoje między kopalniami a tymi stacjami, ale zrezygnowano z tego⁵³.

Nacisk na załadunek węgla na wagony szerokotorowe, w tym zwłaszcza na kopalniach, których stacje były w całości przekute na rosyjski rozstaw szyn, wiązał się jednak ze sporymi problemami technicznymi. Podstawiane wagony były zanieczyszczone, bardzo często były to platformy (które łatwo można było okradać); wreszcie normą stało się dostarczanie mniejszej ilości wagonów niż zamawiano czy wagonów uszkodzonych. Rytm pracy w kopalniach powodował, że nie ładowano wagonów w nocy, zatem wagony późno podstawione nie były ładowane w tym samym dniu⁵⁴. Podobnie zresztą było w odniesieniu do załadunku na wagony normalnotorowe. Dnia 1 V 1945 r. w kopalniach „Jowisz”, „Renard” i „Kazimierz” podstawiono więcej wagonów niż oczekiwano, a na kopalni „Piast” nie załadowano wagonów z powodu późnego podstawienia⁵⁵.

43 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 144; sygn. 27, s. 15. Wprost przyznawano, że kluczowe były parowozy łódzkie. – AP Kat., CZPW, sygn. 28, s. 10.

44 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 140.

45 Ibidem, s. 73.

46 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 80–81; sygn. 32, s. 53.

47 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 129–130.

48 Ibidem, s. 118, 120. W drugiej połowie stycznia 1946 r. H. Minc domagał się 75 tys. t dziennie (należy zakładać, że poza węglem służbowym). – Ibidem, s. 98.

49 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 86 (na wniosek z 18 stycznia – AP Kat., CZPW, sygn. 5147, s. 23).

50 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 115.

51 AP Kat., CZPW, sygn. 27, s. 45. „Nagrodą” za taką pozycję było wykorzystywanie do zaopatrzenia jej terenu w węgiel wagonów serii „x”, tzn. chorych. – Ibidem, s. 65.

52 Choć punktów stycznych było na początku grudnia więcej. – AP Kat., CZPW, sygn. 27, s. 22. Por. też notatka z 21 XI 1945 r. – Ibidem, s. 77.

53 Por. propozycje z grudnia 1945 r. – AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 105–106; sygn. 27, s. 26 (także z listopada 1945 r.). Uznano konwoje za zbyt uciążliwe dla kopalń (Ibidem, s. 32).

54 AP Kat., CZPW, sygn. 5134, s. 52, 123; sygn. 27, s. 31 (na kopalnię „Siemianowice” wagony podstawiono o godz. 21:00). Por. też poszczególne raporty dzienne przechowywane w tej teczce. AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 82 (projekt regulacji z 25 I 1946 r.). W notatce z 19 grudnia pisano: „Kopalnia Bobrek miała 16 b.m. wypadek podstawienia wagonów zapełnionych gnojem i różnymi zanieczyszczeniami tak, że kilka godzin trwało oczyszczenie; z tego też powodu kilka wagonów niezaładowano”. Wykaz podaje kopalnie: „Prezydent”, „Walenty-Wawel”, „Bobrek”, „Łagiewniki”, „Centrum”, „Mikulczyce”, „Ludwik”, „Sośnica”, Zabrze-Wschód” (co ciekawe, ładowane miały być sortymenty dla PKP!), „Kleofas”, „Mysłowice” i „Katowice”. – AP Kat., CZPW, sygn. 27, s. 2–3.

55 AP Kat., CZPW, sygn. 5134, s. 118.

Kolej i przemysł

Zakończenie działalności Komisji wiosną 1946 r. nie wiązało się z rozwiązaniem istniejących problemów. Wiele z wytyczonych w kluczowym okresie rozwiązań stosowano także później. Zmianie uległy natomiast codzienne sprawy górnośląskich kolei. W poniższej części autor spróbował przedstawić obraz relacji między koleją a przemysłem (głównie górnictwem, choć branże związane z nim organicznie również znalazły swoje odbicie w analizowanych źródłach) w tym czasie. Przykładem skomplikowanych realiów powojennych może być skarga zakładów hutniczych, którym Rosjanie zarekwirowali 11 parowozów wąskotorowych (wywiezionych do Stryja). Kolejarze proponowali w zamian 13 sztuk parowozów z dostaw UNRRA, ale (pomijając kwestie przeszkolenia w obsłudze) były one przeznaczone na węższy rozstaw szyn i wymagały przekucia⁵⁶. Dążenie do uporządkowania sytuacji ruchowej i poprawy dostępności wagonów powodowało także, że usiłowano również na sieci wąskotorowej wprowadzać ruch wahadłowy, prezentowany jako remedium na problemy (podobnie zresztą działano na sieci normalnotorowej, gdzie ustalono 18 stałych tras węglowych oraz uruchomiono 18 stałych pociągów węglowych w kierunku Karsznic⁵⁷). Sprzeciwiali się jednak temu kolejarze⁵⁸. Warto też wskazać, że na początku 1946 r. przewozy dla hutnictwa sięgały 50% obrotów na kolejach wąskotorowych⁵⁹. Istniejąca, wspomniana już, sieć szerokotorowa w latach 1946–1947 podlegała sukcesywnemu przekuwaniu na tor normalny. Nie były to działania bezinwazyjne, bo, w najlepszym przypadku, ograniczały możliwość wykorzystywania zakładu w czasie tych prac i konieczność zwałowania wydobytego węgla⁶⁰. Dnia 14 I 1946 r. uzyskano zgodę na przekucie bocznic do kopalń „Walenty-Wawel”, „Katowice” i „Eminencja” oraz na zachowanie podwójnej szerokości do kopalni „Zabrze-Wschód”⁶¹. Jeszcze 4 stycznia podobną zgodę uzyskano dla kopalni „Centrum” w Karbie i „Prezydent” w Chorzowie⁶². Dnia 2 III 1946 r. wskazywano, że aby osiągnąć zakładany cel dzienny produkcji węgla (ówcześnie 85 tys. t), konieczne byłoby przekucie torów w kopalniach „Szombierki” i „Rozbark”⁶³. Czy za tymi zgodami poszła realizacja? Analizując raporty z faktycznych działań wiadomo, że dopiero w październiku i listopadzie 1947 r. (!), podczas ostatniej fazy przekuwania, działania te objęły kopalnie „Katowice”, „Eminencja”, „Ludwik”, „Mikulczyce”, „Rokitnica”, „Miechowice”, „Rozbark”, „Kleofas”, „Wieczorek”, „Łagiewniki”, „Wyzwolenie” i „Mysłowice”, tj. zakłady z katowickiego i zabrskiego zjednoczenia⁶⁴.

56 AP Kat., CZPW, sygn. 27, s. 5 (protokół z konferencji w 17 XII 1945 r.).

57 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 88. Por. ustalenie stałych i dodatkowych kierunków stacji nadania i kopalni załadunku. – AP Kat., CZPW, sygn. 5147, s. 31–32. Wiadomo z innych źródeł, że kopalnie nie przestrzegały tego ściśle. Zob. postępowanie kopalni „Makoszowy” ze stycznia 1946 r. – AP Kat., CZPW, sygn. 30, s. 5.

58 AP Kat., CZPW, sygn. 27, s. 5. „Pociągi wahadłowe wpływają ujemnie na obrót wagonów i są tworzone kosztem innych dziedzin przemysłu”. Do ciekawszych postulatów hutnictwa wobec PKP należało usprawnienie obsługi kolejowej portu w Gliwicach (przydzielenie jednego parowozu szerokotorowego – co oznacza, że był tam tor szeroki!), zwiększenie ilości parowozów w węźle katowickim czy uruchomienie wahadeł (5 konkretnych relacji między kopalniami i hutami). – Ibidem, s. 8.

59 AP Kat., CZPW, sygn. 5147, s. 25.

60 Przykładowo w styczniu 1946 r. przekuto 13 850 m.b. torów szlaków, 19 472 m.b. torów stacyjnych, 58 rozjazdów zwykłych i 31 angielskich. – AP Kat., CZPW, sygn. 28, s. 11.

61 AP Kat., CZPW, sygn. 5147, s. 41. Co ciekawe, powyższe wynikało z uzyskania zgody H. Minca na zmniejszenie załadunku na tor szeroki do 29–30 tys. t węgla dziennie. Por. analiza z 21 XII 1945 r. wskazująca, że to przekucie nie przyniesie strat w eksporcie węgla. – AP Kat., CZPW, sygn. 32, s. 191–192.

62 AP Kat., CZPW, sygn. 32, s. 40. Z innych dokumentów wiadomo, że 5 stycznia przekucie rozpoczęto na kopalni „Centrum”, a na kopalni „Prezydent” prace miały rozpocząć się 7 stycznia. Co ciekawe, „formalnie z płk. Masłyginem [kwestii tej] nie uzgodniono”. – AP Kat., CZPW, sygn. 31, s. 83.

63 AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 31. Podobnie oczekiwano przekucia torów Biskupice–Karb–Bobrek oraz bocznic kopalni „Prezydent”, „Katowice” i „Eminencja”, co miało pomóc w zwiększeniu załadunku na tor normalny. – AP Kat., CZPW, sygn. 26, s. 115. Pod koniec stycznia 1946 r. Szepeński domagał się przekucia odcinka Zabrze Wschód–Sośnica. – AP Kat., CZPW, sygn. 32, s. 54.

64 AP Kat., CZPW, sygn. 2590, s. 60 (podziękowanie z 17 XI 1947 r.). Co ciekawe, 9 XII 1947 r., CZPW pytał kierownictwa Katowickiego, Zabrskiego i Bytomskiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego, kto przekuwał tory bocznicowe na terenach kopalnianych oraz kto przekuwał na gruntach kolejowych – PKP czy kopalnie? – AP Kat., CZPW, sygn. 2590, s. 14. Pytanie powyższe miało najprawdopodobniej związek z obciążaniem przez PKP kopalni kosztami prac. Por.: Ibidem, s. 39. Zob. też informację o przesłaniu do DOKP kalkulacji kosztów przekucia w kopalniach „Katowice” i „Eminencja” z 6 XI 1947 r. – Ibidem, s. 91.

Sposobem na wzajemne relacje między koleją i górnictwem był „wyścig pracy”⁶⁵. Teoretycznie miał on pomóc rozwiązać, wielokrotnie tutaj wspomniane, problemy. Patrząc jednak na źródła prezentujące wzajemne relacje między tymi branżami, z łatwością można dostrzec, że towarzyszyły im konflikty. Szczególnym polem sporów były opłaty postojowe. Ze względu na to, że zadrażnienia w tym temacie dotyczyły odpowiedzialności za sytuacje losowe, widać wyraźnie, że obie strony miały spore problemy ze współpracą. Do najbardziej symptomatycznych przykładów wzajemnego niezrozumienia zaliczyć należy spór o pożary podziemne. Skutkowały one, z perspektywy kopalni, ograniczeniem wydobycia, czy nawet zamknięciem odcinków kopalni. Tymczasem PKP domagały się od kopalni postojowego za podstawione wagony, których nie można było napełnić⁶⁶. Podobnie jak np. Rudzkie Gwarectwo Węglowe w 1947 r., kopalnie skarżyły się, że PKP nie odbierały załadowanych wagonów, a jednocześnie domaga się opłat za nie. Podobnie spierano się o koszty opóźnionych dostaw pod załadunek. Polskie Koleje Państwowe w każdym z tych przypadków domagały się uiszczania regulaminowych kwot, nie siłąc się specjalnie na negocjacje z klientami⁶⁷.

Górnictwo potrzebowało pracowników. Bardzo często zamieszkiwali oni miejscowości odległe od miejsca zatrudnienia, ale położone wzdłuż pobliskich linii kolejowych. W tym czasie kolej była jeszcze ważnym środkiem transportu zakładowego. Tymczasem w 1947 r. jedna zmiana rozkładu jazdy spowodowała, że pracownicy gremialnie porzucili na odcinku Kazimierz–Bukowno przez Jaworzno korzystanie z usług PKP, ze względu na niedostosowanie do godzin prac. Kopalnia „Kazimierz-Juliusz” domagała się zatem, aby pociągi dojeżdżały do pobliskiej stacji o 5:30, 11:30 i 21:30, a odjeżdżały o 6:40, 14:30 i 22:30. Taki rozkład gwarantował PKP, według kopalni, ok. 400 wiernych pasażerów⁶⁸. Podobnie górnictwo było zainteresowane uruchomieniem przewozów pasażerskich na odcinku Brzeziny–Ząbkowice, ale PKP domagały się od Dąbrowskiego Zjednoczenie Przemysłu Węglowego (ZPW) pokrycia 65% kosztów prac i przewozów. Również tutaj kopalnia chciała ściągać pracowników z okolicznych miejscowości, zapewniając im odpowiednie warunki podróży, gdyż „tylko dobrze wypoczęty pracownik – jak pisano – umożliwi wykonanie nam zakreślonego planu wydobycia”⁶⁹. Jak wynika z rozkładów jazdy, wspomniane przewozy uruchomiono. Problemem dla górnictwa pozostawała wreszcie „polityka” handlowa PKP. Przykładowo podjęto decyzję o likwidacji ekspedycji towarowej na stacji Rymer i przeniesienie jej do Niedobczyc. Ze względu na to, że w pobliżu Rymera znajdowała się kopalnia, a Niedobczyce były w istocie, już wówczas, stacją węglową dla okolicznych kopalń, było to racjonalne z perspektywy PKP, ale całkowicie pomijało znaczenie i interesy klientów kolei⁷⁰.

Przewozy kopalń województwa śląskiego

Ostatnim elementem artykułu pozostaje prezentacja części danych na temat przewozów prowadzonych z górnośląskich, zagłębiowskich i krakowskich kopalń. W istocie liczby te, których analiza stanie się tematem odrębnego opracowania, pokazują, jak w rzeczywistości układały się wzajemne relacje między PKP a górnictwem. Od 25 III 1945 r. zachowały się dzienne raporty z załadunku węgla. Od 1 maja do 8 lipca raporty te obejmowały załadunek podzielony według wagi, później według liczby wagonów. Brakuje przy tym raportów z okresu 26 marca–30 kwietnia, z wyjątkiem pojedynczych z kwietnia. Ze źródła tego wynika przede wszystkim, że wszystkie kopalnie katowickiego i zabrskiego zjednoczenia były przekute na tor szeroki. I najprawdopodobniej obejmowało to całość ruchu (poza ewentualnym wąskotorowym technicznym). Świadczy to o doborze określonych gatunków węgla przez Rosjan (choć nie tylko). Najprawdopodobniej w krakowskim, dąbrowskim, rudzkim, mikołowskim, opolskim i rybnickim zjednoczeniach istniały

65 AP Kat., CZPW, sygn. 5147, s. 1; sygn. 31, s. 75–76.

66 Podobnie PKP podstawiały wagon powyżej 20 t ładowności, wobec zamówienia na 15 t. W związku z tym, zgodnie z regulaminem, nadawca przesyłki płacił za przewóz oczywiście 20 t. – AP Kat., CZPW, sygn. 2590, s. 40, 56 (wprost przyznawano, że PKP miały takie prawo, a CZPW usiłowało protestować w ministerstwie. – Ibidem). Przykładowo: załadunek 11 060 kg, opłata za 20 t. – Ibidem, s. 272 (301), 290 (320).

67 AP Kat., CZPW, sygn. 2590, s. 22–23, 30, 121, 189 (o „sile wyższej”), 125, 144.

68 Ibidem, s. 338. Podobnie np. na odcinku Katowice–Oświęcim. – AP Kat., sygn. 2590, s. 141.

69 AP Kat., CZPW, sygn. 2590, s. 43–50. Warto jednak zauważyć, że wydatkowanie środków zdecydowanie sprzeciwiało się CZPW. – Ibidem, s. 51, 181. Cyt.: Ibidem, s. 70. Porównaj plany budowy przystanków osobowych Przechlebie i Czekanów Wieś na linii piaskowej Przechlebie–Makoszowy, gdzie w 1947 r. przewożono pracowników; 14 VI 1947 r. miało miejsce spotkanie na ten temat, ale wniosek do ministerstwa złożony przez CZPW obejmował podobne przystanki na linii Pyskowice–Zabrze Biskupice. – Ibidem, s. 231, 260 (289).

70 Ibidem, s. 83.

wyłącznie tory normalne, ale w gliwickim i rudzkim zdarzały się incydentalne nadania na tor szeroki. W chorzowskim i bytomskim zjednoczeniach na kopalniach spotykano tory szerokie i normalne. Według różnych wykazów tory szerokie znajdowały się w następujących kopalniach: „Eminencja”, „Giesche” (później „Janów”), „Katowice”, „Kleofas”, „Mysłowice”, „Wujek”, „Prezydent”, „Wyzwolenie”, „Szombierki”, „Wirek”, „Łagiewniki”, „Rozbark”, „Centrum”, „Bytom”, „Miechowice”, „Rokitnica”, „Mikulczyce”, „Jadwiga”, „Ludwik” oraz „Zabrze”, ale też wiadomo, że w kopalni „Sośnica” (gliwickie zjednoczenie)⁷¹. Choć jak widać z danych zamieszczonych w tabeli 2, w początkowych miesiącach załadunek na torze szerokim odbywał się także w bliżej nieokreślonej, kopalni zjednoczenia mikołowskiego. W tabeli 1 zamieszczono określone przez górników i kolejarzy normy maksymalnego dziennego załadunku wagonów szerokich na poszczególnych kopalniach, gdzie znajdowały się również (lub tylko) tory szerokie.

Tabela 1

*Możliwości ładowania na torze szerokim, 20 XII 1945 r.**

| Lp. | Kopalnia | Zjednoczenie | Załadunek maksymalny w dni robocze | Załadunek maksymalny w święta | W tym wagony kryte |
|-----|-----------------|--------------|------------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| 1 | „Mysłowice” | katowickie | 2 000 | 500 | 200 |
| 2 | „Janów” | katowickie | 2 200 | 800 | 200 |
| 3 | „Kleofas” | katowickie | 2 000 | 600 | 0 |
| 4 | „Katowice” | katowickie | 1 600 | 200 | 50 |
| 5 | „Eminencja” | katowickie | 600 | 150 | 100 |
| 6 | „Prezydent” | chorzowskie | 2 300 | 700 | 150 |
| 7 | „Wyzwolenie” | chorzowskie | 2 000 | 600 | 1 001 |
| 8 | „Walenty-Wawel” | rudzkie | 1 200 | 700 | 100 |
| 9 | „Szombierki” | rudzkie | 1 800 | 700 | 50 |
| 10 | „Bobrek” | rudzkie | 2 000 | 1 200 | 100 |
| 11 | „Łagiewniki” | bytomskie | 1 000 | 350 | 100 |
| 12 | „Rozbark” | bytomskie | 1 100 | 500 | 0 |
| 13 | „Centrum” | bytomskie | 2 500 | 600 | 0 |
| 14 | „Miechowice” | zabrzańskie | 1 000 | 500 | 150 |
| 15 | „Rokitnica” | zabrzańskie | 2 000 | 1 000 | 150 |
| 16 | „Mikulczyce” | zabrzańskie | 1 850 | 1 000 | 150 |
| 17 | „Ludwik” | zabrzańskie | 3 000 | 2 000 | 150 |
| 18 | „Zabrze Wschód” | gliwickie | 2 800 | 1 600 | 250 |
| 19 | „Sośnica” | gliwickie | 1 500 | 1 000 | 100 |
| | łącznie | | 34 450 | 14 700 | 2 100 |

*Brak określenia czy chodzi o wagony czy tony. Najprawdopodobniej chodzi o wagony.

Źródło: Archiwum Państwowe w Katowicach, Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego Katowice, sygn. 32, s. 193.

71 Jeszcze pod koniec czerwca 1945 r. (!) Rosjanie przekuwali sieć w rejonie stacji Gliwice. Według autorów monografii gliwickiego węzła kolejowego dopiero jesienią 1945 r. (!) przekuto część torów w Sośnicy, tory dojazdowe do pobliskiej kopalni „Sośnica” i tory pod jej sortownią. – P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Gliwice...*, s. 57–58. Analizując zachowane źródła, trzeba jednak wskazać, że wbrew pozorom tylko część produkcji z tej kopalni kierowano na wschód.

Według S. Zamkowskiej w listopadzie i grudniu 1945 r. przeciętnie do ZSRR przewożono 18–20 tys. t węgla z wykorzystaniem szerokiego toru⁷². Trzeba jednak pamiętać, że ze źródła wynika, że tor szeroki był incydentalnie eksploatowany również np. w kopalniach zagłębia krakowskiego, choć trudno wskazać, których konkretnie. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię, tj. kierunki wywozu węgla. Przykładowo 23 I 1947 r. zamówiono 93 325 wagonów, dostarczono 93 355 sztuk, a załadowano 93 277 – dla toru normalnego. Dla toru szerokiego było to odpowiednio: 26 130, 20 764 i 19 433 wagonów. Dla PKP przeznaczono 20 411 wagonów po torze normalnym i 1405 po szerokim, podobnie dla przemysłu wykorzystano oba rozstawy szyn (odpowiednio 52 954 i 779). Przeładunek dla ZSRR wynosił 4156 wagonów, a bezpośrednio torem szerokim przejechało 18 207 wagonów. Warto odnotować także kierunki eksportu węgla – m.in. do radzieckiej strefy okupacyjnej w Niemczech, do Francji, Czechosłowacji, Szwajcarii, Jugosławii, Austrii, Węgier, Włoch⁷³.

Tabela 2

Obrót wagonów w dniu 25 III 1945 r. (w t)

| Zjednoczenie | Zamówiono | Podstawiono | Załadowano do wagonów | | |
|--------------|-----------|-------------|-----------------------|------------------|--------|
| | | | szerokotorowych | normalnotorowych | ogółem |
| Dąbrowskie | 5 690 | 5 240 | 0 | 5 240 | 5 240 |
| Katowickie | 3 700 | 4 550 | 4 550 | 0 | 4 550 |
| Chorzowskie | 1 550 | 1 670 | 460 | 1 210 | 1 670 |
| Bytomskie | 800 | 760 | 200 | 300 | 500 |
| Mikołowskie | 350 | 950 | brak wiadomości | | |

Źródło: Archiwum Państwowe w Katowicach, Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego Katowice, sygn. 5134, s. 126

Warto zauważyć jak wielkie znaczenie dla gospodarki Polski w okresie po II wojnie światowej miał węgiel. I nie chodzi tu wyłącznie o opał, ale i o „walutę rozliczeniową”. Skalę eksportu węgla w latach 1947–1948 dobrze pokazuje tabela 3.

Tabela 3

Eksport węgla z Polski w latach 1947–1948 (w tys. t)

| Rynek | 1947 | | 1948 | |
|--|--------|-------|--------|-------|
| | liczba | % | liczba | % |
| Wschodni: ZSRR i radziecka strefa okupacyjna Niemiec | 8 500 | 48,1 | 6 550 | 29,1 |
| Środkowoeuropejski: Austria, Czechosłowacja, Niemcy | 2 172 | 12,3 | 3 660 | 16,2 |
| Północny: Szwecja, Norwegia, Dania, Finlandia | 4 047 | 23,0 | 7 946 | 33,2 |
| Zachodni: Francja, Belgia, Holandia | 1 914 | 10,9 | 2 690 | 11,9 |
| Południowy: Włochy, Jugosławia, Rumunia, Węgry, Bułgaria | 522 | 3,0 | 1 250 | 5,5 |
| Różne kraje | 9 | 0,1 | 200 | 0,9 |
| Węgiel bunkrowy | 446 | 2,5 | 700 | 3,1 |
| Razem | 17 610 | 100,0 | 22 546 | 100,0 |

Źródło: D. Jarosz, *Węgiel jako „waluta” w rozliczeniach finansowych Polski z Zachodem po 1945 roku*, [w:] *Między stabilizacją a ekspansją. System finansowy w służbie modernizacji (z warsztatów badawczych historyków gospodarczych)*, red. J. Łazor, W. Morawski, Wrocław 2014, s. 182.

