



 Muzeum Historyczne w Lubinie

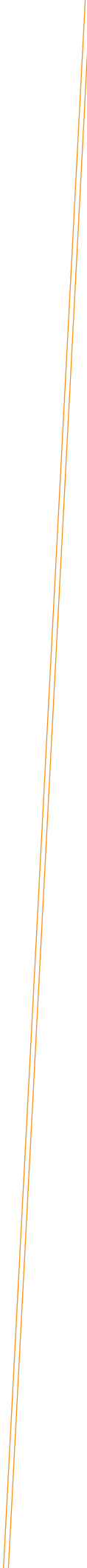
 Instytut Śląski

A jednak kolej!

II Kolej wobec kryzysów

Lubin 2020





A jednak kolej!

II Kolej wobec kryzysów

A jednak kolej!

II Kolej wobec kryzysów

redakcja naukowa

Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk



Muzeum Historyczne w Lubinie



Instytut Śląski

Lubin–Opole 2020

Spis treści

Wstęp	7
Bartosz Kruk Budowa i regres kolei na przykładzie linii kolejowych powiatu lubińskiego i obszarów przyległych	9
Piotr Sroka „W przewozach pasażerskich kryzys pogłębia się z tygodnia na tydzień”. Problemy komunikacji autobusowej w powiecie lubińskim w latach 1969–1975	21
Jacek Jędrysiak Wykorzystanie pruskich kolei w kryzysach militarnych 1846–1857	27
Tomasz Przerwa Niemieckie Koleje Rzeszy na Dolnym Śląsku w świetle materiałów wrocławskiej Inspekcji Zbrojeniowej 1939–1944	40
Przemysław Dominas Tunele kolejowe w Polsce w cieniu kryzysu, na przykładzie tuneli w Rydułtowach, Łupkowie i Warszawie	45
Tomasz Sielicki Bohaterskie pół godziny – strajk woźniców i konduktorów wrocławskich tramwajów konnych w 1889 roku	56
Zbigniew Bereszyński Zanim powstała „Solidarność”. Akcje protestacyjne i inne przejawy niezadowolenia w środowiskach kolejarskich jako wyraz reakcji społecznej na problemy gospodarcze PRL w latach 70. XX wieku – w świetle materiałów operacyjnych Służby Bezpieczeństwa	67
Dawid Keller W świetle największych przewozów. PKP w latach 80. XX wieku – przyczynek badawczy	75
Bogusław Marks Zarys rozwoju transportu kolejowego w powiecie wieluńskim (1918–1939)	84
Jarosław Szczuryk vel Szczerba Zmiany pasażerskiej oferty przewozowej Polskich Kolei Państwowych w czasie wielkiego kryzysu	94
Jakub Halor Górnośląskie Koleje Wąskotorowe wobec kryzysu przemysłu ciężkiego i chaosu przekształceń struktur PKP	98
Paweł Jakuboszczak Kryzys kolei wąskotorowych w Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych na przełomie XX i XXI wieku	110
Stanisław M. Koziarski Linie kolejowe w Opolskiem ze szczególnym uwzględnieniem procesów ich modernizacji i likwidacji	122
Adam Pacześniak Koleje samorządowe sposobem na przełamanie regresu na kolei? Analiza przypadku Kolei Dolnośląskich SA	141

A jednak kolei!

Wstęp

Wynalazek kolei żelaznej pozostaje jednym z symboli XIX w. i ówczesnego przełomu cywilizacyjnego. Wiek później – w wielu krajach, w różnym czasie, z niejednoznacznym skutkiem – ten skuteczny i popularny system transportu został skonfrontowany z żywiołowym rozwojem motoryzacji i lotnictwa, które stopniowo przejęły „prowadzenie” w zakresie komunikacji. W przypadku Polski można mówić o kryzysie kolei, jako dominującego środka transportu, przynajmniej od lat 70. XX w. W kolebce kolejnictwa – Wielkiej Brytanii – wyraźny regres wystąpił dekadę wcześniej i jest wiązany z planem jego restrukturyzacji, obejmującej likwidację nierentownych linii kolejowych, autorstwa Richarda Beechinga.

Kryzysowe zjawiska towarzyszyły kolei od początku jej dziejów, tyle że ich charakter, zasięg i skutki były zgoła inne. Miały charakter przejściowy, niekiedy jednostkowy, w zasadzie nie podważały szczególnej pozycji nowoczesnego transportu kolejowego, którego atuty straciły częściowo na znaczeniu dopiero w ostatnich dekadach. Wypada uwzględnić, że regres w różnym stopniu dotyka linie magistralne i lokalne, przewozy pasażerskie i towarowe. W zasadzie należałoby mówić o stałym dopasowywaniu się kolei do nowych warunków, korygowaniu ich zadań i kształtu. Proces ten bywa bolesny, naznaczony jest porażkami, ale trudno także pominąć sukcesy działań modernizacyjnych.

Kryzysy są zjawiskiem powszechnym w dziejach, niejako naturalnym składnikiem przemian i postępu. Można je wskazać na gruncie politycznym i gospodarczym, w ujęciu społecznym, technicznym czy też militarnym. Podobnie rzecz wygląda z transportem, którego kondycja zależy od ogólnej sytuacji – popytu i inwestycji. Regres kolei widzimy przeważnie poprzez pogorszenie się stanu infrastruktury, ale równie istotne wydają się problemy w zakresie funkcjonowania i zarządzania przedsiębiorstw transportowych. Mogą być one również narzędziem służącym rozwiązywaniu sytuacji kryzysowych, m.in. w obliczu konfliktu zbrojnego i wykluczenia komunikacyjnego.

Sygnalizowane kwestie stanowią oś prezentowanych w tym tomie artykułów, przedstawionych pierwotnie i przedyskutowanych podczas drugiej już konferencji naukowej organizowanej w gościnnym Lubinie pod hasłem: A jednak kolej! Nie dążyliśmy do wyczerpania tematu, co zresztą wydaje się mało realne, bardziej do spojrzenia na „kryzys” z możliwie wielu perspektyw, a przez to do pogłębienia refleksji na temat przeszłości i teraźniejszości transportu. Opracowania przygotowane przez historyków i geografów obejmują w większości historię kolei na Śląsku i – szerzej – Polski czy Niemiec, ale ta nie rozwijała się w próżni, dlatego uwzględniliśmy również komunikację tramwajową i autobusową.