72 S. Zamkowska, *Odbudowa...*, s. 89.

73 AP Kat., CZPW, sygn. 32, s. 1–2.

Zachowane dane pozwalają na zadanie wielu pytań badawczych. Przede wszystkim można przedstawić summary wywóz węgla z poszczególnych zjednoczeń, z rozbiem na tor szeroki i normalny i zobrazować te nadania w czasie, wskazując na miesiące kryzysowe (warto tutaj odwołać się np. do wypadków w kopalniach czy innych sytuacji nadzwyczajnych). Odrębnie można odpowiedzieć na pytanie o procent realizacji zamówień (na torze normalnym i szerokim), w ślad za tym również przeciętną ładowność w obu wypadkach, a to natomiast może informować nawet o wykorzystywanych wagonach. Ważną kwestią może być także odpowiedź na pytanie o wzrost załadunku, zwłaszcza względem wzmiankowanych oczekiwań Hilarego Minca.

Podsumowanie

Prezentowany artykuł pokazuje, jakie było znaczenie górnośląskiego węgla dla funkcjonowania kolei w katowickiej DOKP. Zaangażowanie władz centralnych na rzecz sprawnego przewozu węgla, zarówno w celach eksportowych, w tym do ZSRR – z wykorzystaniem szerokiego toru, jak i dla gospodarki Polski, może stanowić jedną z przyczyn, dla których przedłużono militaryzację kolei w Polsce. Jednocześnie widać jednak, jak trudne były wzajemne relacje między koleją i przemysłem, zwłaszcza górnictwem. Branże te były od siebie zależne, zapewniały sobie nawzajem funkcjonowanie, zbyt towarów i usług. Z innych źródeł wiadomo jednak, że już w okresie międzywojennym to myślenie nie było kolei obce: PKP traktowały górnictwo jak petenta – wzywając do wypełniania zobowiązań, narzucając rozwiązania i nie radząc sobie z natłokiem zadań. Być może jest to zbyt krytyczna ocena, ale pamiętać należy, że kolej była od kilku dziesięcioleci w dużej mierze państwowa. To miało zarówno pozytywne, jak i negatywne konotacje – w tej sytuacji biurokracja była jednak postrzegana negatywnie. W oparciu o prezentowany materiał udało się, z dużym stopniem dokładności, wskazać również zasięg funkcjonowania szerokiego toru w obrębie dyrekcji katowickiej oraz chronologię jego likwidacji. Szczegółowa analiza danych liczbowych będzie natomiast przedmiotem odrębnego artykułu.

Michał Surowiec*

Kolej i co dalej? Kwestie transportowe w ramach akcji osadniczej na przykładzie powiatu legnickiego

Dwustronne układy zawarte przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego (PKWN) z Ukraińską Socjalistyczną Republiką Radziecką, Białoruską Socjalistyczną Republiką Radziecką i Litewską Socjalistyczną Republiką Radziecką 9 i 22 IX 1944 r. uprawomocniały przesiedlenie ludności ukraińskiej, rusińskiej, białoruskiej, litewskiej i rosyjskiej z terytorium Polski do ościennych republik radzieckich. Analogicznie, przesiedleniu miała podlegać ludność polska z terenów członków układów. Przeprowadzenie akcji przemieszczeń ludności przekazano dekretem PKWN z 7 X 1944 r. powołanemu wówczas do życia Państwowemu Urzędowi Repatriacyjnemu (PUR). Do jego głównych zadań należało: organizowanie przesiedlenia ludności polskiej i kontrolowanie przepływu liczby przesiedleńców, przyjęcie przewożonej ludności na terenie Rzeczypospolitej w punktach etapowych, zarządzanie osadnictwem na wydzielonych terenach. Wraz z uchwałą Rady Ministrów z 13 III 1945 r. PUR miał objąć swoją działalnością nowe Ziemie Zachodnie i Północne Polski, a zakres jego obowiązków rozszerzono jeszcze 7 V 1945 r. W jego gestii – obok „repatriacji” – znalazły się: powroty wysiedlonej ludności, przesiedlenia rodzin z innych państw na terytorium państwa polskiego oraz w jego obrębie, regulowanie ruchów migracyjnych, planowane rozmieszczenie oraz organizacja osadnictwa na ziemiach polskich¹.

Za punkt wyjścia do niniejszego artykułu posłużyło proste zdawałoby się pytanie: Jakimi środkami transportu większość osadników dojechała do nowych miejsc zamieszkania na Ziemach Zachodnich i Północnych współczesnej Polski? Pierwszą, nasuwającą się na myśl odpowiedzią była, oczywiście, kolej, co potwierdzają liczne opracowania² i większość materiałów wspomnieniowych³. Nie do każdej miejscowości w obrębie tzw. Ziem Odzyskanych dało się jednak dojechać pociągiem, a na sposób i kierunki podróżowania wpływały również inne czynniki, w tym stan (i dostępność) infrastruktury transportowej oraz działania administracji. Prawdopodobnie pierwszy transport przybyły do Środy Śląskiej z Kresów Wschodnich we wrześniu 1945 r. został tam skierowany przez PUR legnicki, a nie wrocławski, chociaż Legnica leżała dalej na zachód niż Wrocław i Środa Śląska. Wspomniane miasto powiatowe dzieliła zresztą od stacji kolejowej – zlokalizowanej w obrębie wsi Szczepanów – odległość ok. 3 km⁴. Powstaje zatem dodatkowe pytanie, w jaki sposób polscy osadnicy pokonywali ową drogę, ale też wątpliwość, czy nowi mieszkańcy Szczepanowa musieli pokonywać ją dwukrotnie w celu zameldowania się w średzkim starostwie? Kwestie te wymagają dalszych

*Mgr, Uniwersytet Wrocławski, sur.mich8@gmail.com

1 D. Sula, *Działalność przesiedleńczo-repatriacyjna Państwowego Urzędu Repatriacyjnego w latach 1944–1951*, Lublin 2002 s. 19–21.

2 Zob. m.in.: F. Kusiak, *Osadnictwo wiejskie w środkowych i północnych powiatach Dolnego Śląska w latach 1945–1949*, Wrocław 1982; E. Kościak, *Osadnictwo wiejskie w południowych powiatach Dolnego Śląska w latach 1945–1949*, Wrocław 1982.

3 Zob. m.in.: M. Stelmach, *Pierwsze lata w powojennej Legnicy*, „Szkice Legnickie” 1995, nr 17, s. 296–303; J. Kozłowski, *Moje spotkania z Legnicą*, „Szkice Legnickie” 1987, nr 13, s. 209–217; Z. Piekuth, *Moje pierwsze lata w Legnicy*, „Szkice Legnickie” 1973, nr 7, s. 251–268.

4 R. Żerelik, *Od Stephansdorfu do Szczepanowa. Z dziejów wsi dolnośląskiej w latach 30.–50. XX wieku*, [w:] *Kresy zachodnie gospodarcze i społeczne znaczenie polskich kresów*, red. T. Głowiński, Wrocław 2015, s. 280–282; Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: AP Wr), Państwowy Urząd Repatriacyjny – Oddział Wojewódzki we Wrocławiu i Oddziały Powiatowe (dalej: PUR Wr), sygn. 1655, Rejestr przybyłych transportów PUR Lignica, s. 15.

badani, tymczasem warto zastanowić się nad rolą kolei i innych środków transportu w ramach pierwszej fali osadniczej (1945–1947), co ma zwrócić uwagę na pomijaną zwykle złożoność tego problemu. Zostanie on omówiony na przykładzie Legnicy i sąsiednich miejscowości, których zasiedlenie jest stosunkowo dobrze udokumentowane źródłowo.

Na początek wypada stwierdzić, że transport kolejowy odegrał w ramach akcji osadniczej kluczową rolę, o czym pisał szerzej m.in. Bartosz Kruk⁵. Potwierdzenie tego znajdziemy również w Legnicy, do której osadnicy w zdecydowanej większości dojechali właśnie koleją. W materiałach legnickiego PUR znajdujemy obszerny „Rejestr przybyłych transportów”⁶, dające wyobrażenie o skali tego przedsięwzięcia. Należy zarazem zauważyć, że w granicach ówczesnego powiatu legnickiego na mapie z 1947 r. oznaczono 122 miejscowości i jedynie 20 stacji kolejowych⁷, co pozwala założyć, że tylko część lokalnych społeczności miała ułatwiony dostęp do kolei. Na wyobrażenie przybycia osadników na tzw. Ziemię Odzyskane wpływa sugestywna scena z komedii *Sami swoi* w reżyserii Sylwestra Chęcińskiego (1967). Przewożeni koleją osadnicy zatrzymują się pomiędzy urodzajnymi polami i znajdują dla siebie nowe miejsce zamieszkania. Co ciekawe, rzadziej pamiętamy, że rodzina Pawlaków dotarła do „swojego” gospodarstwa ciężarówką z miasteczka. Można zatem założyć, że opuściła ona pociąg na pobliskiej stacji. Należałoby zatem ogólnie przyjąć, że to nie przebieg torów, a dostęp do infrastruktury stacyjnej (bocznice, rampy, place wyładunkowe, czy też perony) determinował miejsce opuszczenia pociągu, podobnie sama podróż bynajmniej nie musiała się na tym etapie zakończyć.

Na początku akcji przesiedleńczej możliwe były działania „doraźne”, ale w trzecim kwartale 1945 r. raczej nie były już one spotykane. Za prowizoryczne rozwiązanie można uznać duży transport kolejowy (ok. 700 osób; 25 wagonów z Krosna i 4 z Nowego Sącza) skierowany 6 VII 1945 r. z Legnicy do sąsiedniej Piątnicy (obecnie dzielnica Legnicy), gdzie – jak podają źródła – w pobliżu cegielni został opróżniony⁸. Cegielniana infrastruktura kolejowa z pewnością nie była dostosowana do takich potrzeb, ale najwyraźniej pozwoliła wyładować inwentarz osadników. Szczegółowe badania przeprowadzone dla znacznej i dogodnie położonej wsi Kunice⁹, której centrum z oddaloną o ok. 1,5 km linią kolejową Wrocław–Legnica łączyła utwardzona droga (obecnie ul. Kolejowa), nie potwierdziły, by jakakolwiek polska rodzina skorzystała z możliwości wyładunku w pobliżu zabudowań. Większość, o ile nie wszyscy, trafiła wpierrw do Legnicy, skąd „wróciła” do miejscowości, przez którą wcześniej przejeżdżała pociągiem. Dodajmy, że w takim wariantcie mieli do pokonania ok. 5 km. W mieście został „wyładowany” – jak to wówczas określano – m.in. Józef Z., a miało to miejsce między 10 i 13 XII 1945 r. w rejonie ul. Daszyńskiego. Ostatecznie dotarł on do Kunic, gdzie legnicki PUR przydzielił mu nieruchomość¹⁰. Wydaje się, że przejazd przez Legnicę warunkowany był nie tylko względami logistycznymi, ale też organizacyjnymi. Znajdowała się tam administracja regulująca i poniekąd kontrolująca akcję osadniczą. Osoby zaopatrzone w odpowiednie pozwolenia mogły wprawdzie ruszyć w dalszą podróż koleją, ale rzadko przybierało to zorganizowane formy. Nie sposób wykluczyć, że decydował o tym dotkliwy brak taboru kolejowego. Warto przywołać tu przykład Jaśkowic Legnickich oddalonych od miasta powiatowego o ok. 10 km. Wieś posiadała wprawdzie stację kolejową, jednakże spośród wszystkich poświadczonych w źródłach transportów kolejowych przechodzących przez Legnicę w latach 1945–1947, tylko jeden wagon został skierowany bezpośrednio do Jaśkowic¹¹. Podobnie odosobniony przypadek dotyczy Miłkowic, dokąd 4 IX 1945 r. trafił z Legnicy wagon

5 B. Kruk, *Kolej w procesie zasiedlania Dolnego Śląska po II wojnie światowej*, [w:] *Kresy zachodnie. Gospodarcze i społeczne znaczenie polskich kresów*, red. T. Głowiński, Wrocław 2015, s. 139–158; idem, *Kolej na Dolnym Śląsku w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015, s. 77–104; E. Kościak, *op.cit.*, s. 62–65, F. Kusiak, *op.cit.*, s. 80–85.

6 AP Wr, PUR Wr, sygn. 1653, 1654, 1655, 1656, 1657.

7 Biblioteka Uniwersytetu Wrocławskiego (dalej: BUWr), Oddział Zbiorów Kartograficznych (dalej: OZK), sygn. 6419-III.C, Mapa powiatu legnickiego województwa wrocławskiego, 1:10 000, Wrocław 1947.

8 AP Wr, PUR Wr, sygn. 1655, Rejestr przybyłych transportów PUR Lignica, s. 2.

9 M. Surowiec, *Osadnictwo polskie na Dolnym Śląsku w latach 1945–1947 na przykładzie podlegnickiej wsi Kunice*, Wrocław 2017.

10 AP Wr, PUR Wr, sygn. 1653, Ewidencja przybyłych transportów repatr. i przesiedleńców 1945–1946, s. 3; Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Oddział w Legnicy (dalej: APL), Akta Osiedleńcze Powiatu Legnickiego, Gmina Kunice, sygn. 287, Protokół przekazania repatriantowi – przesiedleńcowi gospodarstw w posiadanie przez Państwowy Urząd Repatriacyjny, s. 3, Poświadczenie zamieszkania wsi Kunice, s. 7.

11 Chodzi o czteroosobową rodzinę (wraz z dobytkiem), która wyruszyła w podróż 23 II 1946 r. z miejscowości Pozborce w dawnym województwie wileńskim. – AP Wr, PUR Wr, sygn. 1656, Transporty przechodzące przez Legnicę od dnia 25 III 1946 r. do 14 VIII 1947, s. 30.

wiozący trzyosobową rodzinę z Kielc¹². Wskazane okoliczności składały się na dwuetapowość przyjazdów osadników. Pierwsza część podróży – na znaczne odległości – odbywała się koleją, w drugiej – krótkotrwałej – sięgano po inne środki transportu¹³.

Przeprowadzone badania świadczą o tym, że większość Polaków przybyłych do Legnicy (węzeł komunikacyjny i siedziba władz¹⁴) i zamieszkałych później w okolicznych miejscowościach docierała do przydzielonych im domów przy wykorzystaniu transportu drogowego. Nieco inne doświadczenia miały osoby zatrzymujące się w mieście, które poprzestawały na podróży koleją. Za reprezentanta tej grupy można uznać Modesta Stelmacha. Przybył on do Legnicy w lipcu 1945 r. i zatrudnił się w miejscowym PUR, a dokładnie w „Punkcie Etapowym dla Polaków z Zachodu i Południa”. Jego wspomnienia mają dla nas tym większe znaczenie, że pokazują realia akcji osiedleńczej. Zanotował on m.in.: „Repatriantom robiono zdjęcie i wydawano zaświadczenie, które upoważniało do bezpłatnego jednorazowego przejazdu wszelkimi środkami lokomocji do miejsca zamieszkania”¹⁵. O doświadczeniach osadnika wiejskiego możemy wyczytać z relacji Antoniego Rozbickiego:

„Zgłosiłem się przeto do oddziału Państwowego Urzędu Repatriacyjnego w Pionkach (województwo mazowieckie), otrzymałem wagon i załadowawszy do niego krowę, 2 prosięta, 12 kur, starą kotkę, trochę książek oraz pościel, wyruszyłem wraz z rodziną 15 VI 1945 r. w kierunku Legnicy. Jechaliśmy dość długo. Dopiero 25 tego miesiąca przybyliśmy do Legnicy. Tu zgłosiłem się natychmiast w miejscowym PUR-ze przy obecnej ul. K. Świerczewskiego¹⁶ [współczesna aleja Rzeczypospolitej – przyp. M.S.]. Dano mi samochód na przewiezienie rodziny i rzeczy do wsi Stare Piekary”¹⁷.

Nie zawsze był to zapewne pojazd mechaniczny. Dnia 5 III 1946 r. legnicki PUR wystosował do wójta gminy Kunice urzędowe pismo, w którym polecił mu dostarczyć dnia 6 III 1946 r. 25 sztuk podwó¹⁸ w celu przewiezienia „repatriantów” przybyłych z Syberii. W dokumencie podkreślono trudne warunki, w jakich przewożeni są osadnicy oraz konieczność szybkiego odebrania ich z dworca w Legnicy. Na końcu obłożono wójta osobistą odpowiedzialnością za terminowe oraz sprawne zorganizowanie środków komunikacji¹⁹. Historyk Franciszek Kusiak podobnie wspomina o nałożonym na administrację lokalną przez władze okręgowe obowiązku dostarczenia podwozy, ale określa także zobowiązanie dla wszystkich użytkowników pojazdów samochodowych (z wyjątkiem wojskowych) oddania ich na 24 godziny na potrzeby osadnictwa²⁰. Z przywołanych przykładów wynika przy tym, że to oddział PUR organizował transport, czy to przez wystosowanie pisma „zmuszającego” zarządcę gminy do odebrania nowych mieszkańców, czy przez udostępnienie jednego z pojazdów.

W świetle przytoczonych przykładów, można pokusić się o kategoryzację środków transportów użytych w ramach akcji osadniczej. Przyjęte uogólnienie, że kolej odegrała kluczową rolę w całym procesie osadniczym jest zasadniczo słuszne, szczególnie w makroskali. Zdecydowana większość osadników dostała się na teren powiatu legnickiego korzystając z kolei, ale po przyjeździe do większego ośrodka administracyjnego, mającego moc decydowania o osiedleniu mieszkańców w różnych częściach podległego mu terytorium, ten środek transportu tracił na znaczeniu i był często zastępowany przez inne. Należy się zgodzić, że pierwszą, przeważającą część trasy z dawnych miejsc zamieszkania do punktów docelowych osadnicy odbywali koleją. Jak pokazuje przykład Legnicy, transporty kolejowe kierowane były

12 AP Wr, PUR Wr, sygn. 1656, Transporty przechodzące przez Legnicę od dnia 25 III 1946 r. do 14 VIII 1947, s. 11.

13 Należy zwrócić uwagę na działania Armii Czerwonej oraz na duże zniszczenia wojenne, które w znacznym stopniu zaburzały rozłożenie ruchu kolejowego na terenie Dolnego Śląska, szczególnie w latach 1945–1946. Wypada wspomnieć chociażby o długotrwałym oblężeniu Wrocławia oraz zniszczeniu wrocławskiego węzła kolejowego, co wymusiło przesunięcie przynajmniej części transportów cywilnych na alternatywne szlaki kolejowe i wzmocniło transportową rangę Legnicy.

14 Z. Szkurlatowski, *Ruch ludnościowy. Podstawy prawne i organizacyjne procesu osiedleńczego*, [w:] *Legnica. Zarys monografii miasta*, red. S. Dąbrowski, Wrocław–Legnica 1998, s. 420–421, F. Kusiak, *op.cit.*, s. 50–52.

15 M. Stelmach, *op.cit.*, s. 296, 300–301.

16 Podany adres jest błędny lub odnosi się do jednostki będącej częścią urzędu. Oddziały PUR znajdowały się w Legnicy przy ul. Dworcowej oraz Daszyńskiego.

17 A. Rozbicki, *Wspomnienia ze wsi podlegnickiej*, „Szkice Legnickie” 1962, nr 1, s. 146–147.

18 Wóz z zaprzęgiem dostarczany do dyspozycji organu administracji państwowej lub wojska.

19 APL, Akta Gminy Kunice, sygn. 29, s. 4.

20 F. Kusiak, *op.cit.*, s. 83–84.

do większego miasta dysponującego odpowiednią infrastrukturą oraz zapleczem administracyjnym. Po przybyciu do takiego ośrodka dochodziło zwykle do „wyładunku”, a następnie przewiezienia osadników do mniejszych miejscowości samochodami lub pojazdami zaprzęgowymi. Ich rola nie została dotychczas bliżej przedstawiona. Opracowanie historii Działów Transportowych PUR dałoby wgląd w działalność urzędu odpowiedzialnego za przewóz osadników, co w efekcie powinno pozwolić na lepsze uchwycenie relacji zachodzącej pomiędzy transportem kolejowym a jego ekwiwalentami.

Zbigniew Bereszyński*

Kolej i zjawiska kryzysowe w gospodarce PRL na przykładzie województwa opolskiego w latach 70. XX wieku¹

W grudniu 1970 r. rewolta robotnicza na Wybrzeżu doprowadziła do upadku ekipy Władysława Gomułki, sprawującej władzę w kraju od października 1956 r. Nowi rządzący – na czele z Edwardem Gierkiem jako I sekretarzem Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (KC PZPR) i Piotrem Jaroszewiczem jako prezesem Rady Ministrów – zamierzali wyprowadzić kraj z kryzysu poprzez radykalną zmianę kierunków i zasad polityki gospodarczej. Na VIII Plenum KC PZPR, obradującym 6–7 II 1971 r., ostro oceniono politykę gospodarczą poprzednich władz partyjno-państwowych. Przedmiotem krytyki był w szczególności „nierównomierny rozwój poszczególnych gałęzi przemysłu”. Poprzedniej ekipie rządzącej zarzucano również, że „rozwojowi gospodarstwu kraju nie towarzyszyła poprawa sytuacji materialnej ludzi pracy”². Na obradującym w grudniu 1971 r. VI Zjeździe Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej oficjalnie przyjęto program „dynamicznego rozwoju” i „dalszego budownictwa socjalizmu w Polsce”. Planowano znaczne zwiększenie produkcji przemysłowej i w mniejszym stopniu rolnej, a w ślad za tym również duży wzrost płac realnych oraz ogólnego poziomu życia społeczeństwa³. Zapoczątkowana w ten sposób dekada lat 1971–1980 zaowocowała szybkim rozwojem potencjału gospodarczego Polski, zwłaszcza w sferze przemysłowej. W pierwszych latach dekady nastąpiła również znaczna poprawa materialnych warunków życia społeczeństwa. Połowa lat 70. XX w. przyniosła jednak dramatyczne załamanie się strategii dynamicznego rozwoju. Szczególnie jaskrawym tego przejawem stały się protesty społeczne przeciwko próbie wprowadzenia kolejnej podwyżki cen w czerwcu 1976 r.⁴. Władze PRL próbowały zaradzić sytuacji, uciekając się do tzw. manewru gospodarczego, polegającego w szczególności na ograniczeniu działalności inwestycyjnej w przemyśle i przeznaczeniu większych nakładów na przedsięwzięcia służące zaspokojeniu potrzeb konsumpcyjnych społeczeństwa⁵. Kroki te nie zapobiegły jednak dalszemu pogarszaniu się sytuacji gospodarczej w kraju. Pogłębiający się nadal kryzys doprowadził latem 1980 r. do nowej fali protestów społecznych i upadku ekipy Edwarda Gierka.

*Dr, Instytut Śląski w Opolu, zbereszynski@wp.pl

1 Tematyka ta została już częściowo poruszona w publikacjach Dawida Kellera: D. Keller, *Węgiel czy pasażer? O pierwszeństwo przewozu... Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1975–1980*, [w:] *PRL na pochylni (1975–1980)*, red. M. Bukala, D. Iwaneczko, Rzeszów 2017, s. 462–478; idem, *Kolej na Śląsku na początku lat siedemdziesiątych XX w. – przyczynek do badań*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z historii kolei na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018, s. 351–368.

2 Archiwum Państwowe w Opolu (dalej: APO), Komitet Wojewódzki PZPR (dalej: KW PZPR), sygn. 99, Protokół z narady wojewódzkiego aktywu partyjnego w dniu 10 II 1971 r., s. 37.

3 A.L. Sowa, *Historia polityczna Polski 1944–1991*, Kraków 2011, s. 384; P. Sasanka, *Czerwiec 1976. Geneza – przebieg – konsekwencje*, Warszawa 2017, s. 33.