Publikację otwierają dwa artykuły poświęcone problemom transportowym w powiecie lubińskim, w których uchwycono dynamikę rozwoju i regresu połączeń kolejowych na tym obszarze (Bartosz Kruk) oraz ograniczoną sprawność transportu autobusowego na przełomie lat 60. i 70. XX w. (Piotr Sroka).

W kolejnym opracowaniu Jacek Jędrysiak stara się wyjaśnić zmiany podejścia pruskich wojskowych w zakresie wykorzystania kolei w pierwszym okresie ich rozwoju, a Tomasz Przerwa kreśli obraz kłopotów dolnośląskich kolei w okresie II wojny światowej. Problemy towarzyszące budowie tuneli kolejowych opisał Przemysław Dominas, który wykorzystał do tego celu trzy obiekty powstałe w granicach współczesnej Polski.

Tomasz Sielicki przypomina trudne warunki pracy w przedsiębiorstwach transportowych (na przykładzie pierwszego strajku wrocławskich tramwajarzy w 1889 r.), a Zbigniew Bereszyński opisuje przejawy niezadowolenia polskich kolejarzy w latach 70. XX w. Dawid Keller zachęca do krytycznego spojrzenia na funkcjonowanie Polskich Kolei Państwowych w latach 80. XX w. i wskazuje na pasywność władz. Dwa kolejne ujęcia cofają nas do okresu międzywojennego. Bogusław Marks zwrócił uwagę na połowiczny sukces w zakresie budowy w tym czasie sieci kolejowej w pogranicznym powiecie wieluńskim, a Jarosław Szczurek przedstawia źródła dotyczące polityki przewozowej PKP w trakcie wielkiego kryzysu.

Regres kolei w Polsce najmocniej dotknął koleje wąskotorowe, których potencjału nie potrafiiono zagospodarować na przełomie XX i XXI w. Problem ten analizuje Jakub Halor na przykładzie uprzemysłowionego Górnego Śląska oraz Paweł Jakuboszczak na przykładzie Wielkopolski. Ostatnie dwa artykuły przybliżają procesy likwidacji i modernizacji kolei normalnotorowych na Śląsku. Stanisław M. Koziarski odnosi się do zjawisk występujących w województwie opolskim i kreśli perspektywy wykorzystania kolei na tym terenie. Adam Pacześniak omawia z kolei aktywność samorządu dolnośląskiego, który stoi za rewitalizacją zamkniętych wcześniej linii do Trzebnicy i Szklarskiej Poręby-Jakuszyca.

Podane wcześniej przykłady zdają się świadczyć, że transport kolejowy w Polsce powoli wychodzi z głębokiego kryzysu. Czas pokaże, na ile rozbudzone współcześnie nadzieje zostaną spełnione. Wypada przecież zauważyć, że przeszłość i teraźniejszość kolei budzi zainteresowanie nie tylko badaczy, ale też przedstawicieli władz samorządowych. Chcemy w tym miejscu podziękować prezydentowi Lubina Robertowi Raczyńskiemu i dyrektorowi Muzeum Historycznego w Lubinie Markowi Zawadce za udział w konferencji, pomoc w jej organizacji i wydanie publikacji pokonferencyjnej. Wypada zarazem wspomnieć, że wpisuje się to w skuteczne działania lubińskiego samorządu w zakresie (od)budowy infrastruktury kolejowej.

Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk

Budowa i regres kolei na przykładzie linii kolejowych powiatu lubińskiego i obszarów przyległych

Construction and regress of railways – a case study of the railway lines in Lubin County and adjacent areas

Słowa kluczowe: kolej, PKP, powiat lubiński, regres
Keywords: railways, Polish Railways, Lubin County, regress

Lata 1871–1911 dla Niemiec zjednoczonych pod przywództwem Prus były czasem intensywnej przebudowy i rozbudowy kolei. Polegała ona na stopniowym zagęszczeniu powstałego w poprzednich dekadach szkieletu komunikacyjnego¹. Nie byłoby to możliwe bez nowelizacji przepisów dotyczących budowy linii kolejowych, dotychczas bowiem nowo budowana kolej albo musiała spełniać wymagania „Ustawy o kolejach” (Das Königlich-Preußische Eisenbahngesetz) z 3 XI 1838 r., co czyniło ją mało elastyczną i stosunkowo drogą, albo pozostawała koleją przemysłową bez żadnych przywilejów (np. prawa do wyłączenia, ulg podatkowych, gwarancji i przyłączenia do istniejących stacji)². Pierwsza ze zmian wprowadzona 1 VII 1878 r. zawierała zbiór uproszczonych przepisów technicznych dla kolei drugorzędnych zwanych bocznymi (*Nebenbahn*)³. Zmiana ta nie przyniosła jednak wyraźnego wzrostu inwestycji. Główną przeszkodę stanowiły wysokie koszty budowy i brak gwarancji zysków. Na Dolnym Śląsku koncesje uzyskały funkcjonujące dotychczas spółki kolejowe, znajdujące się już częściowo pod zarządem państwowym. Z ich to inicjatywy powstała wkrótce sieć

połączeń, obejmująca swym zasięgiem urodzajne tereny na południe od Wrocławia, zapewniająca sprawny transport produktów rolnych⁴.

Po zakończeniu w 1886 r. upaństwowienia prywatnych towarzystw kolejowych, Prusy intensyfikowały rozbudowę istniejącej sieci. U podstaw takiej decyzji leżało przekonanie o gospodarczym i militarnym znaczeniu kolei. Jednocześnie państwo uwzględniło w swych planach zapotrzebowanie zgłaszane przez lokalne samorządy i posiadaczy ziemskich na transport kolejowy. Wobec wyczerpujących się własnych możliwości finansowych, Prusy postanowiły ponownie zachęcić kapitał prywatny do inwestycji w miejscowe połączenia kolejowe. W tym celu stworzono specjalne narzędzia prawne umożliwiające realizację tego typu lokalnych inicjatyw w postaci ustawy „O kolejach lokalnych i bocznicach prywatnych” (Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen) z 28 VII 1892 r., wprowadzającą – jak pisano – „istotne ułatwienia proceduralne i techniczne dla budowy linii kolejowych miejscowego znaczenia”⁵.

Kolej lokalne, zwane też kolejami znaczenia miejscowego lub małymi kolejami, a przez to często niestety też kolejkami (od niemieckiej nazwy *Kleinbahn*), budowano z inicjatywy powiatów i gmin, właścicieli fabryk i majątków rolnych. Służyły rozwojowi rolnictwa i górnictwa skalnego, ożywiały handel i podnosiły konkurencyjność lokalnych wytwórców, zwiększały mobilność ludności, ułatwiając wypoczynek, dojazdy do pracy i szkół. W latach dynamicznego rozwoju tego typu połączeń, niemiecki związek rolników (Bund der Landwirte) postulował

1 Do czasu zjednoczenia Niemiec wybudowano na Śląsku blisko 2 tys. km linii kolejowych, z czego ok. 800 km przypadło na obszar Dolnego Śląska. M. Slenczek, *Rozwój sieci transportu kolejowego na Śląsku*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1982 No. 514 „Studia Geograficzne” t. 34, s. 94–95.

2 Według ustawy przedsiębiorstwo budowy i eksploatacji kolei było spółką akcyjną i musiało uzyskać koncesję. Ze swej strony państwo zapewniało prawo przewozu osób i towarów na określonej trasie, możliwość wyłączenia gruntów pod budowę kolei oraz ochronę przed konkurencją na obszarze działania danego przedsiębiorstwa. Spółka kolejowa musiała jednak ukończyć budowę w określonym terminie, prowadzić ruch w porozumieniu z państwową pocztą oraz miała obowiązek przewozu osób i towarów odpowiadających wymaganiom technicznym. Taryfy przewozowe i rozkłady jazdy musiały być zatwierdzone przez pruskie władze. Maksymalny zysk akcjonariuszy ograniczono do 10%. Państwo miało prawo do wykupu kolei po trzydziestu latach od jej uruchomienia. Aby zachęcić do inwestowania w kolej, władze gwarantowały minimalny zysk (dywidendę) posiadaczom akcji kolejowych. M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 20–21.

3 Nowe przepisy ograniczały stosowanie sygnalizacji, rogatki przejazdowych, ogrodzenia torów i obchodu szlaku do niezbędnych przypadków, dopuszczały uproszczoną konstrukcję taboru towarowego itp. Na temat zmian w przepisach zob. M. Jerczyński, *Pruska ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych jako czynnik rozwoju sieci kolejowej (na przykładzie Dolnego Śląska)*, [w:] *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. nauk. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Lubin 2019, s. 40–51.

4 Ibidem, s. 42. Powstały wówczas linie kolejowe: Strzelin–Kondratowice–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).

5 Ibidem.

budowę 56 tys. km linii w taki sposób, aby każdy punkt kraju nie był oddalony od stacji o więcej niż pół mili niemieckiej (tj. 3750 m)⁶. W toku zakrojonych na szeroką skalę inwestycji prywatnych i państwowych w latach 1872–1910 wybudowano na Dolnym Śląsku blisko 1692 km linii kolejowych, tj. 2/3 sieci kolejowej regionu, co pokazuje tabela 1. W efekcie tych działań do 1939 r. siecią kolejową objęto wszystkie współczesne miasta Dolnego Śląska i znaczny procent wsi. Rozwojowi linii kolejowych towarzyszyła również rozbudowa infrastruktury kolejowej: dworców, wiaduktów, przejazdów, tuneli, lokomotywni, parowozowni itp.

Tabela 1. Gęstość sieci kolejowej na Dolnym Śląsku 1842–1933

Lata	Długość oddanych do eksploatacji szlaków [km]	Gęstość linii kolejowych [liczba km linii na 100 km²]
1842–1871	754	4,0
1872–1910	1 692	13,0
1911–1933	182	13,9

Źródło: M. Slenczek, *Rozwój sieci kolejowej na Śląsku*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1982 No. 514 „Studia Geograficzne” t. 34, s. 99.

Koleje na terenie powiatu lubińskiego i obszarach przyległych przed 1945 rokiem

Na teren obecnego powiatu lubińskiego kolej dotarła u schyłku lat 60. XIX w. Było to wynikiem działań Towarzystwa Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzińskiej (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft – BSFE). Dnia 25 XII 1869 r. oddano do eksploatacji odcinek z Legnicy do Lubina (22 km), natomiast 9 I 1871 r. połączono Lubin z Rudną Gwizdanowem (17 km) i dalej z Głogowem⁷. Jednotorowy szlak Liegnitz–Lüben–Raudten zapewniał połączenie Zagłębia Wałbrzyskiego z Pomorzem. Po 1874 r. stracił on jednak na znaczeniu, ponieważ część przewozów przesunięto na oddaną wówczas do eksploatacji linię biegnącą z Wrocławia przez Wołów, Brzeg Dolny i Rudną Gwizdanów do Głogowa⁸.

Pojawienie się kolei na terenie powiatu lubińskiego, niosło ze sobą zmiany społeczne i gospodarcze. Bezpieczeństwo i wygoda podróŜnych wzrastały, czas przejazdu ulegał zaś skróceniu, a koszt był mniejszy. To samo dotyczyło przewozów towarów. Przed miastami i wsiami powiatu lubińskiego otwierały się nowe możliwości rozwoju. Korzyści płynące z dostępności transportu kolejowego zachęcały lokalne elity przemysłowe i ziemskie do podejmowania kolejnych inicjatyw kolejowych.



Źródło: Skan w zbiorach autora.

Rycina 1. Pieczęć owalna Dyrekcji Towarzystwa Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzińskiej



Źródło: Rys. Przemysław Dominas.