4 Por. W. Roszkowski, *Najnowsza historia Polski 1945–1980*, Warszawa 2003, s. 698–703; P. Sasanka, *op.cit.*, s. 166–261, 416–417; A.L. Sowa, *op.cit.*, s. 407–411; M. Patelski, *Protesty czerwcowe 1976 r. w województwie opolskim. Zapomniany strajk w ZEM Namysłów*, Namysłów–Opole 2016, s. 23; idem, *Czerwiec '76 w województwie opolskim*, „Studia Śląskie” 2015, t. 77, s. 126; Z. Bereszyński, *Pod znakiem „dynamicznego rozwoju”. Strategia gospodarcza PZPR po Grudniu '70 i jej realizacja na przykładzie województwa opolskiego. Cz. 2: Załamanie strategii gospodarczej PZPR i Czerwiec '76 w województwie opolskim*, „Studia Śląskie” 2017, t. 81, s. 142–149.

5 M. Krajewski, *Historia gospodarcza Polski do 1989 roku. Zarys problematyki*, Włocławek 2000, s. 502.

Zjawiska kryzysowe w gospodarce PRL dotyczyły w istotnym stopniu także kolejnictwa. Również ta sfera życia społecznego ponosiła konsekwencje ogólnego załamania się gospodarki w Polsce, a jednocześnie zła kondycja kolejnictwa wpływała ujemnie na całokształt życia gospodarczego w kraju, przyczyniając się do dalszego narastania kryzysu. Stosunkowo bogate źródło informacji na ten temat to zachowane akta organizacji partyjnych PZPR w województwie opolskim – od instancji szczebla wojewódzkiego po zakładowe organizacje partyjne w poszczególnych węzłach Polskich Kolei Państwowych (PKP). Materiały te wiele mówią o mechanizmach życia gospodarczego w PRL, a ich walor informacyjny ma ogólniejsze znaczenie, nieograniczające się tylko do jednego województwa. Poprzedzająca interesujący nas okres historyczny dekada lat 60. XX w. przyniosła istotne postępy w zakresie modernizacji sieci kolejowej w województwie opolskim. W latach tych dokonano m.in. elektryfikacji dwóch ważnych linii kolejowych przebiegających na tym obszarze, a mianowicie linii Wrocław–Brzeg–Opole Główne–Strzelce Opolskie–Gliwice–Katowice oraz linii Opole Główne–Kędzierzyn–Gliwice⁶. W roku 1961 Wojewódzka Pracownia Planów Regionalnych przy Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego w Opolu w materiale przygotowanym na potrzeby Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej zakładała, że w 1981 r. „transport kolejowy w województwie opolskim oparty będzie w 100% na trakcji elektrycznej i spalinowej”. Wskazywano na konieczność „całego szeregu innych inwestycji, jak budowa drugich torów kolejowych [na poszczególnych liniach], rozbudowa węzłów kolejowych”⁷. Codzienna rzeczywistość w znacznym stopniu różniła się jednak z tymi postulatami i oczekiwaniami. Pogłębiający się z upływem czasu stan stagnacji gospodarczej, charakterystyczny dla schyłku lat 60. XX w., odbijał się również na sytuacji w kolejnictwie. Dotyczyło to zarówno technicznych aspektów funkcjonowania kolei, jak i warunków pracy oraz życia kolejarzy.

Na przełomie lat 60. i 70. XX w. osiągnięto już maksymalną intensywność ruchu na ciągach liniowych (magistralach) w granicach województwa opolskiego. Na linii kolejowej Opole–Wrocław odstęp czasowy pomiędzy pociągami wynosił już tylko 7,2 minuty. Sytuacja ta generowała znaczne utrudnienia, m.in. jeżeli chodzi o pracę nowoczesnych maszyn do utrzymania właściwego stanu nawierzchni. Maszyny takie mogły pracować jedynie na torze zamkniętym dla ruchu pociągów, co było trudne do pogodzenia z istniejącym stanem komunikacji. Efekt był taki, że maszyny te, zakupione w poprzednich latach na Zachodzie za walutę wymienialną (trudno dostępną w gospodarczych realiach PRL), nie były wykorzystywane nawet w połowie: pracowały po cztery–pięć godzin dziennie, podczas gdy przy dobrej organizacji ruchu pociągów mogłyby pracować w sezonie letnim od 12 do 16 h na dobę, a nawet przez całą dobę w cyklu tryzmiennym. Na domiar złego praca tych maszyn wiązała się z zakłóceniami w realizacji zadań przewozowych kolei⁸.

Do problemów najboleśniej odczuwalnych w wymiarze społecznym można zaliczyć oczywistą dysproporcję pomiędzy wyjątkowo trudnymi warunkami pracy a stosunkowo niewysokimi zarobkami pracowników PKP oraz niedostatek mieszkań dla kolejarzy⁹. Zjawiska te skutkowały brakiem dostatecznej liczby chętnych do pracy na kolei, dużą fluktuacją kadr wśród załóg i niepełnym zatrudnieniem w poszczególnych służbach i jednostkach PKP. Dalszą tego konsekwencją była konieczność zatrudniania pracowników w godzinach nadliczbowych¹⁰. Problemy wynikające z braków kadrowych w kolejnictwie łagodząco w dość problematyczny sposób, zatrudniając żołnierzy z wojsk Obro-

6 APO, KW PZPR, sygn. 1653, [Raport o stanie województwa opolskiego] Transport i łączność, [1981–1982], s. 61.

7 APO, KW PZPR, sygn. 318, Tezy do założeń ogólnego planu regionalnego województwa opolskiego na lata 1961–1980, lipiec 1961 r., s. 90.

8 APO, Komitet Zakładowy PZPR Węzła PKP w Opolu (dalej: KZ PZPR PKP w Opolu), sygn. 28, [Ustalony temat wystąpienia dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole, wariant II], b.p.

9 Tak np. w sierpniu 1971 r. kierownictwo Oddziału Zabezpieczenia Ruchu i Łączności Węzła PKP w Opolu uskarżało się na brak odpowiedniej liczby mieszkań dla podległych mu pracowników. Przypominano, że zgodnie z obowiązującym zarządzeniem ministra komunikacji monterzy zabezpieczenia ruchu i łączności powinni być zakwaterowani w mieszkaniach funkcyjnych znajdujących się w pobliżu stacji PKP. W praktyce w lokalach takich mieszkało tylko 30% monterów. Reszta dojeżdżała z odległych miejscowości, gdzie na domiar złego nie było możliwości zainstalowania kolejowych telefonów służbowych. – APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Sprawozdanie z realizacji Uchwał VIII Plenum KC i Listu KC PZPR z 9 I [19]71 r. [złożone przez kierownictwo] Oddziału Zabezpieczenia Ruchu i Łączności w Opolu za I półrocze 1971 r., b.p.

10 Tak np. w 1970 r. w Oddziale Ruchowo-Handlowym Węzła PKP w Opolu brakowało średnio 106 pracowników w stosunku do przyjętego planu oraz 267 w odniesieniu do zgłoszonego zapotrzebowania. Kolejnym problemem była tam duża płynność kadr: w ciągu roku ubyło ogółem 318 pracowników, a przyjęto 338 nowych osób. Oddział ten zatrudniał w tym czasie ogółem 2449 pracowników. Założony limit wynagrodzeń z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych (6 711 963 zł) został przekroczony o 1 200 963 zł. – APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Sprawozdanie z wykonania zadań planowych Oddziału Ruchowo-Handlowego [Węzła PKP] w Opolu za rok 1970, b.p.

ny Terytorialnej Kraju (OTK)¹¹. Nie brakowało też takich problemów, jak zły stan wielu budynków kolejowych oraz poszczególnych obiektów i pomieszczeń, zarówno służbowych jak i socjalnych. W początkach 1971 r., działający pod nowym kierownictwem Komitet Centralny PZPR, rozesłał do poszczególnych jednostek PKP list zobowiązujący adresatów do podjęcia działań na rzecz poprawy warunków socjalno-bytowych i BHP w kolejnictwie. List ten, datowany na 9 I 1971 r., doręczono wszystkim naczelnikom oddziałów, kierownikom poszczególnych służb, przewodniczącym rad zakładowych Związku Zawodowego Kolejarzy oraz przewodniczącym konferencji ekonomicznych¹².

O tym, jak przebiegała realizacja zadań wynikających z treści styczniowego listu KC oraz późniejszych uchwał VIII Plenum KC PZPR, mówi m.in. zachowana treść sprawozdania przedłożonego w sierpniu 1971 r. Komitetowi Zakładowemu PZPR Węzła PKP w Opolu przez kierownika miejscowego Oddziału Ruchowo-Handlowego. Zgodnie z tym dokumentem treść listu i uchwał została przedyskutowana z pracownikami w podległych jednostkach. Poszczególne załogi zgłosiły „szereg wniosków i postulatów [...] dotyczących warunków socjalno-bytowych, bezpieczeństwa i higieny pracy, sanitarnych, a także wykonawstwa planu i mierników eksploatacyjnych”. Na tej podstawie opracowano plan poprawy warunków socjalno-bytowych na lata 1971–1975. Przewidywał on adaptację, remont i budowę lokali stanowiących schroniska dla robotników i manewrowych oraz suszarni odzieży i noclegowni dla drużyn konduktorskich, doprowadzenie wody pitnej do pomieszczeń służbowych, wygospodarowanie pomieszczeń na stołówkę, modernizację pomieszczeń służbowych, a także budowę nowych nastawni i lampiarni. Zadania te zostały już częściowo zrealizowane od maja do sierpnia 1971 r. na stacjach Opole Główne, Opole Wschodnie i Nysa. W tym też czasie uporządkowano tory na ośmiu stacjach. Związane z tym prace „wykonano sposobem gospodarczym i w drodze realizacji zobowiązań i czynów społecznych”¹³. Na wstępie wystąpiły już jednak poważne problemy z realizacją zadań leżących w gestii miejscowego Oddziału Budynków, którego zakres działania obejmował zasadniczo wszelkie sprawy związane z bezinwestycyjnymi remontami i modernizacją pomieszczeń. W programie nadrzędnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (DOKP) we Wrocławiu wiele zadań tego rodzaju przesunięto na lata następne, motywując to brakiem odpowiednich mocy przerobowych. Kierownictwo Oddziału Ruchowo-Handlowego w Opolu skarżyło się, że „ciągłe przesuwanie tych prac na dalszy termin w wyraźny sposób uniemożliwia zaspokojenie potrzeb robotników, tych zatrudnionych w najgorszych warunkach, bez względu na porę dnia, roku, warunki atmosferyczne i wykonujących pracę o wysokim stopniu zabrudzenia”¹⁴.

Podobne sprawozdania złożyli kierownicy innych jednostek opolskiego Węzła PKP. Dokumenty te sporo mówią o problemach występujących w bieżącej działalności miejscowych służb kolejowych. Tak np. służba wagonowa w Opolu Groszowicach, przyznając, że w ostatnim czasie nastąpiła pewna poprawa sytuacji w zakresie zaopatrzenia w części zamienne, skarżyła się na odczuwalny w dalszym ciągu brak w magazynach tak podstawowych materiałów, jak: śruby i gwoździe o różnych wymiarach oraz obsady klocków hamulcowych¹⁵.

Ciekawym źródłem informacji na temat sytuacji w kolejnictwie są również materiały z VI Zjazdu PZPR. Przygotowano wówczas m.in. dwa alternatywne warianty projektu wystąpienia dla delegata z Węzła PKP w Opolu. W dokumentach tych uskarżano się m.in. na negatywne konsekwencje wynikające z przesłanek ideologicznych zakazu nabywania materiałów i części zamiennych do maszyn w tzw. sektorze prywatnym gospodarki. Na mocy owego zakazu księgowość nie uznawała paragonów i rachunków wystawionych przez podmioty z tegoż sektora. Efektem bywały długotrwałe przestoje maszyn, pochodzących nierzadko z importu, skutkujące stratami finansowymi na poziomie kilkuset tysięcy złotych i to w sytuacji, gdy przyczyną przestoju bywał niekiedy brak drobnej części, kosztującej zaledwie

11 Tak np. na terenie Węzła PKP w Opolu zatrudniano co roku od 150 do 300 żołnierzy OTK. – APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Ustalony temat [wystąpienia] dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole [wariant I]; [Ustalony temat wystąpienia dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole, wariant II], b.p.

12 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Protokół z odbytego nadzwyczajnego posiedzenia Sekretariatu KZ PZPR Węzła PKP Opole z naczelnikami oddziałów opolskiego węzła 3 III 1971 r., b.p.

13 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Sprawozdanie z realizacji Uchwał VIII Plenum KC i Listu KC PZPR z 9 I br. [złożone] przez kierownika Oddziału Ruchowo-Handlowego w Opolu, b.p.

14 Ibidem.

15 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Sprawozdanie z realizacji Uchwał VIII Plenum KC i Listu KC PZPR z 9 I br. [złożone] przez służbę wagonową Opole Groszowice za okres I półrocza 1971 r., b.p.

kilkadziesiąt złotych¹⁶. „Bardzo często maszyny stoją zdefektowane – pisano – a personel obsługujący te maszyny jest wysyłany w różnych kierunkach po kraju w celu szukania potrzebnych części i związanych z tym właściwych rachunków. Poszukiwanie trwa nieraz kilka lub kilkanaście dni, a maszyny stoją. Główny księgowy trzyma się sztywno obowiązujących przepisów, a maszyny niepracujące przynoszą gospodarce narodowej olbrzymie straty”¹⁷. Przykład ten w szczególnie jaskrawy sposób ilustruje absurd systemu gospodarczego PRL. W tych samych dokumentach uskarżano się również na konieczność wydatkowania przez PKP znacznych środków finansowych na urządzenie kwater polowych dla żołnierzy z wojsk OTK, zatrudnianych przy utrzymaniu linii kolejowych w rejonie Opola. Wskazywano na bezzasadność tych wydatków w sytuacji, gdy „w tymże mieście stoją koszary puste przez cały sezon”¹⁸.

W przywołanych tu materiałach przedjazdowych postulowano m.in. odbudowę drugiego toru linii kolejowej z Opola Wschodniego przez Jelcz Miłoszyce do Wrocławia Brochowa i Wrocławia Nadodrże oraz jej elektryfikację. Postulat ten motywowano troską o maksymalne wykorzystanie magistrali kolejowej Wrocław–Opole Główne–Katowice i zapewnienie w najbliższej przyszłości przewozów kolejowych na tej trasie, szczególnie ważnej z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo Rybnickiego Okręgu Węglowego i Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Postulowana inwestycja miała pozwolić w szczególności na pełniejsze wykorzystanie maszyn do utrzymania właściwego stanu nawierzchni¹⁹. Na uwagę zasługują też osobiste refleksje opolskich kolejarzy na temat VI Zjazdu PZPR, odnotowane w protokole z otwartego zebrania partyjnego w Wagonowni Opole Groszowice. Jeden z uczestników tego zebrania, niejaki Słapa, stwierdził, że ma uczucie niedosytu. Jego zdaniem zjazd po macoszemu potraktował komunikację, za mało o niej dyskutując, a „przecież transport jest bardzo ważnym nerwem w naszej gospodarce, bez którego nie może istnieć produkcja”²⁰. Spostrzeżenia te okazały się nader trafne w kontekście tego, jak rozwijała się sytuacja gospodarcza w Polsce w następnym okresie.

W latach 1971–1980 poczyniono niewątpliwe postępy w zakresie modernizacji sieci kolejowej na terenie województwa opolskiego. W okresie tym zelektryfikowano kolejne linie kolejowe, a mianowicie: Gliwice–Lubliniec–Kluczbork–Namysłów–Wrocław, Kluczbork–Ostrów Wielkopolski–Poznań, Kędzierzyn–Kozłe–Nędza–Rybnik oraz Opole Główne–Ozimek–Fosowskie–Lubliniec. Nie zrealizowano jednak wspomnianego postulatu odbudowy drugiego toru na linii Opole Wschodnie–Jelcz Miłoszyce–Wrocław Nadodrże oraz elektryfikacji tej linii²¹. Skala dokonanych zmian nie dorównywała potrzebom komunikacyjnym i transportowym, które znacznie wzrosły w związku z realizowanymi w tym samym czasie przedsięwzięciami inwestycyjnymi w przemyśle. Tempo modernizacji i rozwoju traktowanej po macoszemu kolei nie dorównywało rozwojowi innych obszarów gospodarki. Rzutowało to negatywnie nie tylko na sytuację w kolejnictwie, ale również na warunki działalności przemysłu, obsługiwanego przez kolej. Na przełomie lat 70. i 80. wiele linii kolejowych bądź ich odcinków, w tym także linii zelektryfikowanych, było eksploatowanych w stopniu ponadnormatywnym. Niektóre były ewidentnie przeciążone. Dotyczyło to linii Opole Główne–Fosowskie, Opole–Kędzierzyn–Kozłe–Gliwice, Opole Główne–Brzeg, a także węzła kolejowego w Kluczborku. Jedną z głównych tego przyczyn był brak postulowanych inwestycji na linii Opole Wschodnie–Jelcz Miłoszyce–Wrocław Nadodrże²². Na niektórych trasach, z uwagi na ich stan techniczny, występowały drastyczne ograniczenia szybkości. Było tak w przypadku linii: Brzeg–Głęboka Śląska–Strzelin, Grodków Śląski–Przeworno–Głęboka Śląska, Jełowa–Namysłów oraz Namysłów–Bukowa Śląska–Kępno, gdzie dopuszczalna szybkość techniczna wynosiła 20 km/h. Wiele linii i bocznic kolejowych nie było dostosowanych do przenoszenia nacisku 20 t/oś (np. linie Namysłów–Gracze, Namysłów–Buko-

16 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Ustalony temat [wystąpienia] dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole [wariant I], [1971 r.]; [Ustalony temat wystąpienia dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole, wariant II], b.p.

17 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, [Ustalony temat wystąpienia dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole, wariant II], b.p.

18 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Ustalony temat wystąpienia dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole [wariant I]; [Ustalony temat wystąpienia dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole, wariant II], b.p.

19 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Ustalony temat wystąpienia dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole [wariant I]; [Ustalony temat dla Delegata na VI Zjazd PZPR z Węzła PKP Opole, wariant II], b.p.

20 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 28, Protokół z otwartego zebrania partyjnego odbytego w dniu 10 XII 1971 r. w Wagonowni Opole Groszowice, b.p.

21 APO, KW PZPR, sygn. 1653, [Raport o stanie województwa opolskiego] Transport i łączność, [1981–1982], s. 61. Por. D. Keller, *Kolej na Śląsku...*, s. 353–354. Prace związane z elektryfikacją linii Opole Wschodnie–Jelcz Miłoszyce–Wrocław Nadodrże ukończono dopiero w 1988 r. – *Elektrycznym przez Popielów do Wrocławia*, „Trybuna Opolska” 1988, nr 148 z 27 VI 1988, s. 1–2.

22 APO, KW PZPR, sygn. 1653, [Raport o stanie województwa opolskiego] Transport i łączność, [1981–1982], s. 61.

wa Śląska–Kępno, Brzeg–Głęboka Śląska–Strzelin, Głubczyce–Raclawice Śląskie, Baborów–Pilszcz, Jełowa–Namyśłów)²³. Kolejnym problemem było osiągnięcie granicy zdolności przetwórczych licznych stacji rozrządowych. Sytuacja taka wystąpiła m.in. w: Kędzierzynie-Koźlu, Kluczborku, Nysie oraz na stacjach Opole Główne i Opole Groszowice. Zwiększenie technologicznych możliwości poszczególnych stacji rozrządowych było w tym czasie niemożliwe z uwagi na zły stan nawierzchni, nieodpowiednią długość użyteczną torów do przyjmowania i odprawiania pociągów oraz braki w wyposażeniu technicznym górów rozrządowych. Wszystko to w istotnym stopniu ograniczało liczbę formowanych pociągów, a także negatywnie rzutowało na bezpieczeństwo pracy²⁴.

W latach 70. XX w. pogłębiły się również problemy związane z brakiem dostatecznej liczby wagonów towarowych. W maju 1973 r. występujący w tej dziedzinie deficyt w województwie opolskim szacowano na 700 wagonów dziennie. Zjawisko to, utrudniające dowóz surowców i materiałów lub wywóz gotowej produkcji, było jedną z ważniejszych przyczyn niewykonywania planów przez różne przedsiębiorstwa województwa opolskiego. Notowano również przypadki niepełnego wykorzystania taboru kolejowego przez niektóre przedsiębiorstwa, niedbające o pełny załadunek wagonów bądź przetrzymujące je u siebie, głównie w związku z okresowym brakiem pracowników lub niedostatecznym wyposażeniem punktów za- i wyładunku²⁵. Z upływem czasu sytuacja pod tym względem stawała się coraz bardziej dramatyczna. Możliwości kolei, a także innych przewoźników, nie nadążały za rosnącymi potrzebami przewozowymi w związku z dużym deficytem środków transportu, znacznym zużyciem istniejącego taboru i złym stanem technicznym linii kolejowych²⁶. Na początku 1976 r. uznano, że w związku z niewydolnością kolei zadania związane z zaopatrzeniem „ludności w węgiel opałowy [...] niemal w całości będzie musiał przejść transport samochodowy”. W tym samym czasie oceniano, że wszystkie gałęzie transportu będą w stanie tylko w połowie zapewnić wywóz produkcji nowo zbudowanych cementowni „Strzelce Opolskie” i „Góraźdze”²⁷.

Pracownicy służb kolejowych uskarżali się na niedostatek materiałów i narzędzi. W październiku 1973 r. na posiedzeniu Egzekutywy Komitetu Zakładowego PZPR Węzła PKP w Nysie narzekano, że „trzeba szukać różnych sposobów, ażeby coś załatwić w Zarządzie [Zaopatrzenia] Materiałowego we Wrocławiu”²⁸. Pod koniec lat 70. bardzo źle przedstawiał się również stan wielu obiektów kolejowych w województwie opolskim, od lat zaniedbywanych bądź remontowanych tylko w niewielkim zakresie. Wymownym tego świadectwem jest ocena stanu sanitarnego obiektów usytuowanych na obszarze podległym Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych (DRKP) w Opolu, sporządzona na podstawie czynności kontrolnych przeprowadzonych w trzech kwartałach 1978 r. przez pracowników Obwodowego Inspektoratu Sanitarnego PKP w Opolu. W dokumencie tym czytamy:

„Stacje i przystanki osobowe – ogólnie stan sanitarno-techniczny uległ nieznacznej poprawie. Odnowiono niektóre budynki stacyjne, nie dokonując [jednak] równocześnie naprawy przeciekających dachów i rynien, np. stacja Otmuchów. Nie remontuje się też wiat (Głubczyce Las, Grodków, Opole Główne) i tuneli, które mimo malowania są nadal brudne, gdyż zalewają je wody opadowe (Grod-

23 Ibidem.

24 Ibidem, s. 62.

25 APO, KW PZPR, sygn. 376, Ocena działalności placówek i instytucji transportowych, maj 1973 r., s. 240–241; sygn. 377, Protokół z wyjazdowego posiedzenia członków Egzekutywy KW PZPR w Opolu w dniu 28 V 1973 r., s. 4; Uchwała nr 3/73 Egzekutywy KW PZPR [w Opolu] z 17 V 1973 r. w sprawie działalności placówek i instytucji transportowych województwa opolskiego, s. 68; sygn. 387, Informacja o realizacji niektórych zadań gospodarczych w okresie trzech kwartałów 1974 r., 5 X 1974 r., s. 9. Największy deficyt występował w przypadku wagonów krytych. Ich niedobór powodował „natychmiastowe perturbacje w cementowniach”. W trzech kwartałach 1974 r. brak wagonów, obok braku zleceń na usługi metalowe i braków w zatrudnieniu, był jedną z głównych przyczyn niewykonania planu sprzedaży przez 11 spółdzielni zrzeszonych w Wojewódzkim Związku Spółdzielni Pracy.

26 O problemach tych tak pisano w 1986 r. w „Trybunie Opolskiej”, miejscowym organie prasowym PZPR: „Od lat już plan [pracy] przewoźnika rozmija się z zapotrzebowaniem na usługi kolei. U podstaw tej sytuacji leży brak wagonów, niedostatek rąk do pracy, ma też swój udział w tym rozkwicie stan techniczny szlaków kolejowych”. – *Jadą pociągi przepelnione*, „Trybuna Opolska” 1986, nr 177 z 1 VIII 1986, s. 1–2. W latach 70. w okresie tzw. propagandy sukcesu, podobna szczerłość w tego typu kwestiach była trudna do pomysłenia. Problemy z niedostatkiem wagonów wynikały też z innych przyczyn, jak priorytetowe traktowanie transportu węgla z kopalń czy analogiczne przywileje dla przewozu towarów przeznaczonych na eksport. Na obszarze podległym DOKP we Wrocławiu brak odpowiedniej ilości taboru był po części także konsekwencją występującej tam przewagi ilościowej wywozu nad przywozem towarów: statystycznie więcej załadowanych wagonów wyjeżdżało z tamtejszego okręgu niż do niego przyjeżdżało, a zwrotny „spływ” wagonów z innych okręgów odbywał się ze sporymi trudnościami. Por. D. Keller, *Węgiel czy pasażer?...*, s. 467–470, 476–477; idem, *Kolej na Śląsku...*, s. 360–362.

27 APO, KW PZPR, sygn. 400, Uwagi Wydziału Przemysłu, Budownictwa, Handlu i Usług KW [PZPR w Opolu] dot. realizacji zadań gospodarczych [w] 1975 r., 17 I 1976 r., s. 69–70.

28 APO, Komitet Zakładowy PZPR Węzła PKP w Nysie, sygn. 5, Protokół odbytej Egzekutywy KZ PZPR w dniu 19 X 1973 r., b.p.

ków, Namysłów, Otmuchów). W trakcie remontu budynków stacyjnych nie remontuje się równolegle WC dla podróżnych, które w 80% stacji są w złym stanie technicznym. Od lat wszelkie prace remontowe ogranicza się do drobnych napraw oraz odmalowania, co przy znacznym zawilgoceniu tynków i często dziurawych dachach nie daje żadnego efektu poprawy. W większości brak bieżącej wody. [...] Również śmietniki przy budynkach stacyjnych i mieszkalnych nie są remontowane. Czasem stwierdza się ich zupełny brak²⁹.

Podjęte w 1971 r. działania na rzecz poprawy sytuacji zawodowej kolejarzy przyniosły ograniczone efekty. Również w późniejszym czasie borykano się z takimi problemami, jak niedostatek pracowników, mający za tło w szczególności trudne warunki pracy, relatywnie niekorzystne warunki płacy czy brak odpowiedniej liczby mieszkań. Tak np. w Oddziale Zabezpieczenia Ruchu i Łączności Węzła PKP w Opolu plan zatrudnienia na 1971 r. przewidywał 204 pracowników, a faktycznie zatrudnionych było 196. Stałym problemem była duża płynność kadr. W ciągu roku zwolniło się 31 pracowników, a przyjęto do pracy 26 osób. Do tak dużej fluktuacji kadrowej przyczyniły się w głównej mierze stosunkowo niskie stawki wynagrodzenia na tle innych zakładów pracy. Sytuacja taka wystąpiła w przypadku 18 osób³⁰. W połowie października 1972 r. Oddział Trakcji Węzła PKP w Opolu dysponował 329 pracownikami w drużynach lokomotywowych, podczas gdy potrzebowano 410 pracowników. Największy niedobór, wynoszący 51 osób, notowano w grupie pomocników maszynisty. W tej sytuacji musiano zatrudniać pracowników w godzinach nadliczbowych i przeciętnie na jednego pracownika przypadało 250–255 przepracowanych godzin w miesiącu³¹. W końcu sierpnia 1976 r. Lokomotywownia Pozaklasowa PKP w Opolu zatrudniała 199 maszynistów, podczas gdy potrzeby wynosiły 224. Potrzebowano wówczas 196 pomocników maszynisty, a było ich tylko 174. Także tam występowała konieczność zatrudniania pracowników w godzinach nadliczbowych i faktyczny wymiar czasu pracy wynosił przeciętnie 274 godziny w miesiącu³². W drugim kwartale 1978 r. w jednostkach podległych DRKP w Opolu zatrudniono 284 nowych pracowników, ale w tym samym czasie zwolniło się bądź zostało zwolnionych z pracy 331 osób. Przeważały przypadki wypowiedzenia pracy przez pracowników, którzy najczęściej motywowali swój krok możliwością uzyskania wyższych zarobków w innym zakładzie, przejścia na dniówkowy system pracy lub szansą otrzymania mieszkania w nowym miejscu zatrudnienia³³. Według informacji za jedenaste miesiące 1978 r. zadania przewozowe w jednostkach podległych DRKP w Opolu były wykonywane „przy bardzo poważnym braku pracowników, zwłaszcza na stanowiskach podstawowych”. Brakowało 37 pracowników w stosunku do przyjętego planu, lecz niedobór w odniesieniu do faktycznych potrzeb był znacznie większy – szacowano go na 1880 osób, co stanowiło 18% całego potencjału kadrowego³⁴.

Z początkiem 1973 r. wprowadzono w PKP nową regulację płac. Miała ona poprawić atmosferę wśród pracowników, lecz faktycznie odnotowano wiele wypowiedzi krytycznych, jak np.:

„[...] całkowicie zlekceważono głosy pracowników i nie dopuszczono do przedyskutowania [regulacji] nawet aktywu [partyjnego] [...], nowe zasady nie wyrównują wysokości zlikwidowanych premii [...], najwyższe czynniki partyjne i rządowe mówiły o podwyżce płac kolejarzy, a administracja zrobiła z tego tylko regulację nieodczuwalną przez najszerze rzesze pracowników [...], było wiele rozgłosu wokół reformy płac kolejarzy, a efekty [są] bardzo znikome, podczas gdy w innych resortach bez rozgłosu, po cichu płace podniosły się³⁵.”

Szczególnie wymowne świadectwo pogłębiającego się kryzysu kolejnictwa stanowią dokumenty sporządzone w związku z przygotowaniem do pracy w sezonie zimowym na przełomie lat 70. i 80. XX w. W protokole sporządzonym w październiku 1979 r. przez pracowników Dolnośląskiej DOKP we Wrocławiu, sprawdzających stan przygotowań na stacji Opole Główne, zwrócono uwagę na krytyczną sytuację w zakresie zaopatrzenia w koks opałowy. Stacja po-

29 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 40, Informacja o stanie sanitarnym obiektów na terenie DRKP Opole, b.p.

30 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 29, Sprawozdanie z wykonania zadań planowych Oddziału Zabezpieczenia Ruchu i Łączności w Opolu za 1971 r. i plan zadań na 1972 r., b.p.

31 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 29, Sprawozdanie z przygotowania Lokomotywowni Gł[ówniej] Opole do zimy 1972/1973, b.p.

32 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 36, Sprawozdanie z wykonania mierników za siedem miesięcy 1976 r. w Lokomotywowni Pozaklasowej [PKP] w Opolu, s. 72.

33 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 36, Sprawozdanie z wykonania mierników za siedem miesięcy 1976 r. w Lokomotywowni Pozaklasowej [PKP] w Opolu, s. 72.

34 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 40, Informacja z wykonania zadań planowych DRKP w Opolu za okres jedenastu miesięcy 1978 r., b.p. W jednostkach podległych DRKP w Opolu pracowało w tym czasie łącznie 8460 osób. Faktyczne potrzeby kadrowe szacowano na 10 340 osób.

35 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 30, Informacja KZ PZPR Węzła Kolejowego Opole z przeprowadzonej reformy płac, b.p.

trzebowała łącznie 350 t, a otrzymała tylko 18³⁶. Podobny stan rzeczy odnotowano na innych kontrolowanych stacjach na obszarze działania DRKP w Opolu, a mianowicie w: Opolu Groszowicach, Nysie i Kluczborku. Stwierdzono tam brak brykietów bądź natrafiono na niezdatne już do użytku brykiety z lat ubiegłych³⁷. Przed zimą 1980/1981 brakowało w Opolu: węgla, koksu, brykietów, zasłon przenośnych, kołków do zasłon, siatek odśnieżnych, butów gumowych, kożuchów i pochodni³⁸.

Sytuacja w kolejnictwie w jaskrawy sposób ilustruje zgubne konsekwencje dysproporcji rozwojowych, jakie cechowały zapoczątkowaną w 1971 r. realizację strategii dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju. Ówczesnym decydom politycznym chodziło przede wszystkim o przedsięwzięcia efektywne, owocujące korzyściami prestiżowymi i propagandowymi. Nie doceniano natomiast działań efektywnych, jakimi są w szczególności przedsięwzięcia o charakterze modernizacyjnym³⁹. Dlatego preferowano wielkie inwestycje w przemyśle, zapominając, że rozwojowi w tej dziedzinie powinien towarzyszyć traktowany równorzędnie rozwój w zakresie środków transportu i komunikacji. Wynikający stąd w dużej mierze krach strategii dynamicznego rozwoju pokazał w szczególności, jak groźne w swoich skutkach może być lekceważenie roli kolei jako nieodzownego elementu komunikacyjnego krwioobiegu gospodarki.

36 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 42, Protokół z wyników przeprowadzonej lustracji stacji Opole Główne w dniu 29 X 1979 r. w zakresie przygotowania stacji do pracy w warunkach zimy 1979/80 r., 29 X 1979 r., s. 121. W latach 1975–1980 cały obszar działania DRKP w Opolu został stopniowo podporządkowany Śląskiej DOKP w Katowicach. Por. D. Keller, *Węgiel czy pasażer?...*, s. 467.

37 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 42, Protokół z wyników przeprowadzonej lustracji stacji Opole Główne w dniu 29 X 1979 r. w zakresie przygotowania stacji do pracy w warunkach zimy 1979/80 r., 29 X 1979 r., s. 124.

38 APO, KZ PZPR PKP w Opolu, sygn. 44, Informacja o aktualnej sytuacji materiałowej w zakresie zaopatrzenia w opał i materiały na okres zimy, 7 X 1980 r., b.p.

39 APO, KW PZPR, sygn. 1653, [Raport o stanie województwa opolskiego] Transport i łączność, [1981–1982], s. 6.

Tadeusz Bocheński*

Dostęp wybranych miast do kolei na tle rozwoju i regresu sieci kolejowej w Polsce

Przedmiotem badań będących kanwą niniejszego artykułu były powiązania wybranych miast z siecią kolejową w Polsce. Analiza objęła miasta liczące w 2015 r. ponad 10 tys. mieszkańców – było to 409 miejscowości, czyli 44,7% polskich miast. W tej grupie znalazły się 303 ośrodki powiatowe (79,7%), w tym wszystkie miasta na prawach powiatu. Przeanalizowano zmiany dostępu tychże miast do kolei na tle rozwoju i regresu sieci kolejowej. W analizie uwzględniono aktualne wykorzystanie linii kolejowej dochodzącej do danego miasta – jeśli była czynna, to jaki rodzaj ruchu się na niej odbywał (regularny lub sezonowy pasażerski, czy tylko towarowy). Zbadano zatem dwa aspekty dostępu do kolei: infrastrukturalny – czy istniała linia kolejowa i stacja w danym mieście, oraz organizacyjny – czy na stacji w tym mieście zatrzymywały się pociągi pasażerskie. W badaniach nie uwzględniono zmian liczby ludności analizowanych miast oraz wpływu kolei na ich rozwój. Wykraczało to poza zakres niniejszego opracowania. Jak wskazują badania innych autorów, we wszystkich wziętych pod uwagę miastach liczba ludności po II wojnie światowej wzrosła, choć przyrost ten był różny¹, a w późniejszym okresie w części z nich nastąpił odpływ ludności².

Dostęp danego miasta do kolei z ruchem pasażerskim oznacza, że ta miejscowość posiadała czynną stację pasażerską. Pojęcie stacji pasażerskiej jest tutaj rozumiane zgodnie z definicją przyjętą w polskim prawodawstwie: „stacja pasażerska – obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego”³. Jest to zatem każdy punkt, w którym zatrzymywały się pociągi pasażerskie w celu wymiany pasażerów (tzn. odbywał się na niej postój handlowy). Oczywiście poza samą możliwością dojazdu do danego miasta ważna jest jakość oferty, czyli: liczba pociągów, ich relacja i czas przejazdu. Czas przejazdu wynikał ze stanu infrastruktury kolejowej. Natomiast pozostałe czynniki były związane z organizacją przewozów. Uwzględnienie oferty i analiza jej zmian wykracza poza ramy niniejszego artykułu.

*Dr, Uniwersytet Szczeciński, tadeusz.bochenski@usz.edu.pl

1 D. Szymańska, E. Grzelak-Kostulska, B. Hołowiecka, *Zmiany powierzchni i gęstości zaludnienia miast Polski 1960–2003*, [w:] *Kierunki przekształceń struktury gospodarczej i społeczno-demograficznej miast*, red. J. Ślodeczyk, E. Szafranek, Opole 2006, s. 341–353.

2 Grupę miast do badań wybrano kierując się m.in. hierarchią osadniczą we współczesnej Polsce. W statystyce ONZ za miasta uznaje się miejscowości liczące ponad 20 tys. mieszkańców. Natomiast w niektórych krajach, a także kiedyś na ziemiach polskich, wyróżniało się miasta i miasteczka. Te drugie były to przede wszystkim małe miasta niepełniące roli ośrodków ponadgminnych oraz ośrodki, które utraciły prawa miejskie, ale zachowały miejski charakter. We współczesnej hierarchii osadnictwa w Polsce do grupy miasteczek można zaliczyć ośrodki miejskie liczące poniżej 10 tys. mieszkańców (506 w 2015 r.), z których tylko 20% pełniło funkcje ośrodków powiatowych. – D. Szymańska, *Geografia osadnictwa*, Warszawa 2009; *Bank Danych Lokalnych*, GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> (dostęp: 15.02.2019).

3 Ustawa z 28 III 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. 2003, nr 86, poz. 789, zm. 11 XI 2016 r., art. 4.

Przeprowadzone badania polegały na określeniu, kiedy poszczególne miasta uzyskały, a także straciły połączenie kolejowe w ruchu pasażerskim. Źródłem informacji na ten temat były przede wszystkim monografie Zbigniewa Taylora oraz Szymona Komusińskiego, pomocne były także atlasy opracowane przez Ryszarda Stankiewicza i Marcina Stiasnego oraz Pawła Korcza⁴. Informacje były ponadto weryfikowane przy użyciu sieciowych rozkładów jazdy PKP i systemu HAFAS. Trudności w badaniach, zwłaszcza po 2005 r., stanowiły liczne zamknięcia, reaktywacje i powtórne wstrzymanie przewozów pasażerskich na poszczególnych odcinkach linii kolejowych. Ponadto w 2012 r. zaprzestano wydawania sieciowych rozkładów jazdy PKP.

Zmiany dostępu wybranych miast do kolei na tle rozwoju i regresu sieci kolejowej

Uwarunkowania historyczne mają bardzo duże znaczenie dla ukształtowania się sieci kolejowej w Polsce. Należy pamiętać, że większość linii kolejowych na obecnym terytorium kraju powstało w drugiej połowie XIX i na początku XX w., czyli w okresie, kiedy państwo polskie nie istniało. Inna była polityka wobec kolei w poszczególnych państwach na tym terenie. Ponadto ulegała ona zmianom na przestrzeni lat. Dotyczyło to nie tylko Niemiec, Rosji i Austro-Węgier, ale także II Rzeczypospolitej, PRL i III Rzeczypospolitej⁵.

Teofil Lijewski, a potem także Zbigniew Taylor wyróżnili siedem okresów rozwoju sieci kolejowej na terenie obecnej Polski⁶. Natomiast autor niniejszego artykułu proponuje modyfikację tego podziału w zakresie okresów wyodrębnionych po 1945 r. Okres odbudowy, rozbudowy i modernizacji powojennej (1945–1989) można podzielić na dwa: powojennej odbudowy (1945–1950) oraz rozbudowy i modernizacji (1951–1989), natomiast okres współczesnego regresu po 1989 r. autor proponuje przemianować na okres zamykania linii drugorzędnych i dojazdowych (1990–2004) i dodać kolejny: okres współczesnej modernizacji po 2005 r., związany z licznymi inwestycjami prowadzonymi na kolei w Polsce po wejściu w struktury Unii Europejskiej. Można zatem wyróżnić dziewięć okresów rozwoju i regresu kolei na terenie obecnej Polski:

- 1) budowa głównych połączeń (1842–1879),
- 2) budowa linii drugorzędnych i dojazdowych (1880–1914),
- 3) budowa wojennych linii strategicznych oraz zniszczenia wojenne (1914–1918),
- 4) inwestycje międzywojenne – łączenie sieci trzech zaborów (1919–1939),
- 5) inwestycje wojenne, zniszczenia i demontaż (1939–1945),
- 6) powojenna odbudowa (1945–1949),
- 7) rozbudowa i modernizacja (1950–1989),
- 8) zamykanie linii drugorzędnych i dojazdowych (1990–2004),
- 9) współczesna modernizacja (od 2005 r.).

Należy zaznaczyć, że okres rozbudowy i modernizacji (1951–1989) był zróżnicowany. Po 1960 r., w wyniku programu likwidacji słabo obciążonych linii oraz rosnącej konkurencji ze strony transportu samochodowego, rozpoczął się proces regresu sieci kolejowej. Dotyczyło to zarówno linii normalnotorowych, jak i wąskotorowych. Kulminacja likwidacji tych drugich nastąpiła w latach 70. XX w. – m.in. zlikwidowano wówczas linie wychodzące z dużych miast: Warszawy, Wrocławia, Poznania, Gdańska i Bydgoszczy⁷. Jednocześnie trwała modernizacja i elektryfikacja głównych linii, a w latach 70. XX w. przeprowadzono największe inwestycje kolejowe w PRL⁸.

4 Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007; Sz. Komusiński, *Przekształcenia przestrzenne sieci pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w latach 1988–2008*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2010, t. 17; R. Stankiewicz, M. Stiasny, *Atlas linii kolejowych Polski*, Rybnik 2014; P. Korcz, *Atlas wąskotorówek*, Poznań 2006.

5 Patrz: A. Mielcarek, *Państwo a koleje. Przyczyny i skutki reformowania kolei w Europie od XIX do początku XXI w.*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 37–69.

6 T. Lijewski, S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, s. 4; Z. Taylor, *op.cit.*, s. 25–26.

7 Z. Taylor, *op. cit.*, s. 133–134.

8 *Ibidem*, s. 70.

Spośród 409 badanych miast kolej dotarła do 401, ale stacje pasażerskie powstały w 400. Do 391 miast doprowadzono kolej normalnotorową, a do 10 wyłącznie wąskotorową (Marki, Turek, Pułtusk, Rawa Mazowiecka, Przasnysz, Grójec, Pińczów, Kolno⁹, Karczew i Maków Mazowiecki). Dodatkowo do Konstancina-Jeziorny dotarła kolej wąskotorowa z ruchem pasażerskim, a potem także normalnotorowa, ale z ruchem wyłącznie towarowym. Do 64 miast dochodziła zarówno kolej normalno-, jak i wąskotorowa (tab. 1). Do pięciu innych miast linia wąskotorowa została następnie zastąpiona normalnotorową (Biłgoraj, Rypin, Lipno, Sierpc, Płońsk). Szczytowym okresem pod względem liczby miast posiadających dostęp do kolei były lata 1958–1962, kiedy pociągi pasażerskie dojeżdżały do 394 badanych miast, w tym do 383 normalnotorowe. Następnie liczba miast z dostępem do kolei zaczęła spadać.

Do dziewięciu badanych miast kolej użytku publicznego nigdy nie dotarła, w tym do trzech kolej w ogóle nie została doprowadzona (Myślenice, Węgrów, Brzeziny). Podczas pierwszej wojny światowej wojska niemieckie wybudowały koleje militarne o prześwicie 600 mm do Łęcznej i Tomaszowa Lubelskiego. Jednak w okresie międzywojennym zostały one rozebrane¹⁰. Według niektórych źródeł kolej tego typu dotarła także do Aleksandrowa Łódzkiego, Konstancy Nowa Łódzkiego oraz Janowa Lubelskiego¹¹. Dwa z tych miast położone w aglomeracji łódzkiej uzyskały połączenie transportem szynowym z Łodzią w postaci tramwaju. Natomiast do Czeladzi w latach 40. XX w. doprowadzono normalnotorową kolej piaskową¹². Miasto to nie doczekało się jednak stacji pasażerskiej. Ponadto w Łomiankach koło Warszawy w okresie międzywojennym funkcjonowała kolej normalnotorowa, zlikwidowana podczas II wojny światowej¹³. Liczbę miast, które uzyskiwały dostęp do kolei z ruchem pasażerskim w wymienionych powyżej okresach rozwoju kolei, przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1

Liczba miast, do których do 1990 r. dotarła kolej wg okresów rozwoju kolei na terenie obecnej Polski

| Okres rozwoju kolei – lata | Liczba miast, które uzyskały dostęp do połączeń kolejowych | | |
|----------------------------|--|------------------|-----------------|
| | ogółem* | normalnotorowych | wąskotorowych |
| Ogółem | 400 ^a | 389 ^b | 80 ^e |
| 1842–1879 | 218 | 218 | 8 ^f |
| 1880–1914 | 137 | 134 | 46 ^g |
| 1914–1918 | 26 | 7 | 19 ^h |
| 1919–1939 | 19 | 22 ^c | 5 ⁱ |
| 1950–1989 | 9 | 8 ^d | 2 |

* Pominięto lata 1940–1949, w których żadne z badanych miast nie uzyskało dostępu do kolei.

^a do 64 miast dotarła zarówno kolej wąsko-, jak i normalnotorowa;

^b w 5 miastach kolej normalnotorowa zastąpiła wcześniej wybudowaną wąskotorową;

^c w 4 miastach kolej normalnotorowa zastąpiła wcześniej wybudowaną wąskotorową, zaś w 2 miastach otwarto stację pasażerską na linii wybudowanej we wcześniejszym okresie;

^d w 1 mieście kolej normalnotorowa zastąpiła wcześniej wybudowaną wąskotorową;

^e do 49 miast najpierw dotarła kolej normalnotorowa, a do 17 miast najpierw wąskotorowa, w tym do 5 została potem zastąpiona normalnotorową, zaś do 3 kolej normalno- i wąskotorowa doprowadzono w tym samym roku;

9 Podczas I wojny światowej funkcjonowała linia normalnotorowa Pisz–Kolno. Zbudowana w 1915 r. przez Królewskie Pruskie Koleje Wojskowe. Po wojnie została ona rozebrana ze względu na przecięcie tej linii granicą państwową. – R. Stankiewicz, M. Stiasny, *op.cit.*, s. C11.

10 *Kolej Bystrzyca Łęczna*, <http://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/kolej-bystrzycaleczna/> (dostęp: 15.02.2019); *Kolej Tomaszowska*, <http://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/kolej-tomaszowska/#wybuch-i-wojny-swiatowej-i-kolej-polowa-trawnikibelzec> (dostęp: 15.02.2019).

11 R. Stankiewicz, M. Stiasny, *op.cit.*, s. E7 i F11. W przypadku dwóch pierwszych miast prawdopodobnie wykorzystywana była przez Niemców podczas zdobywania Łodzi w 1914 r., a potem zdemontowana. Natomiast w odniesieniu do Janowa podaje się budowę kolei militarnej w 1915 r.

12 A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013, s. 38.

13 J. Królikowski, *Kolejowa Puszcza Kampinoska*. Cz. 3: *Kolej młocińska*, <https://puszczakampinoska.blogspot.com/2013/04/kolejowa-puszcza-kampinoska-czesc-iii.html> (dostęp: 15.02.2019).

- ^f do 5 miast kolej normalnotorowa dotarła wcześniej, zaś do 3 miast później;
- ^g do 42 kolej wąskotorowa dotarła po normalnotorowej, do 1 miasta kolej wąsko- i normalnotorową doprowadzono w tym samym roku, a do innego kolej normalnotorowa dotarła w okresie późniejszym;
- ^h uwzględniono wyłącznie linie przekształcone po wojnie w kolej użytku publicznego, do 4 miast kolej wąskotorowa została w późniejszym okresie zastąpiona normalnotorową;
- ⁱ do 1 miasta najpierw dotarła kolej normalnotorowa, do 2 miast kolej wąsko- i normalnotorową doprowadzono w tym samym roku, a do innego miasta kolej normalnotorowa dotarła potem.
- Źródło: Opracowanie własne.