Rycina 2. Linie kolejowe powiatu lubińskiego na tle sieci kolejowej Dolnego Śląska

Linia kolejowa Rokitki–Chocianów–Kozuchów

Kolej „zawitała” do Kozuchowa 1 X 1889 r., co było wynikiem rozpoczętego przez państwo dwa lata wcześniej procesu zagęszczania sieci kolejowej wokół Nowej Soli. Jego zasadniczym celem było usprawnienie wywozu produktów z działających tam licznych zakładów przemysłowych – drzewnych, włókienniczych, metalowych, kopalin (torf, węgiel brunatny) oraz płodów rolnych⁹. Z Kozuchowa wyprowadzono dalsze dwie linie. Pierwsza 1 X 1890 r. połączyła Kozuchów z Żaganiem, drugą skierowano w stronę Rokitek¹⁰. Budowę tej ostatniej prowadzono z dwóch stron. Najpierw poprowadzono tory z Rokitek do Niegosławic (otwarcie 1 X 1890 r.)¹¹. Następnie 1 XII 1891 r. połączono Kozuchów z Popęszycami, a w dniu 16 V 1892 r. doprowadzono kolej z Popęszyc do Niegosławic¹². Jednotorowa linia kolejowa liczyła 61 km. Na jej trasie usytuowanych było dziewięć stacji (Duninów, Chocianów, Jakubowo, Wilkocin, Przemków Odlewnia, Niegosławice, Popęszyce, Nowe Miasteczko, Dziadoszyce) i sześć przystanków (Wysoka, Przemków Miasto, Rudziny, Mycielin, Bielice Kozuchowskie, Solniki)¹³. Do 1939 r. obsługiwało ją przeciętnie pięć par pociągów osobowych na dobę. Później liczba składów spadła do trzech par liczących 3–5 wagonów każdy¹⁴.

Linia kolejowa Legnica–Rawicz–Kobylin

Trzecią pod względem kolejności inwestycją kolejową realizowaną na Dolnym Śląsku w oparciu o ustawę o kolejach lokalnych z 1892 r. była linia Legnica–Rawicz–Kobylin (114 km). Do wykonania tego przedsięwzięcia powołano 25 V 1897 r. spółkę akcyjną Kolej Legnicko-Rawicka (Liegnitz-Rawitscher-Eisenbahn AG – LRE). Udziałowcami spółki były okoliczne gminy, przemysłowcy i firma Lenz & Co., która specjalizowała się w realizacji tego typu inwestycji, a później eksploatowała linię na rachunek spółki. Budowa przebiegała szybko, m.in. dzięki zaangażowaniu wojska (I Regiment Kolejowy z Berlina). Dnia 4 II 1898 r. uruchomiono połączenia pasażerskie, natomiast 10 lutego towarowe¹⁵. Budowa wspomnianej kolei była w pełni uzasadniona. Spory ruch pasażerski generowała Legnica, podobnie Ścinawa i Rawicz – stacje węzłowe na magistralnych szlakach kolejowych: „Nadodrzanca” (do Szczecina i Berlina) oraz linii do Poznania.

9 W 1846 r. z inicjatywy Towarzystwa Dolnośląskiej Kolei Bocznej (Niederschlesische Zweigbahn Eisenbahngesellschaft) wybudowana została linia kolejowa Jankowa–Żagań–Głogów. Kolejnym etapem było połączenie Nowej Soli przez Kozuchów z Żaganiem. – M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei...*, s. 69.

10 Od 1875 r. przez Rokitki biegła linia kolejowa Miłkowice–Żagań–Jasień stanowiąca część magistrali kolejowej Wrocław–Berlin, zbudowanej w latach 1845–1846 przez Kolej Dolnośląsko-Marchijską. – Ibidem, s. 53, 195.

11 Od 1846 r. przez Niegosławice przebiegała wspomniana linia kolejowa Jankowa–Żagań–Głogów. – Ibidem, s. 31–32, 192.

12 Ibidem, s. 69.

13 https://www.jelenia.rail.pl/Linie_kolejowe/303_Rokitki-Kozuchow/303.htm (dostęp: 19 I 2020).

14 *Deutsches Kursbuch Jahresfahrplan 1943, 1944/45*.

15 M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei...*, s. 91–92. Do sieci należały też dwa odgałęzienia już w Wielkopolsce: Miejska Górka–Gostkowo (8 km) i Miejska Górka–Pakosław (9 km) otwarte 17 V 1898 r. Zob. M. Jerczyński, *Wąsosz*, „Świat Kolei” 2001, nr 6, s. 30.

Na trasie wybudowano liczne bocznicę, które umożliwiały dogodny wywóz płodów rolnych, w tym buraków cukrowych, które trafiały m.in. do leżącej na trasie, a funkcjonującej od 1884 r., cukrowni w Miejskiej Górcie. Kolej nazywano pogardliwie „świńską”, bądź „prosiaczą” (*Schweindlbahn*, *Ferkelbahn*), ponieważ w Rawiczu i Prochowicach odbywały się duże targi trzody chlewnej, a w Legnicy działała nowo wybudowana rzeźnia. Żywy inwentarz był więc równie często przewożony jak ludzie¹⁶.

W całości LRE funkcjonowała do 17 I 1920 r. Na mocy traktatu wersalskiego granicę polsko-niemiecką wytyczono ok. 5 km za stacją Wieża, w związku z czym ok. 40 km linii na odcinku Wodniki–Rawicz–Kobylin przypadło Polsce. W gestii niemieckiej spółki, której zarząd przeniesiono do Legnicy, pozostał odcinek Legnica–Wieża (74 km). Przewozy na całej linii przywrócono dopiero w 1923 r., kiedy uruchomiono kolejowe przejście graniczne¹⁷. Po polskiej stronie granicy w okresie 1923–1939 na trasie Rawicz–Kobylin kursowały początkowo trzy pary pociągów na dobę trzy razy w tygodniu, w kolejnych latach – dwie pary za to codziennie¹⁸. W latach 1923–1932 linię obsługiwała prywatna spółka Kolej Rawicz–Kobylin z siedzibą w Rawiczu¹⁹, a następnie po wykupie udziałów – PKP²⁰. Po stronie niemieckiej w dni robocze kursowały trzy pary pociągów osobowych na dobę w relacji Ścinawa–Legnica i Ścinawa–Wieża, a po wybuchu II wojny światowej ponownie do Rawicza. Prędkość maksymalna na trasie wynosiła 50 km/h. W roku 1935 niemiecka spółka LRE zatrudniała 150 osób, utrzymując 10 parowozów, 15 wagonów osobowych, 5 pocztowo-bagażowych i 137 towarowych. Pociągi spółki przewiozły wówczas 177 tys. osób i 336 tys. t ładunków (w 1938 r. odpowiednio: 227 tys. i 434 tys.)²¹.