W Niemczech i Austro-Węgrzech, podobnie jak w większości państw europejskich, jako standardowy przyjęto rozstaw 1435 mm zwany normalnym. Natomiast na terenie Imperium Rosyjskiego jako standardowy przyjęto rozstaw torów 1524 mm, wyjątkiem były pierwsze linie powstałe na terenie Królestwa Polskiego – Kolej Warszawsko-Wiedeńska oraz jej odgałęzienia ze Skierniewic do Torunia i z Koluszek do Łodzi (ryc. 1). Wszystkie linie szerokotorowe na terenie II Rzeczypospolitej przebudowano na normalnotorowe – większość podczas I wojny światowej. W czasie obu wojen światowych zmieniano rozstaw niektórych linii kolejowych w zależności od potrzeb.

Do 1918 r. kolej dotarła do 379 badanych miast, w tym do 20 wyłącznie wąskotorowa (ryc. 1). Do ośmiu miast kolej wąskotorową doprowadzono przed I wojną światową: Bogatynia, Piaseczno, Jeziorna, Marki, Góra Kalwaria, Karczew, Grójec i Koło, zaś do 12 podczas I wojny światowej – linie militarne w okresie międzywojennym przekształcono w koleje użytku publicznego: Turek, Ozorków, Łęczycza, Rawa Mazowiecka, Przasnysz, Maków Mazowiecki, Kolno, Płońsk, Sierpc, Lipno, Staszów i Biłgoraj. Następnie do 1939 r. dostęp do kolei uzyskało kolejne 18 miast (ryc. 2). Wśród nich do Pińczowa doprowadzono linię wąskotorową, zaś do 15 innych normalnotorową. Natomiast w miejscowościach Kobyłka i Piastów otwarto stacje pasażerskie na liniach wybudowanych przed 1880 r.¹⁴. Ponadto zastąpiono zbudowaną podczas wojny linię wąskotorową łączącą Płońsk, Sierpc i Lipno normalnotorową.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

Rycina 1. Badane miasta na tle sieci kolejowej w 1918 r.

¹⁴ R. Stankiewicz, M. Stiasny, *op.cit.*, Indeks stacji (brak numeracji stron).

W okresie międzywojennym likwidacji uległy nieliczne linie wąskotorowe oraz odcinki linii normalnotorowych przecinające nowe granice państwowe, ustanowione po I wojnie światowej¹⁵. Ponadto niektóre linie były czasowo zamknięte ze względu na zniszczenia wojenne. Jedną z nielicznych linii na obszarze obecnej Polski zlikwidowanych w okresie międzywojennym ze względów finansowych był fragment Kolei Sowiogórskiej – odcinek Wolibórz–Srebrna Góra¹⁶.

Sieć kolejowa znacznie ucierpiała podczas II wojny światowej i tuż po jej zakończeniu. Zniszczenia po kampanii wrześniowej zostały naprawione do końca 1939 r., a ruch kolejowy wznowiony. Następnie do 1942 r. Niemcy rozbudowali niektóre węzły kolejowe i wybudowali kilka nowych linii. Znacznie większe zniszczenia powstały wskutek działań wojennych podczas ofensywy Armii Czerwonej, prowizorycznego przekuwania torów na rosyjski rozstaw – 1520 mm¹⁷ oraz w wyniku demontażu i grabieży dokonywanej przez *trofejnije* bataliony Armii Czerwonej/Armii Radzieckiej w latach 1944–1948 – dotyczyło to ok. 2590 km linii normalnotorowych i ok. 330 km wąskotorowych. Następnie PKP odbudowały 1087 km linii normalnotorowych i 129 km wąskotorowych¹⁸. Pomimo tych strat, dzięki przeprowadzonej odbudowie, tylko jedno z badanych miast – Łomianki utraciło dostęp do kolei. Ograniczona została jednak liczba linii kolejowych dochodzących do 26 badanych miast położonych na ziemiach niemieckich, które weszły w skład Polski Ludowej: Bartoszyce, Bytów, Elbląg, Giżycko, Gołdap, Góra Śląska, Kętrzyn, Lębork, Lidzbark Warmiński, Miastko, Morąg, Mrągowo, Nowogard, Olecko, Ostróda, Pisz, Sławno, Słupsk, Strzelce Krajeńskie, Sulęcín, Świnoujście, Trzebiatów, Ustka, Węgorzewo, Zielona Góra, Złotów. Około 1950 r. zakończono zasadniczą odbudowę systemu kolejowego i pociągi pasażerskie dojeżdżały do 389 badanych miast.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007; *Mapa polskiej sieci kolejowej do urzędowego rozkładu jazdy*, Warszawa 1938.

Rycina 2. Badane miasta na tle sieci kolejowej w 1938 r.

¹⁵ Dotyczyło to 16 linii normalnotorowych i 2 wąskotorowych przecinających granicę polsko-niemiecką i jednej granicę polsko-litewską, zob. *Mapa polskiej sieci kolejowej do urzędowego rozkładu jazdy*, Warszawa 1938.

¹⁶ M. Smolarski, A. Raczyk, *Przestrzenne zróżnicowanie wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym na przykładzie województwa dolnośląskiego*, „Studia Miejskie” 2017, t. 27, s. 11; M. Jerczyński, T. Przerwa, *Kolej sowiogórska*, Srebrna Góra 2002.

¹⁷ Z. Taylor, *op.cit.*, s. 56–59.

¹⁸ *Ibidem*, s. 106–107.

W okresie Polski Ludowej kolej połączyła kolejne pięć miast (Bełchatów, Zambrów, Busko-Zdrój, Nowa Dęba i Pułtusk), przy czym do Pułtuska prowadziła linia wąskotorowa. Ponadto linię do Bogatyni¹⁹ i Biłgoraja zastąpiono normalnotorową, zaś przez Górę Kalwarię i Staszów, do których wcześniej dotarła wąskotorówka, poprowadzono linie normalnotorowe²⁰. Od połowy lat 60. XX w., równocześnie z modernizacją i budową nowych linii kolejowych, miały miejsca zamknięcia linii lokalnych, zwłaszcza wąskotorowych. W wyniku tego liczba miast z dostępem do kolei zaczęła spadać. Natomiast kulminacja regresu kolei nastąpiła już po transformacji ustrojowej na przełomie XX i XXI w. (tab. 2).

Tabela 2

Liczba miast, które utraciły dostęp do kolei wg okresów rozwoju kolei na terenie obecnej Polski

| Okres rozwoju kolei – lata | Liczba miast, które utraciły dostęp do połączeń kolejowych | | |
|----------------------------|--|------------------|----------------|
| | ogółem | normalnotorowych | wąskotorowych* |
| 1939–1945 | 1 | 1 | – |
| 1950–1989 | 17 | 10 | 7 ^b |
| 1990–2004 | 62 ^a | 58 | 3 |
| 2005–2015 | 21 ^a | 21 | – |

* Uwzględniono tylko te miasta, do których docierała wyłącznie kolej wąskotorowa.

^a do części tych miast następnie reaktywowano przewozy pasażerskie;

^b dodatkowo linię do jednego miasta zastąpiono normalnotorową.

Źródło: Opracowanie własne.

Do 16 badanych miast po 1950 r. kolej normalnotorowa została zlikwidowana, tzn. zawieszono wszelki ruch pociągów i częściowo lub w całości zdemontowano infrastrukturę kolejową, a zwłaszcza urządzenia sterowania ruchem kolejowy i tory. Były to: Czeladź, Bielawa, Zambrów, Chełmno, Lidzbark Warmiński, Barlinek, Gołdap, Golub-Do-brzyń, Głubczyce, Góra Śląska, Dąbrowa Tarnowska, Myślibórz, Koronowo, Kowary, Nowe Miasto Lubawskie, Niepołomice²¹. Do 1990 r. niemal wszystkie zamykane całkowicie, tj. dla ruchu pasażerskiego i towarowego, linie kolejowe były rozbierane. W późniejszych latach infrastruktura kolejowa była w większości pozostawiana lub demontowana tylko częściowo. W latach 1961–1989 na skutek zamykania linii wąskotorowych dostęp do kolei straciły całkowicie cztery badane miasta: Karczew, Marki, Kolno i Pułtusk, zaś do Przasnysza, Makowa Mazowieckiego i Pińczowa zawieszono regularny ruch pasażerski²². W analogicznym okresie wstrzymano ruch pasażerski na liniach normalnotorowych do 10 badanych miast (Zambrów, Siemianowice Śląskie, Kozienice, Polkowice, Pszów, Piekary Śląskie, Bielawa, Kowary, Lubawa, Nowy Dwór Gdański), w tym do Bielawy linię następnie całkowicie zamknięto. Ponadto zlikwidowano część linii prowadzących do 38 innych miast (por. ryc. 3 i 4)²³. Jednocześnie modernizowano infrastrukturę kolejową i wiele linii zelektryfikowano. W roku 1971 linię wąskotorową do Biłgoraja zastąpiono normalnotorową²⁴. Dostęp do kolei w okresie PRL uzyskało dziewięć miast, ale dwa z nich potem go utraciły. Do Zambrowa linia normalnotorowa funkcjonowała w latach 1952–1962, w tym dla ruchu pasażerskiego otwarta była zaledwie przez pięć ostatnich lat. Natomiast do Pułtuska kolej wąskotorowa docierała przez 36 lat²⁵.

Najwięcej spośród badanych miast miało dostęp do kolei z ruchem pasażerskich na przełomie lat 50. i 60. XX w. (ryc. 3) – 394 miasta, natomiast największą w historii gęstość sieci kolejowej osiągnięto na przełomie lat 70. i 80. XX w. Gęstość normalnotorowej sieci kolejowej w przeliczeniu na 100 km² wynosiła 7,5 w 1960 r. i 7,8 w 1980 r.²⁶

19 Linię Bogatynia–Turoszów zastąpiono normalnotorową, zaś pozostałe linie łączące Bogatynię pozostawiono wąskotorowe.

20 Z. Taylor, *op.cit.*, s. 69; R. Stankiewicz, M. Stiasny, *op.cit.*, s. G12.

21 T. Bocheński, *Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2016, t. 19, nr 4, s. 65–66.

22 Z. Taylor, *op.cit.*, s. 267–273; R. Stankiewicz, M. Stiasny, *op.cit.*, s. C11, D10, E10.

23 T. Bocheński, *Dostęp wybranych...*, s. 65; Sz. Komusiński, *op.cit.*, s. 80.

24 Z. Taylor, *op.cit.*, s. 69.

25 R. Stankiewicz, M. Stiasny, *op.cit.*, s. D10; Sieciowy rozkład jazdy PKP z lat 1950–1999.

26 Z. Taylor, *op.cit.*, s. 87–89.



Źródło: Jak w ryc. 1.
Rycina 3. Badane miasta na tle sieci kolejowej w 1960 r.



Źródło: Jak w ryc. 1.
Rycina 4. Badane miasta na tle sieci kolejowej z ruchem pasażerskim w 1990 r.

Po transformacji ustrojowej, w latach 90. XX w., rozpoczęto reformowanie PKP. Wiązało się to z cięciem kosztów poprzez drastyczne skrócenie czynnej sieci kolejowej i ograniczeniem ruchu pociągów. Jak wskazuje Z. Taylor, w latach 1991–2002 zamknięto dla regularnego ruchu pasażerskiego 6244 km linii normalnotorowych i wszystkie wąskotorowe. Skala zamknięć była jedną z największych w historii kolei europejskich – porównywalna jedynie z Wielką Brytanią w latach 50. i 60. XX w.²⁷. Spowodowało to odcięcie od normalnotorowych połączeń kolejowych 43 badanych miast, w tym sześciu czasowo²⁸. W wyniku zamykania linii wąskotorowych po 1990 r. trzy kolejne miasta utraciły dostęp do kolei: Turek i Grójec w 1991 r. oraz Rawa Mazowiecka w 2001 r. Ostatecznie w 2001 r. PKP zamknęły wszystkie funkcjonujące jeszcze koleje wąskotorowe. Po tym okresie funkcjonowały już tylko te, które zostały przejęte przez samorządy i służyły głównie dla ruchu turystycznego. Zamknięcia linii dla ruchu pasażerskiego spowodowały ponadto ograniczenie znaczenia stacji pasażerskich, co często prowadziło do degradacji istniejącej tam infrastruktury, zwłaszcza budynków stacyjnych. Dostęp do kolei utraciło część miast, w których kiedyś były stacje węzłowe w ruchu pasażerskim. Dotyczyło to m.in. Międzychodu, Pyrzyc, Wałcza, Jastrzębia-Zdroju, Bartoszyca, Kamiennej Góry, Kartuz, Lidzbarka Warmińskiego, Myśliborza, Nowego Miasta Lubawskiego, Staszowa, Złotoryi i Żnina (por. ryc. 4 i 5)²⁹. Spośród wyżej wymienionych jedynie do Wałcza i Kartuz powróciły pociągi pasażerskie, jednak nie we wszystkich kierunkach. W części miast rola stacji została ograniczona do stacji przelotowej lub końcowej, np. do Żagania zamknięto pięć z siedmiu linii, po trzy z pięciu linii do Brodnicy³⁰ i Orzesza, a w Ostrołęce i Hajnówce trzy z czterech kierunków. Ogółem w latach 1991–2001 dotyczyło to 86 badanych miast (tab. 3). Warto wspomnieć, że przed całkowitym wstrzymaniem ruchu pasażerskiego PKP często ograniczano liczbę połączeń, a niekiedy także wprowadzano zmiany rozkładu jazdy powodujące spadek atrakcyjności kolei³¹. Zjawisko to określane jest niekiedy jako „wygaszanie popytu”³², czyli zniechęcanie do korzystania z usług kolei. W latach 90. XX w. reaktywowano ruch pasażerski na dziewięciu liniach, jednak nie przyczyniło się to do istotnej poprawy dostępu badanych miast do kolei.

Tabela 3

Ograniczenie ruchu pasażerskiego na liniach normalnotorowych do badanych miast w latach 1991–2001 wg województw

| Województwo | Całkowite wstrzymanie ruchu pasażerskiego* | Utrata funkcji węzła kolejowego | Ograniczenie kierunków połączeń pasażerskich |
|--------------------|--|---------------------------------|--|
| Ogółem | 37 | 53 | 33 |
| Dolnośląskie | 3 | 5 | 5 |
| Kujawsko-pomorskie | 5 | 3 | 3 |
| Lubelskie | 4 | 1 | 1 |
| Lubuskie | 1 | 4 | 2 |
| Łódzkie | 1 | 1 | - |
| Małopolskie | 1 | 1 | 3 |
| Mazowieckie | 3 | 2 | 1 |
| Opolskie | 2 | 2 | 2 |
| Podkarpackie | - | 1 | 1 |
| Podlaskie | 1 | 3 | 1 |

27 Ibidem, s. 156–159.

28 T. Bocheński, *Dostęp wybranych...*, s. 66–67.

29 Sz. Komusiński, *op.cit.*, s. 132–140.

30 Wliczając linię do Iławy odchodzącą ze stacji Tama Brodzka. Po 2004 r. czynna w ruchu pasażerskim pozostała już tylko linia w kierunku Jabłonowa Pomorskiego.

31 Z. Taylor, *op.cit.*, s. 193.

32 J. Majewski, *Współczesna sieć połączeń kolejowych w przestrzeni Polski*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2002, t. 8, s. 193.

| | | | |
|---------------------|---|----|---|
| Pomorskie | 1 | 4 | 3 |
| Śląskie | 2 | 5 | 5 |
| Świętokrzyskie | 1 | - | - |
| Warmińsko-mazurskie | 5 | 6 | 1 |
| Wielkopolskie | 3 | 10 | 2 |
| Zachodniopomorskie | 4 | 5 | 3 |

* Bez miast, do których połączenia wstrzymano czasowo, a następnie je przywrócono.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: R. Stankiewicz, M. Stiasny, *Atlas linii kolejowych Polski*, Rybnik 2014; Sz. Komusiński, *Przekształcenia przestrzenne sieci pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w latach 1988–2008*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2010, t. 17; Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007; rozkłady jazdy PKP z różnych lat.



Źródło: Jak w ryc. 1.

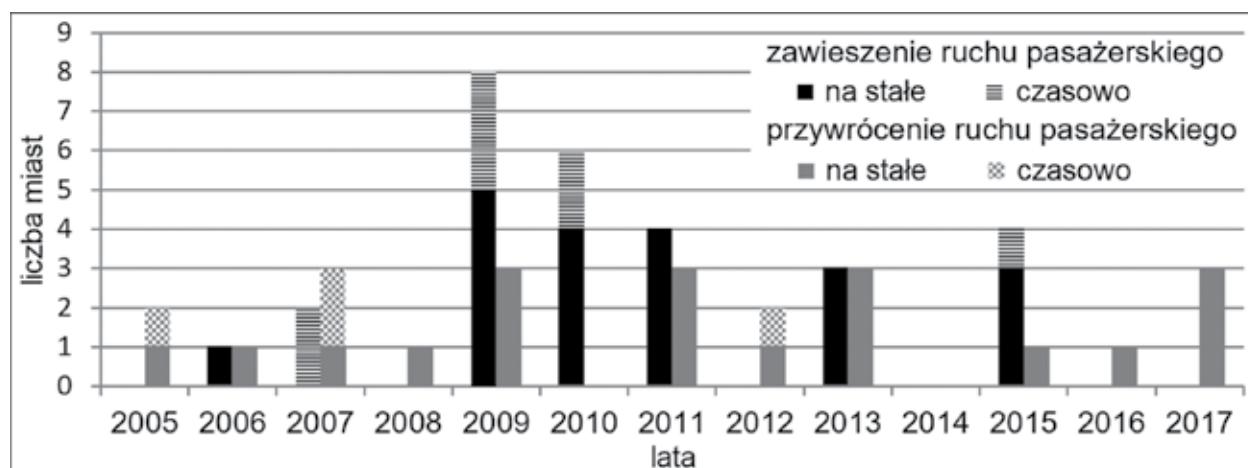
Rycina 5. Badane miasta na tle sieci kolejowej z ruchem pasażerskim w 2002 r.

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej i wcześniej przeprowadzonej reformie PKP zaczął się nowy rozdział w historii kolei w Polsce. Dzięki środkom pomocowym z UE prowadzono modernizację zarówno linii magistralnych, jak i drugorzędnych, ale służących dojazdowi do największych miast. Wybudowano także kilka nowych, ale krótkich odcinków linii – liczących do 2 km, przede wszystkim łączących porty lotnicze: Warszawa Okęcie, Lublin Świdnik, Szczecin Goleniów, Kraków Balice oraz jedną dłuższą, liczącą 18 km, linię w Gdańsku (Pomorska Kolej Metropolitalna). Ważną rolę w tym procesie odegrały samorządy wojewódzkie, które przejęły odpowiedzialność za organizację regionalnych przewozów kolejowych na swoim terenie. Przed 2004 r. z funduszy przedakcesyjnych wykonano jedynie część prac modernizacyjnych na linii E20 Kunowice–Terespol. Prace na tej linii rozpoczęto w 1993 r. i nie miało to wpływu na dostęp kolei do badanych miast. Natomiast inwestycje na szerszą skalę ruszyły po 2007 r.³³. W efekcie przywrócono ruch do pięciu badanych miast³⁴.

33 T. Bocheński, *Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*, Szczecin 2016, s. 112–114.

34 T. Bocheński, *Dostęp wybranych...*, s. 65.

Regularny ruch pasażerski po 2005 r. przywrócono na stałe do 18 miast, zaś do jednego (Radzyń Podlaski) na czas remontów w ramach objazdu linii Warszawa–Lublin. Do siedmiu z tych miast linie zostały wyremontowane (Lubartów, Parczew, Trzebnica, Nowa Dęba, Kartuzy, Głowno, Kudowa-Zdrój), a ponadto do sześciu innych okresowo przywrócono przewozy, potem ponownie je wstrzymano (Lubin, Darłowo, Sulęcín, Złotoryja, Kłobuck, Olecko). Pomimo intensyfikacji inwestycji, regres kolei nie został zatrzymany. W latach 2005–2015 do kolejnych 21 badanych miast przestały dojeżdżać pociągi pasażerskie, w tym do pięciu czasowo. Natomiast w 41 innych miastach zmniejszono liczbę obsługiwanych kierunków³⁵. Liczbę miast, które odzyskiwały i traciły połączenie kolejowe w ruchu pasażerskim w latach 2005–2017 wykazano na rycinie 6.



Do niektórych miast ruch pociągów był zawieszany dwukrotnie: Darłowo w 1991 i 2011 r., Sulęcín w 1995 i 2013 r., Złotoryja w 1996 i 2009 r., Olecko w 1999 i 2013 r., Lubin w 2004 i 2010 r., Kłobuck w 2009 i 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: T. Bocheński, *Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2016, t. 19, nr 4, s. 62–71; Rozkład jazdy pociągów 2017/2018.

Rycina 6. Liczba miast liczących w 2015 r. ponad 10 tys. mieszkańców, które odzyskiwały i traciły normalnotorowe połączenie kolejowe w ruchu pasażerskim w latach 2005–2017

W roku 2018 pociągi pasażerskie dojeżdżały w ruchu codziennym do 319 badanych miast. Ponadto do trzech z nich kursowały wyłącznie sezonowo (Kamienna Góra, Ustka i Włodawa), natomiast do 51 odbywał się wyłącznie ruch towarowy (ryc. 7). Do 15 badanych miast sezonowo kursowały turystyczne pociągi wąskotorowe, były to: Bytom, Gniezno, Tarnowskie Góry, Ełk, Starachowice, Piaseczno, Sochaczew, Środa Wielkopolska, Rawa Mazowiecka, Gryfice, Jędrzejów, Przeworsk, Żnin, Pińczów, Nowy Dwór Gdański. W przypadku dwóch z tych miast umożliwiały one dojazd do czynnych stacji na liniach normalnotorowych: z Rawy Mazowieckiej do Rogowa i z Pińczowa do Jędrzejowa. Ponadto pociągi wąskotorowe kursowały regularnie w ruchu codziennym w Pleszewie, zapewniając dojazd z centrum miasta do stacji normalnotorowej³⁶.

³⁵ Ibidem, s. 65–67.

³⁶ SKPL, <http://shortlines.pl/> (dostęp: 15.02.2019).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: T. Bocheński, *Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2016, t. 19, nr 4, s. 62–71; Rozkład jazdy pociągów 2018.

Rycina 7. Badane miasta na tle sieci kolejowej z ruchem pasażerskim w 2018 r.

Poszczególne miasta były zróżnicowane nie tylko pod względem dochodzących do nich linii kolejowych, ale także liczby stacji pasażerskich i ich położenia względem miasta. W pięciu badanych miastach jedyna czynna w 2018 r. stacja pasażerska znajdowała się poza granicami administracyjnymi miasta, były to: Radzyń Podlaski, Włodawa, Siemiatycze, Szydłowiec, Garwolin i Strzelce Krajeńskie. Natomiast w Pleszewie pasażerska stacja normalnotorowa była poza miastem, ale połączono ją z miastem czynną koleją wąskotorową. Liczba stacji w poszczególnych miastach zmieniła się wraz z rozwojem i regresem kolei.

Podsumowanie

Kolej dotarła do 400 badanych miast, w tym: do 389 normalnotorowa i do 11 wyłącznie wąskotorowa. Do 65 miast dochodziła zarówno kolej wąsko-, jak i normalnotorowa, zaś w pięciu przypadkach wąskotorową zastąpiono potem normalnotorową. Maksymalnie dostęp do kolei miały jednocześnie 394 badane miasta, w tym 383 do normalnotorowej w latach 1958–1962 (ryc. 3). Większość miast – 379, czyli 96,2%, do których kolej dotarła, uzyskała do niej dostęp do 1918 r., w tym 220 na terenie ówczesnego Królestwa Prus, 92 w Imperium Rosyjskim i 47 na obszarze Galicji i Śląska Cieszyńskiego należących do Austro-Węgier. W dwóch badanych miastach – Piastów i Kobyłka – położonych w okolicy Warszawy, przy liniach kolejowych wybudowanych jeszcze w XIX w., stacje pasażerskie powstały w okresie międzywojennym. Wtedy też osady te się rozwinęły, zaś prawa miejskie uzyskały dopiero po 1950 r. Ponadto niektóre z badanych miejscowości w chwili budowy linii i stacji kolejowej nie posiadały praw miejskich, np. Gdynia.