Linia kolejowa Rudna–Polkowice

Idea doprowadzenia linii kolejowej do Polkowic pojawiła się u schyłku XIX w. w kręgu okolicznych właścicieli ziemskich, którym zależało na wywozie płodów rolnych, w tym buraków cukrowych, pszenicy i ziemniaków. W celu realizacji przedsięwzięcia 3 V 1899 r. zawiązano spółkę Kleinbahn Polkwitz–Raudten Gesellschaft. Głównym udziałowcem przedsięwzięcia z 70% akcji zostało Zjednoczone Przedsiębiorstwo Budownictwa Kolejowego i Obsługi Ruchu (Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft) z Berlina – późniejszy budowniczy linii. Pozostałe udziały wykupili właściciele majątków ziemskich i zakładów przetwórstwa rolnego, na czele z hrabią von der Recke-Volmerstein, władze Polkowic oraz powiatów lubińskiego i głogowskiego. Dnia

16 Ibidem. Zob. też https://polska-org.pl/4426444,Linia_kolejowa_nr_362_Kobylin_Legnica_Polnocna.html (dostęp: 15 II 2020).

17 Ibidem. Zob. też <http://liegnitz.pl/index.php?OBJ/38> (dostęp: 15 II 2020).

18 Sieciowe rozkłady jazdy PKP za lata 1923–1939. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 23 XII 1922 r. o wprowadzeniu tymczasowej polsko-niemieckiej komunikacji sąsiedzkiej, Dz.U. 1923, nr 5, poz. 28.

19 Na mocy umowy z 12 II 1925 r. polską część linii (Rawicz–Kobylin, z odgałęzieniami) sprzedano za 2,7 mln zł (2,16 mln marek). Zob. <http://liegnitz.pl/index.php?OBJ/38> (dostęp: 15 II 2020).

20 Odkbyło się to na podstawie umów zawartych 24 III 1932 r. Zob. T. Bernadzikiewicz, *Udział państwa w spółkach handlowych*, Warszawa 1938, s. 47.

21 M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei...*, s. 91–92. Zob. też <http://liegnitz.pl/index.php?OBJ/38> (dostęp: 15 II 2020).

9 X 1899 r., po otrzymaniu wymaganej koncesji, przystąpiono do budowy. Przebieg linii wyznaczony został w płaskim terenie, bez dodatkowych trudności inżynieryjnych, a maksymalne nachylenie toru wynosiło 20‰ (na odcinku 50 m tor wznosił się o 1 m), minimalny promień łuku – 200 m. Jednotorowa linia kolejowa o normalnej szerokości toru (1435 mm) i długości 17,5 km została oddana do eksploatacji 13 IV 1900 r.²². Wprawdzie pojawiały się propozycje przedłużenie szlaku z Polkowic w kierunku funkcjonującej linii kolejowej Chojnów–Kozuchów, ale ostatecznie do realizacji tych planów nie doszło²³.

Tabela 2. Wykaz stacji i przystanków na linii kolejowej Rudna–Polkowice

Nazwa punktu	Rodzaj punktu	Kilometraż
Rudna Gwizdanów (Raudten, od 1935 r. Raudten-Queissen)	stacja węzłowa	0,000 km
Rudna Przystanek (Raudten Haltepunk, od 1914 r. Raudten Stadt)	stacja	2,465 km
Kalinówka (Polach)	przystanek osobowy	5,378 km
Barszów (Barschau)	przystanek osobowy	8,204 km
Komorniki Głogowskie (Tarnau-Kummernick, od 1939 r. Eichbach)	przystanek osobowy	11,066 km
Polkowice (Polkwitz, od 1937 r. Heerwegen)	stacja	17,486 km

Źródło: Zestawienie własne na podstawie: https://www.atlaskolejowy.net/infra/?id=linia&kraj=pl&poz=273d (dostęp: 18 II 2020).

Spółka w 1905 r. zatrudniała siedem osób, w tym dwóch robotników, zaś w 1911 r. 12 pracowników (pięciu robotników)²⁴. Początkowo tabor spółki stanowiły dwa parowozy-tendrzaki z fabryki Hohenzollern, które miały nazwy własne „Polkwitz” oraz „Graf Recke-Volmerstein”, cztery wagony osobowe, pięć towarowych i dwa pocztowo-bagażowe²⁵. W pierwszych latach funkcjonowania linię obsługiwały trzy pary pociągów na dobę. Z reguły zestawiano mieszane składy, tzn. jeden wagon pocztowo-bagażowy, jeden pasażerski i dwa–trzy towarowe. Jeździły one z prędkością maksymalną 30 km/h. Pierwszy pociąg odchodził z Polkowic o godzinie 6:50. Warto przy tym podkreślić, co było charakterystyczne dla tego rodzaju kolei, że pociągi nie rozpoczynały biegu z dworca kolei państwowej, ale z „małego dworca”, zlokalizowanego w jego sąsiedztwie, jak miało to miejsce w przypadku stacji Rudna Gwizdanów²⁶. W ciągu 1911 r. ko-

lej przewiozła ok. 32 tys. pasażerów (średnio 88 osób dzienne) i 20 790 t towarów, tj. średnio 57 t dziennie²⁷.

Wybuch I wojny światowej, trudne lata powojennego kryzysu, jak również światowy kryzys gospodarczy lat 30. XX w. dotknął również kolej Polkowice–Rudna Gwizdanów. W związku z tym dokonano redukcji posiadanego taboru. Liczba wagonów osobowych zmniejszona została z czterech do dwóch, a towarowych z pięciu do trzech. W ślad za tym, od 1928 r., zmniejszono również liczbę pociągów obsługujących linię do dwóch par na dobę. W tym samym roku zanotowano wyraźny spadek przewozów pasażerskich (13 200 przewiezionych osób), z kolei przewozy towarowe wzrosły do 22 365 t²⁸. W czasie wielkiego kryzysu, w 1935 r., kapitał spółki został zmniejszony z 1,4 do 0,4 mln marek²⁹. W tym czasie nastąpił dalszy spadek przewozów. Przewieziono wówczas zaledwie 6441 pasażerów (średnio 17 osób dziennie) i 18 216 t towarów (dziennie ok. 50 t). Dopiero w 1938 r. zanotowano pewną poprawę: 6718 pasażerów i 22 957 t towarów³⁰. Ponieważ w 1937 r. zmieniono ówczesną nazwę Polkowic (Polkwitz → Heerwegen), 17 XI 1938 r. zmianie uległa również nazwa spółki na Heerwegen–Raudtener Kleinbahn AG. Wybuch II wojny światowej nie wpłynął zasadniczo na pracę przewozową. W roku 1944 kursowały linią nadal dwie pary pociągów na dobę³¹. Dopiero w końcowej fazie wojny, w wyniku prowadzonych w tym rejonie zaciętych walk linia uległa uszkodzeniu³².

156 a Raudten-Queissen – Heerwegen									
Kleinbahn A. G. Glogau, Sedanstr. 2									
Alle Züge 2. 3. Klasse									
W 2	W 4	km	Zug Nr	Zug Nr	W 1	W 3			
8.00	18.45	0,0	ab Raudten-Queissen(14,156*)	on	6.50	17.30			
8.08	18.55	2,4	Raudten Haltepunkt ...*)	↑	6.41	17.20			
8.17	19.05	5,4	Polach*)	↑	6.34	17.10			
8.26	19.15	8,3	Barschau*)	↑	6.27	17.00			
8.36	19.25	11,1	Eichbach*)	ab	6.20	16.50			
9.00	19.45	17,6	on Heerwegen	ab	6.00	16.30			
*) Fahrkartenverkauf im Zuge									

Źródło: *Deutsches Kursbuch Jahresfahrplan 1944/1945*.

Rycina 3. Tabela z sieciowego rozkładu jazdy pociągów na linii Rudna Gwizdanów–Polkowice z przełomu 1944 i 1945 r.

Linia kolejowa Lubin–Chocianów

W roku 1907 powstał projekt nowego połączenia kolejowego z Lubina do Chocianowa, w którym pracowała huta żelaza. Spółka akcyjna (Kleinbahn-AG Lüben–Kotzenau) powstała jednak dopiero 18 VI 1914 r., stąd budowę linii podjęto już w trakcie I wojny światowej. Nawierzchnię torową ułożono w 1916 r., co pozwalało ponoć podjąć przewozy towarowe (w lutym)³³. Ruch pasażerski uruchomiono dopiero 1 X 1917 r. Jednotorowa linia kolejowa liczyła 28 km, a na jej trasie zlokalizowano cztery stacje i sześć przystanków, które przedstawia tabela 3.

²⁷ M. Jerczyński, S. Koziański, *150 lat kolei...*, s. 218.

²⁸ Ibidem.

²⁹ https://polska-org.pl/4508435,Linia_kolejowa_Rudna_Polkowice_dawna_Kolejka_Polkowicka.html (dostęp: 9 I 2020).

³⁰ Ibidem.

³¹ *Deutsches Kursbuch Jahresfahrplan 1944/1945*.

³² Sieciowy rozkłady jazdy PKP za lata 1946–1947.

³³ A. Gajna, T. Korycki, *Kolejka Lubin–Chocianów*, „Świat Kolei” 2009, nr 1, s. 22–23.

Tabela 3. Wykaz stacji i przystanków na linii kolejowej Lubin–Chocianów

Nazwa punktu	Rodzaj punktu	Kilometraż
Lubin	stacja węzłowa	0,000 km
Obora Górna* (Ober Oberau)	przystanek osobowy	4,457 km
Obora Średnia (Mittel Oberau)	przystanek osobowy	5,738 km
Szklary Górne (Ober Gläfersdorf)	stacja	9,732 km
Szklary Dolne (Nieder Gläfersdorf)	przystanek osobowy	12,024 km
Brunów Lubiński Braunau, od 1938 r. Brauna (Kreis Lüben)	stacja	15,406 km
Trzebnice Lubińskie Seebnitz, od 1942 r. Seebnitz (Kreis Lüben)	przystanek osobowy	20,441 km
Chocianowiec (Groß Kotzenau)	przystanek osobowy	23,469 km
Kątno** (Winkel)	przystanek osobowy	24,523 km
Chocianów (Kotzenau)	stacja węzłowa	28,119 km

* Pociągi nie zatrzymywały się od połowy 1950 r. Ostateczna likwidacja nastąpiła w 1954 r.

** Pociągi nie zatrzymywały się od zimy 1953 r. Ostateczna likwidacja nastąpiła w 1954 r.

Źródło: Zestawienie własne na podstawie https://www.atlaskolejowy.net/infra/?id=linia&kraj=pl&poz=319 (dostęp: 18 II 2020).

W Chocianowie, jak i w Lubinie pociągi rozpoczynały i kończyły bieg ze specjalnie wybudowanych trzecich peronów, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących dworców, przez który przebiegała w przypadku Lubina linia Legnica–Rudna Gwizdanów, a w odniesieniu do Chocianowa opisana wcześniej linia Rokitki–Kozuchów. Szlak z Lubina do Chocianowa był jedną z ostatnich linii uzupełniających dolnośląską sieć kolejową, która, niestety, podobnie jak wiele innych połączeń lokalnych, zaczęła stopniowo przegrywać z konkurencją samochodową. U progu lat 30. XX w. kursowały na tej trasie dwie, a potem trzy pary pociągów. W roku 1928 przewieziono 32 tys. pasażerów i 26 tys. t towarów, ale w kolejnych latach nastąpił spadek. W połowie lat 30. XX w. odnotowano już tylko 10 538 pasażerów i 12 485 t ładunków. W tym czasie kolej Lubin–Chocianów dysponowała trzema parowozami, wagonem pocztowym, trzema wagonami osobowymi i 12 wagonami towarowymi. W roku 1938 odnotowano znaczny wzrost przewozów pasażerskich (53 tys. przewiezionych osób) i lekkie odbicie w ruchu towarowym (20 tys. t ładunków)³⁴. W związku z uruchomieniem przez Niemieckie Koleje Rzeszy (Deutsche Reichbahn) połączenia autobusowego między Lubinem a Chocianowem w 1939 r. na linii pozostała już tylko jedna para pociągów. Ponownie ożyła ona dopiero w czasie wojennej reglamentacji paliwa. Liczba kursów wzrosła wówczas do trzech par pociągów na dobę w dni robocze i jednej pary w dni wolne³⁵. Pod koniec wojny doszło do redukcji kursów³⁶.