Pomimo znacznych zniszczeń wojennych i późniejszej grabieży infrastruktury przez Sowieców, tylko jedno z badanych miast (Łomianki) utraciło dostęp do kolei przed 1950 r. W latach 60. XX w. rozpoczął się regres kolei w Polsce, który początkowo dotyczył kolei wąskotorowych, a później także normalnotorowej. W okresie PRL od kolei odciętych zostało 17 badanych miast. Najwięcej miast straciło połączenia na przełomie XX i XXI w., kiedy proces zamykania linii i ograniczania ruchu pasażerskiego osiągnął apogeum, jednocześnie w tym czasie nastąpiła kulminacja procesu restrukturyzacji PKP. Dostęp do kolei na stałe lub na pewien czas straciło wówczas 77 badanych miast. Dojazd do ponad 100 innych miast został ograniczony poprzez zamknięcie części linii, co spowodowało, że niektóre stacje węzłowe zupełnie straciły na znaczeniu.

W roku 2018 pociągi pasażerskie dojeżdżały do 322 z 409 badanych miast, w tym do 319 codziennie. Do 36 miast kolej normalnotorowa nie dotarła lub została zlikwidowana, a do pozostałych 51 dojeżdżały wyłącznie pociągi towarowe. Prowadzone w 2018 r. prace inwestycyjne umożliwiały przywrócenie ruchu do dwóch miast – Lubina i Milicza, zaś w 2019 r. planowana jest także reaktywacja połączeń do Bielawy³⁷. Ponadto przywrócono przejezdność linii kolejowej prowadzącej do Koronowa.

W Polsce znajduje się największe miasto w Europie pozbawione dostępu do kolei z ruchem pasażerskim – Jastrzębie-Zdrój zamieszkałe przez ponad 90 tys. osób. Na brak dostępu do kolei prawie 100 miast liczących ponad 10 tys. mieszkańców zwróciła uwagę Komisja Europejska³⁸. Pociągi pasażerskie nie dojeżdżały m.in. do siedmiu miast liczących ponad 50 tys. mieszkańców, w tym dwóch na prawach powiatu: Jastrzębia-Zdroju i Łomży, trzech miast powiatowych: Mielca, Lubina i Bełchatowa, oraz do Piekar Śląskich i Siemianowic Śląskich.

Regres kolei w Polsce mający miejsce na przełomie XX i XXI w. był największy wśród krajów europejskich³⁹. Stoi to w sprzeczności z polityką transportową Unii Europejskiej, która nakierowana jest na wspieranie kolei jako bezpiecznego i ekologicznego środka transportu⁴⁰.

Niniejsze badania z pewnością nie wyczerpują tematu, jednak mogą stanowić punkt wyjścia do dalszych badań nad funkcjonowaniem kolei w polskich miastach. Szczególnie interesującym zagadnieniem jest wpływ kolei na rozwój badanych miast z uwzględnieniem położenia stacji w strukturze osadniczej danej miejscowości.

37 K. Trammer, *Trudne powroty*, „Z Biegiem Szyn” 2019, nr 2, s. 67; *Uruchomiono nowe połączenie kolejowe Wrocław–Milicz*, <https://www.wroclaw.pl/pojedziemy-szybciej-pociagiem-z-wroclawia-do-milicza-i-krotoszyna> (dostęp: 16.07.2019); W. Urbanowicz, *Koniec sporu o pociągi KD. Postoje między Lubinem a Legnicą od 17 czerwca*, „Rynek Kolejowy” 11.06.2019, <http://rynek-kolejowy.pl/mobile/koniec-sporu-o-pociagi-kol-postoje-miedzy-lubinem-a-legnica-od-17-czerwca-92280.html> (dostęp: 16.07.2019).

38 *Sprawozdanie krajowe – Polska 2016 r. Dokument Roboczy Służb Komisji z dnia 26.02.2016*, Komisja Europejska, Bruksela 2016, s. 39.

39 Z. Taylor, *op.cit.*, s. 157–158.

40 *Biała Księga Transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Bruksela 28.03.2011.

Filip Bebenow*

Rola organizacji pozarządowych w utrzymaniu dziedzictwa kultury technicznej kolejnictwa w Polsce

Upowszechnienie się transportu kolejowego w połowie XIX w., na niespotykaną dotychczas skalę, zmniejszyło odległości między miejscowościami. O niebagatelnej roli tego środka transportu w rewolucji przemysłowej oraz bezpośrednim jego wpływie na mobilność społeczeństw nie trzeba przekonywać historyków badających dzieje dziewiętnastowiecznej Europy i świata. Kolej jako system techniczny podlegał stałemu unowocześnianiu, kolejne wynalazki podnosiły wydajność i efektywność ekonomiczną istniejących linii i sieci kolejowych. Nieodłącznym aspektem postępu była wymiana maszyn starszych na nowe. Idee „zabytku” oraz „dziedzictwa” tradycyjnie na początku XX w. zarezerwowane były dla obiektów architektonicznych o szczególnych walorach historycznych (sakralnych lub obronnych). Biorąc pod uwagę dorobek rewolucji przemysłowej, pojęcia te rozszerzyły swoje znaczenie także na techniczne wytwory kultury materialnej człowieka. Zabytki kultury technicznej budzą odczucie nostalgii od chwili, kiedy postęp wyparł z codziennego użytku starsze typy pojazdów czy urządzeń. W rozwiniętych gospodarczo krajach zachodniej Europy nierzadko obiektem zainteresowania służb konserwatorskich i działaczy społecznych stawały się już od połowy XX w. całe kompleksy obiektów i rzeczy związanych z dawną techniką – fabryki, kopalnie, parowozownie. Szczególne miejsce w tym dynamicznie rozwijającym się sektorze gospodarki – turystyce przemysłowej (industrialnej) zajmują na całym świecie sieci kolejowe.

Współcześnie, spośród 27 lokalnych sieci kolejowych (o szerokości toru mniejszej niż 1435 mm) w Polsce, łącznie dziewięć jest zarządzanych przez organizacje pozarządowe – fundacje i stowarzyszenia. Od początku XXI w. kilkaset jednostek taboru zostało zachowanych dzięki organizacjom pozarządowym. Przejęły one niejako rolę narodowego muzeum, które powinno na bieżąco dokumentować przebieg historii kolejnictwa – w związku z postępującymi problemami, z jakimi borykała się państwowa jednostka powołana do tego celu, tj. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. W wyniku burzliwych negocjacji stała się ona instytucją kultury województwa mazowieckiego, znacznie ograniczając aktywność na polu zarówno utrzymania swoich zbiorów w należyтым stanie technicznym, jak i poszukiwania kolejnych eksponatów. Rola zaangażowania społecznego w prowadzeniu placówek muzealnych i kolei o charakterze historycznym, ich wykorzystanie jako produktów turystycznych, przy zachowaniu reżimów technicznych wynikających z przepisów prawa regulujących transport kolejowy stanowią ciekawy i rzadko analizowany temat badań nad relacjami transportu i turystyki.

Obecny system transportu kolejowego w Polsce jest szczególnie istotny dla historyków kolejnictwa i stanowi wyjątkowo atrakcyjny obszar działalności dla szeroko pojętej grupy pasjonatów starych kolei, także tych prowadzących aktywną działalność w dziedzinie ochrony zabytków techniki. Dzisiejszy kształt sieci kolejowej, zastosowane rozwiązania techniczne w zakresie obiektów inżynierskich, układów torowych stacji, style architektoniczne, a nawet koncepcje

*Mgr, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, filip.bebenow@amu.edu.pl

planistyczne obejmujące stacje, dworce i ich okolice stanowią na większości odcinków polskich linii kolejowych bezpośrednią transpozycję przepisów lub zwyczajów obowiązujących na obszarze trzech zaborczych systemów kolejowych. Wielkie inwestycje okresu międzywojennego, mające na celu spojenie trzech trudnych do powiązania systemów, oraz budowa kilku nowych linii kolejowych kluczowych dla funkcjonowania gospodarki po II wojnie światowej nadały ostateczny kształt sieci kolejowej Polski. Poszczególne odcinki linii kolejowych odzwierciedlają konkretne okresy rozwoju kolejnictwa, które zostały scharakteryzowane przez geografów transportu badających rozwój i regres sieci linii kolejowych¹:

– okres budowy głównych połączeń w latach 1842–1880 – zapoczątkowany otwarciem pierwszego publicznego połączenia koleją normalnotorową na obecnych ziemiach polskich, tj. między Wrocławiem a Oławą, a następnie m.in. realizacją polskiego projektu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej oraz wielu magistral łączących największe ośrodki miejskie we wszystkich państwach zaborczych;

– okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych w latach 1880–1914, tzw. dogęszczania sieci – tworzenie połączeń stacji leżących na liniach magistralnych z nieco mniejszymi miejscowościami (rangi regionalnej i lokalnej), w Niemczech i Austrii wzmógł się proces tworzenia się lokalnych sieci kolejowych, w tym tzw. *Kleinbahnen*, dzięki wprowadzeniu wielu udogodnień legislacyjnych i finansowych inspirujących powstawanie lokalnych systemów kolei;

– okres budowy wojennych linii strategicznych i eksploatacyjnych w latach 1914–1918 – związany z przemieszczaniem się frontu I wojny światowej, korygujący istniejącą sieć i uzupełniający ją o odcinki strategiczne niezbędne dla prowadzenia działań wojennych;

– okres łączenia sieci trzech zaborów i inwestycji międzywojennych w latach 1919–1939 – czas trudnego tworzenia spójnego systemu transportowego kraju odpowiadającego nowym potrzebom terytorialnym, choć połączenia nie udało się w pełni zrealizować, a wdrażanie ambitnych planów napotkało na wiele trudności ekonomicznych, od niektórych projektów odstąpiono, inne prace prowadzone były bardzo wolno². Budowa portu morskiego w Gdyni wymagała zapewnienia wydajnego transportu masowego węgla ze Śląska odciążającego istniejące trasy (przez Bydgoszcz, Tczew), jednocześnie omijającego obszar Wolnego Miasta Gdańska. W latach 1926–1933 zbudowano i następnie eksploatowano w ramach współpracy polsko-francuskiej „magistralę węglową”, jedną z najbardziej widowiskowych inwestycji okresu międzywojennego. Pomimo wielu problemów, zwłaszcza braku czasu i środków, w węźle warszawskim wprowadzono ruch trakcją elektryczną;

– okres inwestycji wojennych, zniszczeń i demontażu w latach 1939–1945 – z jednej strony związany z modernizacją systemu kolejowego przez okupanta, aby wydajnie służył machinie wojennej, z drugiej strony pod koniec II wojny światowej i po wkroczeniu Armii Czerwonej łączący się głównie z rozbiórką i dewastacją infrastruktury, której częściowo nie udało się odbudować aż do dziś;

– okres odbudowy, rozbudowy i modernizacji powojennej w latach 1945–1989 – w trakcie którego powstały inwestycje, takie jak Centralna Magistrala Kolejowa czy Linia Hutniczo-Siarkowa, zrealizowano także ogromny program elektryfikacji polskich linii kolejowych;

– okres współczesnego regresu (od 1989 r.) – polega głównie na likwidacji połączeń pasażerskich (przede wszystkim lokalnych i regionalnych) oraz zmniejszenia roli przewozów towarowych. Zdecydowane przeniesienie ciężaru przewozów na sieć drogową wpłynęło negatywnie na sytuację przedsiębiorstwa PKP. Po 2000 r. rozpoczęto trudny proces deregulacji i liberalizacji rynku przewozów kolejowych, który jeszcze się nie zakończył³.

Dziedzictwo trudnej historii zaowocowało unikalnym w skali europejskiej silnie zróżnicowanym regionalnie stylem kolejowego budownictwa i sztuki inżynierskiej. W połączeniu z opóźnionym w stosunku do reszty kontynentu procesem modernizacji trakcji i poprawy stanu infrastruktury, w Polsce na szczególny potencjał muzealnictwa kolejowego wpłynął również fakt, że do pierwszych chwil transformacji gospodarczej zachowało się bardzo dużo pierwotnej

1 T. Lijewski, S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995; Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

2 A. Massel, *Plany rozwoju sieci kolejowej w II Rzeczypospolitej a ich realizacja*, (1), „Świat Kolei” 2018, nr 12, s. 12–17.

3 Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania formalnoprawne funkcjonowania transportu w państwach Unii Europejskiej, być może należałoby zdefiniować kolejny okres rozwoju kolejnictwa – dążenie do pełnej interoperacyjności poszczególnych sieci kolejowych, tworzących jednolity europejski obszar kolejowy o podobnych cechach funkcjonalnych i zunifikowanych parametrach technicznych, umożliwiający ruch kolejowy bez przeszkód w całej Europie.

substancji technicznej kolei w niezmienionej formie⁴. Jeszcze pod koniec 1989 r. na niektórych liniach kolejowych eksploatowano pojedyncze dwuosiove wagony pasażerskie produkcji międzywojennej, a do 1992 r. widok pociągu lokalnego z parowozem nie należał do rzadkości⁵.

Pionierskie działania organizacji pozarządowych w Europie

Rozwój turystyki kulturowej opartej na dziedzictwie antropogenicznym nabrał szczególnego znaczenia po 1945 r. i na całym świecie od tej pory rysuje się wyraźny trend wzrastającego zainteresowania materialnymi świadectwami działalności człowieka. Poszukiwanie alternatywnych form zagospodarowania dla dziedzictwa przemysłowego, w tym obiektów kolejowych, i udostępnianie ich turystom „napędzane” nostalgią to w dużej mierze zasługa brytyjskich miłośników kolei, którzy zrzeszali się od lat 50. XX w. Pionierskie działania organizacji pozarządowych w Europie w tym zakresie dotyczyły właśnie zachowania na rzecz przyszłych pokoleń kolei wąskotorowych w Wielkiej Brytanii. Wraz z fascynacją odchodzącymi technologiami, rozwijały się organizacje społeczne, będące nie tylko inicjatorami działań związanych z ochroną zabytków, ale często podmiotami przejmującymi rolę faktycznego zarządcy obiektów zabytkowych w nowej rzeczywistości.

Fascynacja odchodzącą techniką przybrała w Wielkiej Brytanii zorganizowaną formę działań na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa⁶. Anglicy, będąc prekursorami kolejnictwa, jako pierwsi zauważyli konieczność zachowania dla przyszłych pokoleń walorów urządzeń technicznych wychodzących z powszechnego użytku. Symbolicznym momentem inicjującym erę ochrony *heritage railways* był dzień 14 V 1951 r., gdy Bill Trinder przeciął wstęgę w Station Wharf, inaugurując ruch pociągów turystycznych na wąskotorowej kolei muzealnej Talylllyn Railway. Z linii przemysłowej przewożącej łupki zmieniła ona swoją funkcję na kolej pasażerską – służącą turystom spragnionym kontaktu ze starą techniką. Operatorem kolei stało się lokalne stowarzyszenie⁷. Szybko znalazły się inne organizacje pozarządowe, których inicjatywy doprowadziły do prawdziwej „produkcji nostalgii”⁸. Kontakt z parowozem czy „garniturem” zabytkowych wagonów stanowi swego rodzaju „romantyczne doświadczenie turystyczne”⁹, umożliwiające kontemplację „piękna zatopionego w misternych detalach dawnych urządzeń i maszyn”¹⁰. Terry Wallace nazywa eksploatację parowozów „cudem żyjącej lokomotywy parowej”¹¹, która łączy w sobie żywioły, takie jak ogień i woda, produkując parę napędzającą maszynę. Tego typu obiekt wymaga specjalnej troski o sprawność techniczną i zgodność z realiami historycznymi, stając się „symbolem” wysokiej kultury technicznej podmiotu eksploatującego¹². Ponadto, jak zauważają Paweł Mierosławski i Teofil Lijewski¹³, obcowanie z historyczną koleją przywodzi wspomnienia u starszych, a dla młodszych stanowi efekt nowości i zaskoczenia. Nostalgia i związane z nią „romantyczne doświadczenie turystyczne” stanowią podstawę produktu turystycznego opartego na walorach dziedzictwa kultury technicznej kolejnictwa¹⁴.

4 A. Ciechański, *Zagospodarowanie turystyczne obiektów kolejowych jako forma ochrony dziedzictwa kultury technicznej*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2005, t. 11, s. 81–104.

5 D. Brodowski, *Parowozy*, Olsztyn 2006; F. Bebenow, *Współczesne wykorzystanie trakcji parowej do obsługi transportu kolejowego w Polsce*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2017, t. 20, s. 62–76.

6 J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański, *Koleje*, Warszawa 2007.

7 F. Bebenow, *Turystyka kolejowa w Polsce*, Poznań 2015, s. 32.

8 T. Wallace, „*Working of the Train Gang*”: *Alienation, Liminality and Communitas in the UK Preserved Railway Sector*, „International Journal of Heritage Studies” 2006, Vol. 3, No. 12, s. 218–233.

9 J. Urry, *Spojrzenie turysty*, Warszawa 2007; D.A. Halsall, *Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn – Medemblik*, „Journal of Transport Geography” 2001, Vol. 9, s. 151–160.

10 P. Mierosławski, *Miłośnicy, ochrona zabytków i turystyka kolejowa w Polsce*, Warszawa 2003, <http://www.psmk.org.pl> (dostęp: 4.02.2011).

11 T. Wallace, *op.cit.*, s. 218–233.

12 F. Bebenow, *Współczesne wykorzystanie...*, s. 62–76.

13 P. Mierosławski, *op.cit.*; T. Lijewski, *Zabytki kolejowe w Polsce*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2003, t. 9, s. 49–72.

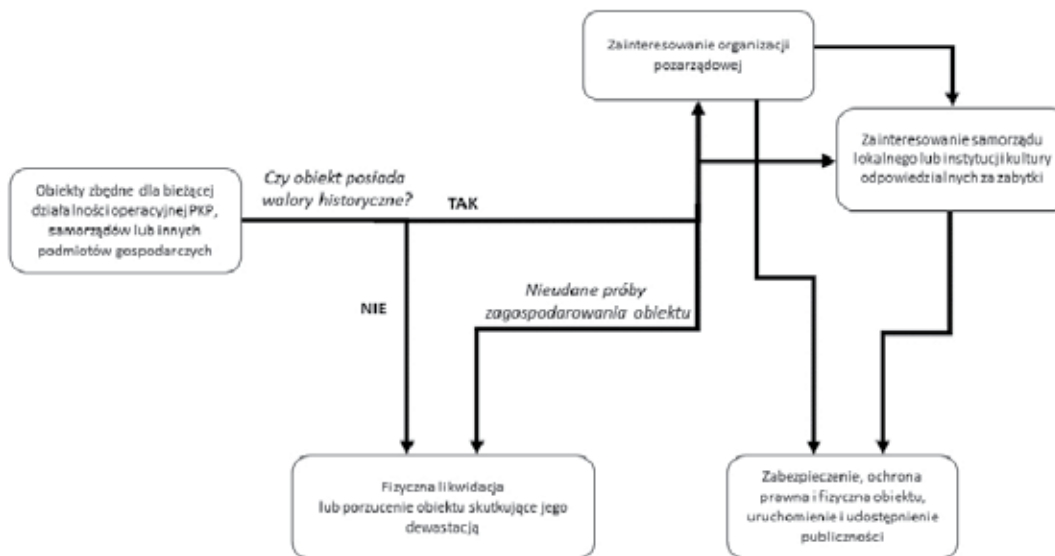
14 Wśród zaangażowanych w tematykę muzealnictwa i turystyki kolejowej trwa dyskusja o kompromisach między „romantycznością”, „autentycznością” i „komercjalizacją” atrakcji turystycznych opartych na dziedzictwie zabytków kolejnictwa.

Pionierskie działania organizacji pozarządowych w Polsce

Od drugiej połowy lat 80. XX w. rosnąca popularność inicjatyw społecznych spowodowała impuls do zrzeszania się sympatyków transportu szynowego. Sporym ułatwieniem w rozwoju formalnych struktur organizacji społecznych było wejście w życie Ustawy z 7 IV 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach. Pierwszym symptomem było formalne powołanie Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei w 1987 r. Generalnie można było zaobserwować zmianę kierunku zainteresowań pasjonatów zrzeszonych w stowarzyszeniach o tematyce kolejowej. Z kółek hobbystycznych, skupiających się na modelarstwie i fotografii, stały się podmiotami zaangażowanymi na rzecz organizacji pociągów specjalnych po atrakcyjnych krajobrazowo i historycznie liniach kolejowych, zachowania jednostek taboru, konserwacji wybranych obiektów, a docelowo ich uruchomienia i prezentacji publiczności w pełnej sprawności.

Kluczową rolę w bieżącym zachowywaniu najcenniejszych eksponatów, głównie w postaci wycofywanych z ruchu parowozów i wagonów odgrywało powołane w latach 70. XX w. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Koncepcja przestrzennej organizacji placówek muzealnych Polskich Kolei Państwowych dysponujących czynnym, kolejowym taborem historycznym narodziła się na przełomie lat 80. i 90. XX w. Obejmowała ścisłą współpracę z sektorem społecznym; ten model działań zintensyfikowano w związku z przygotowaniem do obchodów 150-lecia kolei w Polsce. Okres ten obfitował w spektakularne odbudowy wielu pojazdów posiadających szczególne walory historyczne. Poza kilkunastoma lokomotywami i wagonami PKP odrestaurowano także eksponaty organizacji pozarządowych: m.in. parowóz TKi3 (1908 r.) należący do Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych oraz wagon akumulatorowy Ma 090802 typu „Wittfeld” (1913 r.) będący własnością Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei. Obie te organizacje zbierały tabor kolejowy wychodzący z użytku na kolejach publicznych oraz przemysłowych.

Na aktywność organizacji pozarządowych wpłynęło podejście właściciela do zbędnego w codziennej działalności majątku Polskich Kolei Państwowych, które skupiały większość zasobów dziedzictwa kolejowego w ramach własnej struktury. Restrukturyzacja PKP przebiegała wolniej niż w przypadku innych gałęzi gospodarki, a do chwili rozdzielenia w 2001 r. funkcji przewozowych i zarządzania infrastrukturą (tj. stworzenia holdingu PKP SA i faktycznego uwolnienia rynku przewozów kolejowych w Polsce) polegała ona głównie na ograniczaniu kosztów poprzez wycofywanie z eksploatacji kolejnych fragmentów systemu kolejowego. Niezależnie od tego, czy likwidacji podlegał pojedynczy obiekt (budynek, pojazd, urządzenie itd.) czy cały kompleks (sieć kolei wąskotorowej, linia kolejowa wraz z urządzeniami dodatkowymi), schemat postępowania miał zasadniczo podobny przebieg. Również fakt posiadania przez wspomniane obiekty walorów historycznych lub krajobrazowych nie stanowił przeszkody do wycofania danego pojazdu z ruchu lub rozbiórki odcinka infrastruktury kolejowej.



Źródło: Opracowanie własne.