³⁴ M. Jerczyński, S. Koziański, *150 lat kolei...*, s. 218.

³⁵ A. Gajna, T. Korycki, *Kolejka Lubin–Chocianów...*, s. 23.

³⁶ *Deutsches Kursbuch Jahresfahrplan 1944/1945*.

156 b Lüben–Kotzenau									
Alle Züge 2. 3. Klasse									
W 12	W 1	km	Zug Nr	Kleinbahn	Zug Nr	W 11			
17.45	9.50	0,0	ab Lüben 156	en	9.50	17.45			
18.00	9.40	4,4	↓ Ober Oberau		9.40	18.00			
18.07	9.31	5,7	Mittel Oberau		9.31	18.07			
18.23	9.12	9,7	Ober Gläfersdorf		9.12	18.23			
18.32	8.58	12,0	Nieder Gläfersdorf		8.58	18.32			
18.43	8.47	15,4	Braunau (Kr Lüben)		8.47	18.43			
19.00	8.33	20,4	Seebnitz (Kr Lüben)		8.33	19.00			
19.13	8.20	23,4	Groß Kotzenau		8.20	19.13			
19.17	8.14	24,5	↓ Seebnitz		8.14	19.17			
19.26	8.04	28,1	en Kotzenau 144 k	ab	8.04	19.26			

Źródło: *Deutsches Kursbuch Jahresfahrplan 1944/1945*.

Rycina 4. Tabela z sieciowego rozkładu jazdy pociągów na linii Lubin–Chocianów z przełomu 1944 i 1945 r.

Koleje powiatu lubińskiego w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej

W roku 1945 Dolny Śląsk włączono do Polski, a wraz z nim 3230 km linii kolejowych. To stawiało go obok Górnego Śląska w czołówce obszarów charakteryzujących się największą gęstością sieci kolejowej w kraju³⁷, wyrażoną długością linii na 100 km². W wyniku działań wojennych uszkodzeniu uległo jednak 60% sieci kolejowej regionu, która wymagała niezwłocznej naprawy. Na głównej arterii komunikacyjnej powiatu lubińskiego, linii kolejowej Legnica–Rudna Gwizdanów, ze względu na znikomy stopień zniszczenia, przewozy uruchomiono już w sierpniu 1945 r. Stanowiła ona ważny łącznik między wykorzystywanymi przez wojsko kanałami transportowymi Katowice–Wrocław–Legnica i Leszno–Głogów–Żagań–Zasieki³⁸. Sytuacja na pozostałych szlakach kolejowych powiatu była zróżnicowana.

Kolej Legnica–Kobylin uruchomiono w dwóch etapach. Jako pierwszy, po odbudowie mostu na Odrze w Ścinawie, w sierpniu 1945 r. otwarto odcinek Legnica–Rawicz³⁹, drugi – z Rawicza do Kobylina – w pierwszej połowie 1946 r.⁴⁰. Obok prowadzenia normalnego ruchu (cztery pary pociągów na dobę) linia była wykorzystywana przez stacjonującą w Legnicy Północną Grupę Wojsk Armii Radzieckiej do przewozu zaopatrzenia dla magazynów zlokalizowanych w miejscowościach Lisowice (gmina Prochowice) i Legnica Północ. W składzie pociągu kursującego w relacji Legnica–Poznań znajdował się zaś wagon do Brześcia, którym podróżowali Sowietci stacjonujący w Legnicy⁴¹. Kolej Rokitki–Kozuchów podzielono po wojnie na dwie odrębne linie Kozuchów–Niegosławice i Niegosławice–Rokitki. Nie uległy one zasadniczym uszkodzeniom i dzięki temu już w 1946 r. przywrócono na nich regularne kursy pociągów (cztery pary na dobę na odcinku Rokitki–Niegosławice i dwie pary na linii Kozuchów–Niegosławice)⁴².

^[37] Z. Taylor, Demontaż linii kolejowych przez Armię Czerwoną, „Przegląd Geograficzny” 2004, z. 2, s. 156–158.

^[38] B. Kruk, Linia kolejowa Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów..., s. 17.

^[39] Kursowały po nim 3–4 pary pociągów. Sieciowy rozkład jazdy PKP za 1946 r. i 1946/1947. Co prawda odcinek Legnica–Rawicz został przejęty do eksploatacji przez polskich kolejarzy jako jeden z pierwszych w kwietniu 1945 r., ale ze względu na zniszczone mosty i sowiecki nadzór nie mógł zostać w pełni wykorzystany. Zob. M. Jerczyński, S. Koziański, 150 lat kolei..., s. 121.

^[40] Sieciowy rozkład jazdy PKP za 1946 r. i 1946/1947.

^[41] Ibidem.

^[42] Ibidem.

Pozostałe linie nie miały tyle szczęścia. W końcowej fazie wojny, w wyniku prowadzonych w tym rejonie walk, linia Rudna Gwizdanów–Polkowice uległa uszkodzeniu. Po zakończeniu działań wojennych trofiejne bataliony sowieckie dokonały dodatkowo częściowej rozbiórki torów na tej linii⁴³. Pierwsze połączenia uruchomiono zatem dopiero w połowie 1947 r. Początkowo po odbudowanej linii kursowała jedna, a od połowy 1949 r. dwie pary pociągów⁴⁴. Na trasie Lubin–Chocianów, podobnie uszkodzonej podczas działań wojennych, ruch towarowy wznowiono 5 VII 1946 r., natomiast pasażerski w maju 1947 r. W rozkładzie widniały dwie pary pociągów na dobę. Długi czas przejazdu nie zachęcał do podróży, dlatego linia służyła przede wszystkim do przewozu produktów rolnych. Niejednokrotnie przewozy realizowane były mieszanymi składami towarowo-pasażerskimi⁴⁵. Warto wspomnieć, że z początkiem 1946 r. Minister Komunikacji ogłosił pierwszy wykaz przedsiębiorstw komunikacyjnych podlegających przejściu na własność państwa. W świetle zarządzenia, dotychczasowe prywatne linie przechodziły pod zarząd PKP. W wykazie tym znalazły się linie biegnące z Lubina do Chocianowa, z Rudnej do Polkowic oraz z Legnicy przez Rawicz do Kobylina, które zostały upaństwowione i włączone w sieć PKP⁴⁶.