Rycina 1. Postępowanie ze zbędnymi składnikami majątku PKP posiadającymi walory historyczne

Biorąc pod uwagę systemowe wycofanie się Polskich Kolei Państwowych z eksploatacji lokalnych systemów kolei wąskotorowych oraz skutki wprowadzenia przepisów o restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, w latach 2001–2005 mienie kolei wąskotorowych było sukcesywnie przejmowane przez samorządy. Wtedy pojawił się również problem operatora prowadzącego działalność przewozową i zarządzającego infrastrukturą¹⁵. Aby kolej prowadziła działalność przewozową, konieczne było zapewnienie podmiotu świadczącego usługi zarządzania infrastrukturą oraz realizującego przewozy. Zbigniew Taylor i Ariel Ciechański¹⁶ zauważają, że tylko „nieliczne samorządy podjęły samodzielną eksploatację kolei wąskotorowych. Większość zdecydowała się powierzyć zarządzanie podmiotom zewnętrznym”. Fakt ten wynikał z braku kompetencji oraz świadomości podejmowanych zobowiązań polegających na przejęciu od PKP wszystkich praw i obowiązków związanych z regulowaną działalnością transportową¹⁷. Począwszy od 2001 r. w Polsce działalność na kolejach wąskotorowych przybierała różne formy organizacyjne¹⁸. Podmioty prowadzące ruch można podzielić na:

- organizacje pozarządowe (NGO): stowarzyszenia, fundacje, organizacje miłośników kolei lub członkowie lokalnych społeczności;
- jednostki organizacyjne samorządów lub spółki tworzone przez samorządy, na których terenie leży kolej wąskotorowa lub skansen;
- pozostałe podmioty, takie jak prywatne firmy, instytucje lub spółki niezwiązane z lokalnym samorządem.

Organizacje pozarządowe jako zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi

Liberalizacja przepisów kolejowych i wprowadzenie wielu regulacji związanych z prowadzeniem ruchu także na kolejach wąskotorowych spowodowały, że część organizacji pozarządowych zajmujących się ochroną zabytków kolejnictwa i zraszających miłośników stanęła przed poważnym wyzwaniem, jakim jest działalność przedsiębiorcy kolejowego. Przede wszystkim wymaga ona przestrzegania narzuconych reżimów technicznych, spełnienia wymogów formalnych oraz pewnego zinstytucjonalizowania działań. Spośród 27 lokalnych systemów kolei wąskotorowych w Polsce, w ostatnim dniu grudnia 2018 r. aż jedna trzecia była zarządzana przez organizacje pozarządowe – fundacje lub stowarzyszenia. Wszystkie z nich prowadzą ruch pasażerski, realizując przede wszystkim kursy w sezonie letnim:

1) Bieszczadzka Kolej Leśna, o szerokości toru 750 mm, kursuje codziennie wiosną i latem, na trasach Balnica–Cisna Majdan–Przysłup, dodatkowe kursy realizowane są także w trakcie ferii zimowych; operatorem jest Fundacja Bieszczadzkiej Kolei Leśnej;

2) Górnośląskie Koleje Wąskotorowe, o szerokości toru 785 mm, kursuje na trasie Bytom–Miasteczko Śląskie, zapewnia weekendowe połączenia centrum konurbacji śląskiej z zalewem Nakło–Chechło, operatorem jest Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych;

3) Kolej Wąskotorowa Rogów–Rawa–Biała, o szerokości toru 750 mm, kursuje w weekendy na trasie Rogów–Jeźów oraz okazjonalnie Rawa Mazowiecka–Biała Rawska, operatorem jest Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych;

4) Koszalińska Kolej Wąskotorowa, o szerokości toru 1000 mm, kursuje w weekendy na trasie Koszalin–Rosnowo, prowadzącą nad Jezioro Rosnowskie, operatorem jest Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki;

5) Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa, o szerokości toru 1000 mm, kursuje w weekendy na trasie Piaseczno–Tarczyn, operatorem jest Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej;

15 F. Bebenow, *Turystyka kolejowa...*, s. 59.

16 Z. Taylor, A. Ciechański, *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce*, cz. 2, „Przegląd Geograficzny” 2011, t. 83, s. 221.

17 W większości przypadków funkcje zarządcy i przewoźnika na kolejach wąskotorowych były łączone – w przeciwieństwie do kolei normalnotorowych, gdzie zachodziła obawa ograniczenia konkurencji.

18 Z. Taylor, A. Ciechański, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, „Przegląd Geograficzny” 2005, t. 77, s. 139.

6) Starachowicka Kolej Wąskotorowa, o szerokości toru 750 mm, kursuje w niedziele na dwóch odcinkach: Starachowice–Lipie i Iłża–Marcule, operatorem jest Stowarzyszenie Zabytkowej Jędrzejowskiej Kolei Dojazdowej;

7) Średzka Kolej Powiatowa, o szerokości toru 750 mm, kursuje w weekendy na odcinku Środa Wielkopolska Miasto–Zaniemyśl, operatorem jest Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”;

8) Wyrzyska Kolej Powiatowa, o szerokości toru 600 mm, kursuje w weekendy na trasie Białośliwie–Pobórka Wielka, a okazjonalnie także na trasie Białośliwie–Wysoka, operatorem jest Towarzystwo „Wyrzyska Kolejka Powiatowa”;

9) Żuławska Kolej Dojazdowa, o szerokości toru 750 mm, kursuje codziennie w okresie wiosenno-letnim, na trasach Prawy Brzeg Wisły–Stegna–Sztutowo oraz Stegna–Nowy Dwór Gdański, operatorem jest Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych.

Ze względu na swój charakter przedstawione systemy odróżniają się od podobnych sieci kolejowych kierowanych przez jednostki samorządowe dużą elastycznością w podejmowaniu decyzji, mobilizacją dużych sił wolontariuszy (w wielu przypadkach stanowiących trzon personelu obsługującego daną kolej). Pomimo braku zapewnionego finansowania z budżetu państwa, wymienione koleje wąskotorowe działają niezwykle wydajnie, a poziom zapewnianych klientom usług w niewielkim stopniu odbiega od tych proponowanych na kolejach samorządowych, a w niektórych przypadkach wręcz je przewyższa.

Organizacje pozarządowe jako zarządcy skansenów oraz właściciele kolekcji taboru

Działalność na obszarze kolei normalnotorowych odbiega nieco od realiów wąskotorowych. O ile w tym drugim przypadku organizacje pozarządowe skupiają się na utrzymaniu w stanie czynnym swoich linii kolejowych, zaplecza oraz taboru niezbędnego do realizacji przewozów, o tyle w odniesieniu do stowarzyszeń opiekujących się zabytkami normalnotorowymi priorytet stanowi właściwe zabezpieczenie posiadanej kolekcji i jej rozszerzanie.

W wyniku zmian strukturalnych przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe i jej następcy prawni praktycznie odstąpili od polityki zachowywania najcenniejszych pojazdów kolejowych wycofywanych z eksploatacji (poza nielicznymi wyjątkami). Kilkaset jednostek taboru w latach 1989–2018 przetrwało w skansenach i kolekcjach dzięki zaangażowaniu organizacji pozarządowych. Można wręcz stwierdzić, że w obecnej formie wyręczają one państwo polskie w kształtowaniu polityki opieki nad zabytkami kolejnictwa. Typowane do kolekcji są pojazdy będące typowymi przedstawicielami swoich serii konstrukcyjnych lub posiadające wyjątkowe walory techniczne bądź historyczne. Do najważniejszych zbiorów historycznego taboru znajdującego się pod pieczęcią organizacji społecznych należą:

1) Parowozownia Skierniewice – jako jedyny z obiektów przejętych na własność przez organizację społeczną. Kolekcja kilkuset jednostek taborowych oraz innych urządzeń i elementów infrastruktury kolejowej przedstawia cały okres rozwoju polskiego kolejnictwa. Zwiedzanie jest możliwe w wyznaczone dni w roku, gospodarzem obiektu jest Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei;

2) Parowozownia Jarocin – obiekt, w którym zgromadzono kilkadziesiąt wagonów i pojazdów trakcyjnych, kolekcja udostępniana zwiedzającym tylko w czasie festynów i dni otwartych – w organizacji. Zarządcą obiektu jest Towarzystwo Kolei Wielkopolskiej;

3) Kolekcja taboru Klubu Sympatyków Kolei we Wrocławiu – zgromadzona na terenie wagonowni PKP Intercity, składa się z kilkudziesięciu wagonów i lokomotyw zabytkowych, z których część pozostaje sprawna technicznie i wykorzystywana jest do przejazdów okolicznościowych „retro” w węźle wrocławskim;

4) Zbiory Stowarzyszenia Miłośników Kolei w Jaworzynie Śląskiej – zgromadzone na bocznicie kolejowej do cukrowni w Pastuchowie odgałęziającej się od stacji w Jaworzynie; kilkadziesiąt eksponatów to także pojazdy pomocnicze, drezyny i maszyny robocze;

5) Zbiory Towarzystwa Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów w Pyskowicach – stacjonują na terenie wagonowni Pyskowice, nie są jeszcze udostępniane publiczności – w organizacji; wśród eksponatów znajduje się czynny skład pociągu „retro”.

Do tej pory tylko jeden obiekt, w którym działalność wystawienniczą prowadzą organizacje pozarządowe został przekazany na własność gospodarzowi – od 2002 r. Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei jest właścicielem kompleksu Parowozowni Skierniewice. Większość obiektów znajduje się obecnie w fazie organizacji – bez stałych godzin otwarcia dla zwiedzających. Dwa stowarzyszenia dysponują czynnymi parowozami – Klub Sympatyków Kolei Wrocław posiada parowóz TKh „Ferrum”, zaś Towarzystwo Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów Pyskowice parowóz Ty42-24. Oba parowozy zostały wyremontowane dzięki finansowemu wkładowi firmy logistycznej DB Schenker.

Rola organizacji pozarządowych w utrzymaniu dziedzictwa

Niezależnie od tego czy prowadzą ruch na kolejach wąskotorowych, czy opiekują się kolekcjami taboru normalnotorowego, stowarzyszenia i fundacje zaangażowane w ochronę zabytków kolejnictwa w Polsce faktycznie wykonują czynności, które systemowo powinny być realizowane przez instytucje do tego powołane (np. narodowe muzeum kolejnictwa lub techniki). Przede wszystkim organizacje pozarządowe prowadzą zrównoważoną politykę zachowania zabytkowego taboru (przekrój epok historycznych), także współczesnego wycofywanego z eksploatacji i przejęły w tym zakresie inicjatywę. Spośród przedsiębiorstw kolejowych tylko PKP CARGO kieruje wycofywany, wartościowy tabor do własnego skansenu w Chabówce. Pozostałe jednostki są pod pieczę organizacji pozarządowych. Stowarzyszenia i fundacje podejmują także aktywność na polu ochrony prawnej obiektów kolejowych – poprzez wpisy do rejestru lub ewidencji zabytków. Wiele organizacji posiada status organizacji pożytku publicznego, co ułatwia pozyskiwanie funduszy. Wszystkie prowadzą działalność pożytku publicznego w oparciu o obiekty kolejowe, nadając im nowe – turystyczne – funkcje w gospodarce. Szczególnym zadaniem jest utrzymanie czynnych systemów kolei wąskotorowych. W przypadku Żuławskiej Kolei Dojazdowej udało się połączyć funkcje turystyczne z realizacją rozkładowych połączeń w publicznym transporcie na infrastrukturze zabytkowej kolei wąskotorowej.

Najistotniejsze problemy organizacji pozarządowych branży kolejowej

Bariery formalne i finansowe związane z całym sektorem muzealnictwa kolejowego i turystyki kolejowej omówili m.in. Ariel Ciechański i Filip Bebenow¹⁹. W kontekście problemów, z jakimi borykają się na co dzień organizacje pozarządowe, kluczowe wydają się trudne relacje z samorządami, które są właścicielami infrastruktury przejętej od PKP SA. Wieloletnie niedoinwestowanie substancji technicznej linii funkcjonalnie wyodrębnionych, lokalnych, w tym wąskotorowych, w czasach monopolistycznego modelu prowadzenia działalności przewozowej na kolejach poskutkowało przekazaniem samorządom majątku silnie zużytego. Brak rozwiązań systemowych w prawodawstwie krajowym, które umożliwiłyby korzystanie z przywilejów przewidzianych dla narodowego zarządcy sieci kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe (PLK) SA, takich jak stabilne dofinansowanie z budżetu państwa powoduje tarcia pomiędzy samorządem (właścicielem) a stowarzyszeniem lub fundacją (operatorem). Organizacje pozarządowe oczekują finansowania przeprowadzanych remontów i napraw, a samorządy, mające trudność z utrzymaniem płynności finansowej, nie są w stanie przeznaczyć adekwatnych środków na niezbędne prace remontowe. Wpływ na ten stan rzeczy ma również niska świadomość znaczenia zabytków techniki dla dziedzictwa kulturowego oraz ich potencjału zagospodarowania wśród władz lokalnych i regionalnych.

¹⁹ A. Ciechański, F. Bebenow, *Turystyka oparta na dziedzictwie kulturowym kolei – czy bariery formalne i finansowe skutecznie blokują jej rozwój?*, „TTS Technika Transportu Szynowego” 2017, t. 24, s. 53.

Wieloaspektowość funkcjonowania kolei lokalnych, która powinna być ich błogosławieństwem, stała się w warunkach transformacji gospodarczej prawdziwym przekleństwem. Niemal każda kolej wąskotorowa stanowi specyficzną mieszankę: środka transportu publicznego, zabytku techniki, atrakcji turystycznej, przedmiotu działalności pożytku publicznego. Połączenie tych czterech czynników powoduje rozmycie wśród instytucji państwowych i samorządowych poczucia odpowiedzialności za los kolei lokalnych.

Najważniejszym wyzwaniem dla organizacji społecznych opiekujących się skansenami normalnotorowymi jest problem ograniczonych możliwości przekazywania nieodpłatnego mienia PKP SA – budynków i nieruchomości posiadających walory historyczne. Podmioty realizujące swoje cele statutowe w obiektach należących do PKP SA zmuszone są korzystać z nich na zasadach komercyjnego wynajmu, lub skłonić daną jednostkę samorządu lokalnego do przejęcia obiektu na własność (zgodnie z przepisami o restrukturyzacji PKP). Ograniczenia wynikające z przepisów podatkowych de facto uniemożliwiają prowadzenie działalności gospodarczej organizacjom pozarządowym w obiektach zabytkowych²⁰. Widocznym problemem staje się także brak standaryzacji w ochronie prawnej poprzez rejestry i ewidencje zabytków. Nie istnieje system parametryzacji, bonitacji i ewaluacji ochrony zabytków kolejnictwa, czy też szerzej patrząc – zabytków techniki. Konserwatorzy zabytków – poza nielicznymi wyjątkami – specjalizują się w architekturze i sztuce. Sposób organizacji Państwowej Służby Ochrony Zabytków w Polsce nie uwzględnia w pełni różnorodności zachowanych obiektów posiadających walory historyczne, zwłaszcza – zabytków kultury technicznej. Brakuje fachowców, którzy mogliby właściwie dokumentować oraz prowadzić badania w tej dziedzinie, tworząc jednocześnie standardy utrzymania i rozwoju. Prawdopodobnie przekłada się to na niezrozumienie przez władze państwowe problemów organizacji zajmujących się dziedzictwem kolejowym.

Zmiany legislacyjne

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom środowisk miłośników kolejnictwa, w latach 2016–2018 powołano parlamentarny zespół problemowy poświęcony tej tematyce. Poza posłami i senatorami w jego skład weszli przedstawiciele spółek Grupy PKP SA oraz organizacji pozarządowych. Wprowadzone zmiany legislacyjne w Ustawie z 28 III 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2017, poz. 2117 z późn. zm.) oraz Ustawie z 8 IX 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. 2018, poz. 1311) – weszły w życie w czerwcu 2018 r. Przepisy jednoznacznie umożliwiają nieodpłatne przekazanie mienia ruchomego (np. pojazdu kolejowego, urządzenia sterowania ruchem kolejowym itd.), będącego własnością PKP SA lub PKP PLK SA, określonym grupom podmiotów wyspecjalizowanych w dziedzinie ochrony zabytków kolejowych. Uprawnienia nabyły ustawowo podmioty posiadające osobowość prawną, co najmniej pięć lat doświadczenia w ochronie zabytków kolejnictwa, legitymujące się statusem organizacji pożytku publicznego lub dokumentami uprawniającymi do prowadzenia działalności jako przewoźnik kolejowy/zarządca infrastruktury. Jest to gwarantem dobrego zagospodarowania дарowanego mienia w przyszłości. Ustawodawca przewidział ponadto nieodpłatne przekazanie materiałów lub urządzeń uzyskanych w wyniku remontu, odnowienia, modernizacji lub likwidacji infrastruktury przez PKP SA i PKP PLK SA na rzecz podmiotów (organizacji pozarządowych lub jednostek samorządu terytorialnego) zarządzających drogami kolejowymi w celu ich utrzymania lub poprawy stanu technicznego.

Nie bez znaczenia dla posiadaczy zabytkowego taboru, który mógłby być przywrócony do pełnej sprawności i eksploatowany na całej sieci kolejowej Polski, jest wprowadzona w tym samym akcie prawnym definicja pojazdu historycznego. Katalog pojazdów historycznych obejmuje w obecnym brzmieniu pojazdy wpisane do inwentarza muzealiów, rejestru lub wojewódzkiej ewidencji zabytków, lokomotywy parowe eksploatowane przed 1997 r. (data usamodzielnienia instytucji kontrolnej w postaci Głównego Inspektora Kolejnictwa), a także zawierające rozwiązania kon-

20 Ibidem.

strukcyjne o charakterze unikatowym, dokumentujące etapy rozwoju techniki kolejowej lub związane z wydarzeniami historycznymi, w tym użytkowane przez znane postacie historyczne. Wprowadzono ponadto pojęcie pojazdu turystycznego – wykorzystywanego wyłącznie w celach turystycznych, demonstracyjnych lub rekreacyjnych, które znacznie obniża wymogi, podobnie jak w przypadku pojazdów historycznych. Przewidziano pewne wyłączenie dla pojazdów historycznych i turystycznych przepisów o interoperacyjności, co znacznie upraszcza procedurę dopuszczenia ich do ruchu po sieci ogólnopolskiej. Do tej pory minęło zbyt mało czasu, aby jednoznacznie ocenić skuteczność wprowadzonych zmian, warto jednak odnotować ten fakt będący pierwszą w historii próbą skierowania uwagi władz państwowych na problemy, z jakimi stykają się obecnie zarządcy atrakcji turystycznych bazujących na dziedzictwie kolejnictwa.

Wnioski

Biorąc pod uwagę trzy dekady trudnej walki organizacji pozarządowych o utrzymanie dziedzictwa kolejowej kultury technicznej, konieczne jest pilne wypracowanie systemowych rozwiązań dążących do racjonalnej ochrony obiektów o największej wartości. Bez wątplenia należy kontynuować prace legislacyjne związane ze zwiększaniem kompetencji organizacji pozarządowych w systemie ochrony zabytków kolejnictwa. Dla osiągnięcia realnych i ambitnych celów wraz ze środowiskiem naukowym i Państwową Służbą Ochrony Zabytków wskazane będzie wyznaczenie standardów utrzymania i zabezpieczenia obiektów kolejowych. Wreszcie, niezbędne jest wypracowanie rozwiązań systemowych dotyczących stabilnego finansowania funkcjonowania obiektów kolejowych w przestrzeniach społecznej i turystycznej. W przeciwnym razie sieci i obiekty kolejowe o wyjątkowych walorach historycznych i krajobrazowych będą skazane na powolną, ale skuteczną śmierć techniczną.

Archiwalia

Archiwum Akt Nowych w Warszawie

Ministerstwo Administracji Publicznej
sygn. 142, 348.

Ministerstwo Komunikacji

sygn. 797.

Archiwum Państwowe we Wrocławiu

Rejencja Wrocławska

sygn. 9154, 9215, 9225.

Państwowy Urząd Repatriacyjny – Oddział Wojewódzki we Wrocławiu i Oddziały Powiatowe

sygn. 1653, 1654, 1655, 1656, 1657.

Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Oddział w Kamieńcu Żąbkowickim

Akta Miasta Duszniki-Zdrój

sygn. 908.

Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Oddział w Legnicy

Akta Osiedleńcze Powiatu Legnickiego, Gmina Kunice

sygn. 287.

Akta Gminy Kunice

sygn. 29.

Archiwum Państwowe w Katowicach

Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego Katowice

sygn. 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 2590, 5134, 5147.

Archiwum Państwowe w Opolu

Komitet Zakładowy PZPR Węzła PKP w Nysie

sygn. 5.

Komitet Zakładowy PZPR Węzła PKP w Opolu

sygn. 28, 36, 40, 42, 44.

Komitet Wojewódzki PZPR

sygn. 99, 318, 376, 400, 1653.

PKP SA Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu

Karty ewidencyjne mostów, wiaduktów, przepustów i tuneli DOKP Wrocław 1953–1981

Linia 167, 170, 182, 198, 199, 308.

Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlinie

Ministerium der öffentlichen Arbeiten

sygn. 2372, 6042, 6057.

Die Festungspläne des preußischen Kriegsministeriums

sygn. A-70763, A-70777, A-71355, A-71361, A-71390, B-70191, C-70712.

Ministerium des Äußeren

sygn. 6963.

Staatsministerium

sygn. 1674.

Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv we Fryburgu Bryzgowijskim

Großer Generalstab der Preußischen Armee/Oberste Heeresleitung des Deutschen Heeres

sygn. PH 3/124, PH 3/753, PH 3/755, PH 3/756, PH 3/757, PH 3/758, PH 3/763.

Chef des Transportwesens

sygn. RH 4/189, RH 4/432.

Chef des Heeresarchiv

sygn. RH 18/471.

Kriegsgeschichtliche Forschungsanstalt des Heeres

sygn. RH 61/96.

Militärarchiv Potsdam

sygn. DVW 3-3/126601

Archives de la Société des Nations w Genewie

sygn. COL 64, 66.

Źródła drukowane

- Anleitung für den Kampf um Festungen, Berlin 1910.
- Ausführungsanweisung zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892.
- Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb (zu § 22, Absatz 4 der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892).
- Biała Księga Transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela 28.03.2011.
- Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn 1936, Berlin 1937.
- Jahres Bericht über die Verwaltung Breslau-Freiburg-Schweidnitzer Eisenbahngesellschaft pro 1870, Breslau 1871.
- Mapa polskiej sieci kolejowej do urzędowego rozkładu jazdy, Warszawa 1938.
- Preußisches Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 1838.
- Reichsbahndirektion Breslau. Bahnhofsstatistik. Geschäftsjahr 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933.
- Reichsbahndirektion Breslau. Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik). Geschäftsjahr 1934, 1935, 1936.
- Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Stationsstatistik für das Kalenderjahr 1927.
- Spis stacyj i przystanków DOKP we Wrocławiu, „Okólnik DOKP we Wrocławiu” nr 4/2a/5/45.
- Sprawozdanie krajowe – Polska 2016 r. Dokument Roboczy Służb Komisji z dnia 26.02.2016 r., Bruksela 2016.
- Statistik der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen im Deutschen Reiche 1930, Bd. 51 (1932)–1932, Bd. 53 (1933).
- Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche 1933, Bd. 54 (1935)–1942, Bd. 63 (1944).
- Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835–1989, Hrsg. R. Fremdling, R. Federspiel, A. Kunz, St. Katharinen 1995.
- Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands 1880/81, Bd. 1 (1882)–1929, Bd. 50 (1930).
- Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reiche für das Jahr 1914, „Zeitschrift für Kleinbahnen” 1916, Jg. 23.
- Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen.
- Technische Vorschrift A. 26, Anleitung für den Inneren Ausbau bombensicherer Räume, Berlin 1905.
- Urządowy rozkład jazdy pociągów, Warszawa 1946–1999.
- Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau für das Etatsjahr 1905, 1919, 1920.
- Vorschrift für die militärische Benutzung der Wasserstrassen im Kriege, Berlin 1906.
- Zmiana nazw stacyj, „Okólnik Stały DOKP we Wrocławiu” nr 67/IV z 6.09.1947.

Prasa

- „Bote aus dem Riesengebirge” 1864–1911.
- „Breslauer Morgen-Zeitung” 1869–1871.
- „Breslauer Zeitung” 1869–1871.
- „Centralblatt für das Deutsche Reich” 1878.
- „Gazeta Wrocławska” 2013.
- „Der Gebirgsbote” 1872–1911.
- „Eisenbahn-Verordnungsblatt” 1900.
- „Lübener Heimatblatt” 1969.
- „Kurier Powiatowy” 2010.
- „Neue Gebirgs-Zeitung” 1871–1876.
- „Die Reichsbahn” 1927–1939.
- „Schweidnitzer Stadtblatt” 1903.
- „Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich” 1932–1940.
- „Trybuna Opolska” 1986–1988.
- „Waldenburger Wochenblatt” 1866–1877.
- „Wiadomości Lubińskie” 2011.

Literatura

- Bebenow F., *Turystyka kolejowa w Polsce*, Poznań 2015.
- Bebenow F., *Współczesne wykorzystanie trakcji parowej do obsługi transportu kolejowego w Polsce*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2017, t. 20.
- Bereszyński Z., *Koleje pod specjalnym nadzorem. Aparat bezpieczeństwa Polski Ludowej jako instrument nadzoru państwowego nad koleją w latach 1945–1956*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017.
- Bereszyński Z., *Pod znakiem „dynamicznego rozwoju”. Strategia gospodarcza PZPR po Grudniu’70 i jej realizacja na przykładzie województwa opolskiego. Cz. 2: Załamanie strategii gospodarczej PZPR i Czerwiec’76 w województwie opolskim*, „Studia Śląskie” 2017, t. 81.
- Biesiadka J., Gawlak A., Kucharski S., Wojciechowski M., *Twierdza Poznań. O fortyfikacjach miasta Poznania w XIX i XX wieku*, Poznań 2006.
- Bocheński T., *Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2016, t. 19, nr 4.
- Bocheński T., *Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*, Szczecin 2016.
- Bremm K.-J., *Armeen unter Dampf: Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871–1914*, Hövelhof 2013.
- Bremm K.-J., *Von der Chaussee zur Schiene Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866*, München 2005.
- Brodowski D., *Parowozy*, Olsztyn 2006.
- Brosowski G., *Die Nationalsozialistische Gemeinschaft ‘Kraft durch Freude’ und das erste ‘KdF’-Seebad Prora auf Rügen*, www.fundus.d-r.de, s. 280, 285–286, 290 (dostęp: 20.12.2017).
- Bucholz A., *Moltke and the German Wars 1864–1871*, New York 2001.
- Bucholz A., *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York–Oxford 1991.
- Burkhardt R., *Stadt, Seebad und Hafen Swinemünde seit dem Jahre 1806. Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde, Tl. 2: Seit dem Jahre 1806*, Swinemünde 1931.
- Cauer W., *Betrieb und Verkehr der Preußischen Staatsbahnen. Ein Handbuch für Behörde und Beamte*, Bd. 1, Berlin 1897.
- Centek J., *Próba oceny wartości polskich danych wywiadowczych na temat mobilizacji Reichsheer na podstawie wybranych materiałów archiwalnych*, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku*, t. 3, red. W. Skóra, P. Skubisz, Szczecin 2016.
- Centek J., *Reichsheer ery Seeckta (1921–1926)*, Warszawa 2010.
- Ciechański A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013.
- Ciechański A., *Zagospodarowanie turystyczne obiektów kolejowych jako forma ochrony dziedzictwa kultury technicznej*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2005, t. 11.
- Ciechański A., Bebenow F., *Turystyka oparta na dziedzictwie kulturowym kolei – czy bariery formalne i finansowe skutecznie blokują jej rozwój?*, „TTS Technika Transportu Szynowego” 2017, t. 24.
- Clark C., *Iron Kingdom. The Rise and Downfall of Prussia 1600–1947*, London 2007.
- Crevelde M. van, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge 2004.
- Czaputowicz J., *Teorie stosunków międzynarodowych. Krytyka i systematyzacja*, Warszawa 2007.
- Dahms P.P., *Die Anfänge des Personenverkehrs per Eisenbahn in Preußen 1835–1860*, Berlin 2015.
- Dąbrowski S., *Zagadnienia obrony narodowej w wojnie nowoczesnej. Organizacja rządu i naczelnego dowództwa*, Poznań 1925.
- Dominas P., *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013.
- Dominas P., *Kolej Wałbrzych–Kłodzko*, Łódź 2010.
- Dominas P., *Koleje regionu kaczawskiego, Lwówek Śląski–Złotoryja–Marciszów, Jelenia Góra–Wleń–Lwówek Śląski*, Jelenia Góra 2012.
- Dominas P., Przerwa T., *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017.
- Dorn Brose E., *The Politics of Technological Change in Prussia. Out of the Shadow of Antiquity 1809–1848*, Princeton 1993.
- [*Dwadzieścia pięć*] *25 lat Katowickiego Okręgu Kolejowego*, Katowice 1970.
- Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.
- Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928.
- Eckert W., *Fortyfikacje nadodrzańskie w procesie rozwoju nowożytnej sztuki fortyfikacyjnej w XVIII–XIX wieku*, Zielona Góra 2007.
- Eger G., *Handbuch des deutschen Eisenbahnrechts*, Bd. 1, Breslau 1889.
- Elektryfikacja PKP na przełomie wieków XX i XXI w. W siedemdziesiąt rocznicę elektryfikacji PKP*, Warszawa 2006.

- Endemann W., *Das Recht der Eisenbahnen. Nach den Bestimmungen des Deutschen Reichs und Preussens*, Leipzig 1886.
- Entstehung und Entwicklung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn*, Breslau 1868.
- Die Entwicklung des Militäreisenbahnwesens vor Moltke*, „Beihefte zum Militär-Wochenblatt” 1902.
- Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens*, Bd. 1–10, Hrsg. V. Röhl, Berlin–Wien 1890–1895, 1912–1923.
- Franczak J., Grabowski W., Nowiński P., Wojciechowski M., Żebrowski M., *Twierdza Malbork, przewodnik*, Grudziądz 2015.
- Freymark H., *Die Entscheidung des Schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942.
- Gajna A., Korycki T., *Kolejka Lubin–Chocianów*, „Świat Kolei” 2009, nr 1.
- Gergowicz Z., *Tunele kolejowe i drogowe*, Wrocław 1958.
- Glanert P., Scherrans T., Borbe T., Lüderitz R., *Koleje elektryczne na Dolnym Śląsku 1911–1945*, Rybnik 2015.
- Glavnoe Upravlenie General'nago Shtaba, Kreposti vostochnago fronta Germanii. Dopolnienie k voenno-statisticheskomu opisaniu*, Sankt Petersburg 1914.
- Göldner P., *Die schwere Artillerie im Festungskriege*, [w:] *Das Ehrenbuch der Deutschen schweren Artillerie*, Bd. 2, Hrsg. F.N. Kaiser, Berlin 1933.
- Gromadzka J., *Dworzec Główny*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006.
- Halsall D.A., *Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn–Medemblik*, „Journal of Transport Geography” 2001, Vol. 9.
- Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe*, Hrsg. M. Pohl, G. Strommenger, Berlin 1940.
- Hartwich, *Bemerkungen über den bisherigen Gang der Entwicklung des Eisenbahnwesens sowie über dessen Gestaltung nach Massgabe der Verhältnisse und Bedürfnisse mit besonderer Rücksicht auf die Zwecke des Vereins zur Förderung der Localbahnen*, Berlin 1877.
- Herrera G.L., *Inventing the Railroad and Rifle Revolution: Information, Military Innovations and the Rise of Germany*, „Journal of Strategic Studies” 2004, Vol. 27, No. 2.
- Hesse K., *Mein Hauptmann*, Berlin 1938.
- Hörsemann Th., *Das Preussische Eisenbahnrecht und die unter dessen Schutz entstandenen Eisenbahnunternehmungen*, Berlin 1869.
- Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.
- Jerczyński M., Przerwa T., *Kolej sowiogórska*, Srebrna Góra 2002.
- Kaczmarek R., *Polacy w armii kajzera*, Kraków 2014.
- Kasper K.Ch., *Der Schönhuter Tunnel*, Bonn–Oberkassel 2003.
- Kasper K.Ch., *Die Zackenbahn. Hirschberg–Schreiberhau–Grünthal/Polaun*, Bonn–Oberkassel 2016.
- Keitz Ch., *Die Anfänge des modernen Massentourismus in der Weimarer Republik*, „Archiv für Sozialgeschichte” 1993, Bd. 33.
- Keller D., *Górnośląskie koleje a koleje w innych częściach państwa pruskiego – próba analizy danych liczbowych (1847–1863)*, „Szkice Archiwalno-Historyczne” 2015, nr 12.
- Keller D., *Historiografia dziejów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Kolei Górnośląskiej – stan badań, potrzeby badawcze*, „Zeszyty Chorzowie” 2018, t. 18.
- Keller D., *Kolej na Śląsku na początku lat siedemdziesiątych XX w. – przyczynek do badań*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z historii kolei na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018.
- Keller D., *Szeroki tor w Polsce 1945–1947, słowo uzupełnienia*, „Świat Kolei” 2015, nr 10.
- Keller D., *Węgiel czy pasażer? O pierwszeństwo przewozu... Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1975–1980*, [w:] *PRL na pochylni (1975–1980)*, red. M. Bukąła, D. Iwaneczko, Rzeszów 2017.
- Klecze K., Wyszynski W., *Fortyfikacja stała*, Oświęcim 2012.
- Klee W., *Kleine bayerische Eisenbahngeschichte*, Hövelhof 2006.
- Köhler R., *Die Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahn – Gesellschaft auf dem Gebiet des Personenverkehrs*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1926, Bd. 49.
- Kolej Bystrzyca–Łęczna*, <http://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/kolej-bystrzycaleczna/> (dostęp: 15.02.2019).
- Kolej Tomaszowska*, <http://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/kolej-tomaszowska/#wybuch-i-wojny-swiatowej-i-kolej-polowa-trawnikibelzec> (dostęp: 15.02.2019).
- Koluszek S., Pardela Ł., *Twierdza Wrocław 1890–1918. Monografia*, Wrocław 2017.
- Komusiński Sz., *Przekształcenia przestrzenne sieci pasażerskiego ruchu kolejowego w Polsce w latach 1988–2008*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2010, t. 17.

- Kondracki J., *Geografia regionalna Polski*, Warszawa 2002.
- Korc P., *Atlas wąskotorówek*, Poznań 2006.
- Kościk E., *Osadnictwo wiejskie w południowych powiatach Dolnego Śląska w latach 1945–1949*, Wrocław 1982.
- Kotlarz G., Dąbrowski H., Wieczorek E., *Magistrala węglowa*, Rybnik 2017.
- Koziarski S.M., *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole 1993.
- Koziej S., *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, „Bezpieczeństwo Narodowe” 2011, nr 2.
- Kozłowski J., *Moje spotkania z Legnicą*, „Szkice Legnickie” 1987, nr 13.
- Krajewski M., *Historia gospodarcza Polski do 1989 roku. Zarys problematyki*, Włocławek 2000.
- Królikowski J., *Kolejowa Puszcza Kampinoska. Cz. 3: Kolej młocińska*, „Kurier Kampinoski”, <https://puszczakampinoska.blogspot.com/2013/04/kolejowa-puszcza-kampinoska-czesc-iii.html> (dostęp: 15.02.2019).
- Kruk B., *Kolej na Dolnym Śląsku w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015.
- Kruk B., *Kolej w procesie zasiedlania Dolnego Śląska po II wojnie światowej*, [w:] *Kresy zachodnie. Gospodarcze i społeczne znaczenie polskich kresów*, red. T. Głowiński, Wrocław 2015.
- Kruk B., *Militaryzacja kolei jako element umacniania władzy ludowej w Polsce po II wojnie światowej*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznej w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017.
- Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., *Koleje*, Warszawa 2007.
- Kusiak F., *Osadnictwo wiejskie w środkowych i północnych powiatach Dolnego Śląska w latach 1945–1949*, Wrocław 1982.
- Legnica. Zarys monografii miasta*, red. S. Dąbrowski, Wrocław–Legnica 1998.
- Lehmann H., *Eisenbahnen in Preußen*, Düsseldorf 1998.
- Leitfaden für die Befestigungslehre und im Festungskrieg an der Königlichen Kriegsschulen*, Berlin 1901.
- Leyen A. von, *Die Eisenbahnpolitik des Fürstens Bismarck*, Berlin 1914.
- Liebfeld A., *Ojcowie postępu technicznego*, Warszawa 1970.
- Lijewski T., *Zabytki kolejowe w Polsce*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2003, t. 9.
- Lijewski T., Koziarski S., *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995.
- Lubin 1945–1985*, red. T. Rollauer, Legnica 1986.
- Lubin. Zarys rozwoju miasta na przestrzeni wieków*, red. K. Matwijowski, Wrocław 1996.
- Lucas G., *Der Tunnel, Anlage und Bau*, Bd. 2, Berlin 1926.
- Łuczak C., *Dzieje gospodarcze Niemiec, t. 1: Druga Rzesza i Republika Weimarska*, Poznań 2004.
- Maciuszczak W., *Twierdza Głogów. Garnizon i ludzie 1630–2009*, Głogów 2009.
- Madaliński P., *Transport kolejowy w wystąpieniach Hilarego Minca w latach 1944–1948*, [w:] „Mkną po szynach...”. *Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.
- Majewski J., *Współczesna sieć połączeń kolejowych w przestrzeni Polski*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2002, t. 8.
- Malberg, *Der Bau der Königl. Schlesischen Gebirgsbahn bis zum Ende des Jahres 1866*, „Zeitschrift für Bauwesen” 1868, Nr. 18.
- Massel A., *Plany rozwoju sieci kolejowej w II Rzeczypospolitej a ich realizacja*, (1), „Świat Kolei” 2018, t. 12.
- Meinke B., *Die ältesten Stimmen über die militärische Bedeutung des Eisenbahnen. 1833–1842*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1918, Bd. 41, 1919, Bd. 42.
- Meinke B., *Beiträge zur frühesten Geschichte des Militäreisenbahnwesen*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1938, Bd. 61.
- Meisner H.O., Winter G., *Übersicht über die Bestände des Geheimen Staatsarchivs zu Berlin-Dahlem, Tl. 2: II.–IX. Hauptabteilung*, Leipzig 1935.
- Mielcarek A., *Państwo a koleje. Przyczyny i skutki reformowania kolei w Europie od XIX do początku XXI w.*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017.
- Mielcarek A., *Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815–1914*, Szczecin 2000.
- Mierosławski P., *Miłośnicy, ochrona zabytków i turystyka kolejowa w Polsce*, Warszawa 2003.
- Mierzejewski A.C., *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway, Vol. 2: 1933–1945*, Chapel Hill–London 2000.
- Mitchell A., *The Great Train Race: Railways and the Franco-German Rivalry*, New York–Oxford 2006.

- Mombauer A., *Helmuth von Moltke and the Origins of the First World War*, Cambridge 2001.
- Nadolski P. i in., *Węzeł kolejowy Gliwice*, Rybnik 2010.
- Nadolski P. i in., *Węzeł kolejowy Katowice*, Rybnik 2017.
- Nadolski P. i in., *Węzeł kolejowy Tarnowskie Góry*, Rybnik 2007.
- Nowak E., Nowak M., *Zarys teorii bezpieczeństwa narodowego*, Warszawa 2011.
- Obst E., Freymark H., *Die Grundlagen der Verkehrsentwicklung Schlesiens und die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942.
- Die Ostsee-Bäder. Praktische Reiseführer*, Berlin 1924.
- Pantenius W.H., *Alfred Graf von Schlieffen. Strategie zwischen Befreiungskriegen und Stahlgewittern*, Leipzig 2016.
- Patelski M., *Czerwiec '76 w województwie opolskim*, „Studia Śląskie” 2015, t. 77.
- Patelski M., *Protesty czerwcowe 1976 r. w województwie opolskim. Zapomniany strajk w ZEM Namysłów*, Namysłów–Opole 2016.
- Paul H., *Die preußische Eisenbahnpolitik 1835–38*, „Forschungen zur Brandenburgischen Geschichte” 1938, Bd. 50.
- Pawłowski A., *Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglii*, „Inżynier Kolejowy” 1926, z. 8/9.
- Piekuth Z., *Moje pierwsze lata w Legnicy*, „Szkice Legnickie” 1973, nr 7.
- PKP na Dolnym Śląsku*, Świdnica 1946.
- Pöhlmann M., *Kriegsgeschichte und Geschichtspolitik: Der Erste Weltkrieg. Die amtliche deutsche Militärgeschichtsschreibung 1914–1956*, Paderborn 2002.
- Poll B., *Vom Schicksal der deutschen Heeresakten und der amtlichen Kriegsgeschichtsschreibung*, „Der Archivar. Mitteilungsblatt für deutsches Archivwesen” 1953, H. 2.
- Przeiętka M., *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015.
- Rabenau K. v., *Dienstunterricht des deutschen Pioniers*, Berlin 1915.
- Raetz A., *Die Insel Rügen, wirtschaftsgeographisch betrachtet*, Bergen (Rügen) 1936.
- Rammelt H.-D., Fiebig G., Preuß E., *Klein- und Privatbahnarchiv*, Bd. 1: *Geschichte – Bau – Betrieb*, Berlin 1989.
- Reuleaux O., *Befestigungslehre. Ein Hand- und Hilfsbuch für die Offiziere aller Waffen insbesondere für die Vorbereitung für die Ausnahmprüfung zur Kriegsakademie*, Berlin 1913.
- Reuße H., *Die deutsche Eisenbahnen in Beziehung auf Geschichte, Technik und Betrieb*, Cassel 1844.
- Rolf R., *Die Entwicklung, des deutschen Festungssystem seit 1870. Vollständige und bearbeitete Ausgabe des Manuskriptes*, Osnabrück 2000.
- Rospond S., *Słownik nazw geograficznych Polski Zachodniej i Północnej*, cz. 1: *Polsko-niemiecka*–cz. 2: *Niemiecko-polska. Uzupełnienia*, Wrocław 1951.
- Roszkowski W., *Najnowsza historia Polski 1945–1980*, Warszawa 2003.
- Rozbicki A., *Wspomnienia ze wsi podlegnickiej*, „Szkice Legnickie” 1962, nr 1.
- Ruppert K., *Heeresarschiv Potsdam 1936–1945*, „Der Archivar. Mitteilungsblatt für deutsches Archivwesen” 1950, H. 4.
- Rusak R., *Pojazdy trakcyjne prywatnych przewoźników w Polsce – lokomotywy spalinowe*, „Technika Transportu Szynowego” 2008, nr 4.
- Salmonowicz S., *Prusy. Dzieje państwa i społeczeństwa*, Poznań 1987.
- Sarter A., *Die Deutschen Eisenbahnen im Kriege*, Berlin 1930.
- Sasanka P., *Czerwiec 1976. Geneza – przebieg – konsekwencje*, Warszawa 2017.
- Scharf H.-J., *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981.
- Scheer A., *Elektryfikacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku w latach 1914–1939*, „Śląski Labirynt Krajoznawczy” 1989.
- Schroeter J., *Die Festung in der heutigen Kriegführung*, Bd. 1–2, Berlin 1896–1898.
- Schwabe H., *Geschichtlicher Rückblick auf die ersten 50 Jahren des Preussischen Eisenbahnwesens*, Berlin 1895.
- Schwann S., *Rola budżetu państwowego w pruskiej polityce kolejowej w XIX wieku*, „Przegląd Zachodni” 1957, nr 4.
- Showalter D.E., *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology and the Unification of Germany*, Hamden 1986.
- Skorowidz nazw miejscowości Pomorza Zachodniego i Ziemi Lubuskiej, Poznań 1947.
- Słownik geografii turystycznej Sudetów*, red. M. Staffa, t. 15: *Kotlina Kłodzka i Rów Górnej Nisy*, Wrocław 1994.
- Smolarski M., Raczyk A., *Przestrzenne zróżnicowanie wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym na przykładzie województwa*

- dolnośląskiego, „Studia Miejskie” 2017, t. 27.
- Soida K. i in., *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego*, Katowice 1997.
- Sowa A.L., *Historia polityczna Polski 1944–1991*, Kraków 2011.
- Stankiewicz R., Stiasny M., *Atlas linii kolejowych Polski*, Rybnik 2014.
- Stelmach M., *Pierwsze lata w powojennej Legnicy*, „Szkice Legnickie” 1995, nr 17.
- Sula D., *Działalność przesiedleńczo-repatriacyjna Państwowego Urzędu Repatriacyjnego w latach 1944–1951*, Lublin 2002.
- Surowiec M., *Osadnictwo polskie na Dolnym Śląsku w latach 1945–1947 na przykładzie podlegnickiej wsi Kunice*, Wrocław 2017.
- Szymańska D., *Geografia osadnictwa*, Warszawa 2009.
- Szymańska D., Grzelak-Kostulska E., Hołowiecka B., *Zmiany powierzchni i gęstości zaludnienia miast Polski 1960–2003*, [w:] *Kierunki przekształceń struktury gospodarczej i społeczno-demograficznej miast*, red. J. Śtódczyk, E. Szafranek, Opole 2006.
- Szynkiewicz A., *Elektryczna Śląska Kolej Górską*, „Turysta Dolnośląski” 2003, nr 5 i 6.
- Tanel F., *Historia kolei*, Warszawa 2008.
- Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.
- Taylor Z., Ciechański A., *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, „Przegląd Geograficzny” 2005, t. 77.
- Taylor Z., Ciechański A., *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce*. Cz. 2, „Przegląd Geograficzny” 2011, t. 83.
- Teubert, *Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1933*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1936, Bd. 59.
- Tokarczuk S., *Lubin. Dzieje miasta*, Wrocław 2003.
- Trautvetter K., *Die Notlage der deutschen Kleinbahnen und Privateisenbahnen und Mittel zu ihrer Behebung*, Berlin 1921.
- Tucholski Z., *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009.
- Urry J., *Spojrzenie turysty*, Warszawa 2007.
- Vor 50 Jahren Kolberg 1939 letzte Saison im Frieden*, bearb. U. Gehrke, Hamburg 1989.
- Waechter M., *Die Kleinbahnen in Preussen*, Berlin 1902.
- Wallace T., „Working of the Train Gang”: *Alienation, Liminality and Communitas in the UK Preserved Railway Sector*, „International Journal of Heritage Studies” 2006, Vol. 3, No. 12.
- Weisflog R., *Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1935*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1938, Bd. 61.
- Weiss H., *Ideologie der Freizeit im Dritten Reich. Die NS-Gemeinschaft ‘Kraft durch Freude’*, „Archiv für Sozialgeschichte” 1993, Bd. 33.
- W[estphalen] H.L., *Die Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen und der Kampf um Eisenbahnen*, Leipzig 1868.
- Wójcik J., *Wydawnictwa reklamowe kolei państwowych w Niemczech w okresie dwudziestolecia międzywojennego*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017.
- Zamkowska S., *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944–1949*, Warszawa 1984.
- Zamkowska S., *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984*, Radom 1991.
- Zawisza P., *Koleje pod specjalnym nadzorem. Nadzór organów bezpieczeństwa publicznego nad PKP w latach 1945–1949*, [w:] *„Mkną po szynach...”. Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.
- Ziegler D., *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich*, Stuttgart 1996.
- Zur Feier des Fünfundzwanzigsten Jahrestages der Eröffnung des Betriebes auf der Oberschlesischen Eisenbahn den 22. Mai 1867. Denkschrift*, Breslau 1867.
- Żerelik R., *Od Stephansdorfu do Szczepanowa. Z dziejów wsi dolnośląskiej w latach 30.–50. XX wieku*, [w:] *Kresy zachodnie gospodarcze i społeczne znaczenie polskich kresów*, red. T. Głowiński, Wrocław 2015.

Biblioteka Muzeum Historycznego
w Lubinie – zeszyt 2

Recenzenci

prof. dr hab. Stanisław M. Koziarski
dr hab. Robert Skobelski

Redakcja i korekta

Maria Szwed

Koordinacja projektu

Justyna Karlińska

Wydawca

Muzeum Historyczne w Lubinie
Rynek 23, 59-300 Lubin

Dyrektor

dr Marek Zawadka

Współpraca

Stowarzyszenie „Lubin i okolice”

ISBN: 978-83-948920-7-4

 Muzeum Historyczne w Lubinie



muzeum-lubin.pl



[/MuzeumLubin](https://www.facebook.com/MuzeumLubin)



76 754 45 00



sekretariat@muzeum.lubin.pl



ISBN: 978-83-948920-7-4