Kierunek: regres

Wojenne zniszczenia, nowy przebieg granic, sowieckie grabieże, ale również działania PKP polegające na rozbiórce torów kolei lokalnych i uzupełniania nimi braków na liniach głównych, wpłynęły na stan i dalsze funkcjonowanie kolei. Brakowało należytych remontów i inwestycji, dlatego ich kondycja pogarszała się z roku na rok. Dla zachowania bezpiecznej komunikacji ograniczano prędkości jazdy pociągów, co powodowało, że wydłużał się czas ich przejazdów. Na początku lat 60. XX w. nastąpił intensywny rozwój transportu samochodowego. Autobusy PKS, jeżdżące szybciej i częściej od pociągów, miały jeszcze tę zaletę, że zatrzymywały się w centrach miejscowości. Stacje kolejowe często zaś były od nich oddalone, co ciążyło na konkurencyjności kolei. W związku z tym podjęto wiele decyzji o zawieszaniu czy likwidacji połączeń kolejowych na poszczególnych odcinkach, a nawet na całych liniach⁴⁷. Pomimo trudności z wdrażaniem

w życie podjętych decyzji w skali kraju do końca lat 60. zlikwidowano 227 km linii kolejowych⁴⁸. Sieć kolejowa w Polsce wchodziła stopniowo w fazę regresu.

Proces zawieszania i likwidacji linii kolejowych objął również Dolny Śląsk⁴⁹. W latach 1945–1969 zlikwidowano tam 154 km linii⁵⁰. Do 1969 r. na linii kolejowej Rudna Gwizdanów–Polkowice utrzymywano dwie pary pociągów. Zatrzymywały się one na przystankach Rudna Przystanek i Komorniki, a czas przejazdu całą trasą wynosił 35–40 min⁵¹. Wkrótce zawieszony został ruch pasażerski, a 30 V 1974 r. towarowy. Zarządzeniem nr 204 Ministra Komunikacji z 22 XI 1975 r. linię zlikwidowano i sukcesywnie rozbierano. W trzech miejscowościach: Barszów, Kalinówka i Pielgrzymów, z których dwie pierwsze posiadały dawniej przystanek opisywanej linii, utworzono największy w Europie zbiornik odpadów poflotacyjnych „żelazny most”. O istnieniu linii kolejowej z Rudnej do Polkowic świadczą nieliczne pozostałości: nasypy kolejowe, szyny, betonowe przepusty z resztkami barierek oraz wyremontowany w 1998 r. budynek stacyjny w Polkowicach. W mieście tym poprowadzono także, częściowo po dawnym nasypie, bocznicę do kopalni rud miedzi⁵².

Pierwszej fali zawieszania połączeń oparła się linia kolejowa Legnica–Rawicz–Kobylin. W latach 60. XX w. kursowały po niej pociągi lokalne w bezpośredniej relacji Legnica–Rawicz w liczbie pięciu par na dobę⁵³. W latach 50. XX w. pojawił się na tej trasie pociąg pospieszny „pod specjalnym nadzorem” z Legnicy przez Rawicz, Poznań do Brześcia; 2 składy na dobę zestawione były początkowo z polskich, a następnie z radzieckich wagonów sypialnych oraz osobowych⁵⁴. W połowie lat 70. XX w. trakcję parową zastępowano spalinową. Linię Rawicz–Kobylin obsługiwały spalinowe wagony motorowe serii SN 80 wraz z wagonami typu 101 A (tzw. ryflaki – nazwa od charakterystycznych uwypukleń biegnących wzdłuż zewnętrznej ściany pudła), które znalazły się na stanie m.in. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (DOKP) w Poznaniu⁵⁵. W latach 80. XX w. na trasie Legnica–Rawicz jeździło nadal pięć par pociągów, ale obsługiwały je lokomotywy spalinowe serii SM/SP/SU42⁵⁶.

- ↑ M. Falkowski, M. Pytel, *Analiza geopolityczna aktualnego stanu sieci kolejowej w Polsce*, „Przegląd Geopolityczny” 2014, t. 9, s. 84.
- ↑ Pierwsze likwidacje linii kolejowych na Dolnym Śląsku miały miejsce jeszcze w okresie międzywojennym. W 1931 r. z powodu utraty rentowności zamknięto linię Srebrna Góra Miasto–Wolibórz. Szerzej na ten temat: M. Jerczyński, T. Przerwa, *Kolej Sowiogórska*, Srebrna Góra 2002.
- ↑ B. Miszewska, R. Szmytkie, *Likwidacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku a zmiany w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast*, „Studia Miejskie” 2015, t. 20, s. 196.
- ↑ Sieciowy rozkład jazdy PKP za 1968/1969.
- ↑ S. Fedorowicz, *Polkowice–Rudna*, „Świat Kolei” 2002, nr 10, s. 27.
- ↑ Sieciowy rozkład jazdy PKP za lata 1960–1969.
- ↑ Plan zestawienia i obsługi składów pociągów pasażerskich i plan przewozów pociągami pasażerskimi. Dodatek do służbowego rozkładu jazdy pociągów, cz. 2, za lata 1959–1966.
- ↑ Służbowy rozkład jazdy pociągów pasażerskich 1973 i 1975. Zob. też P. Terczyński, K. Zintel, *Wagon spalinowy SN80*, „Świat Kolei” 2002, nr 8, s. 10–17, R. Kroma, J. Sosiński, K. Zintel, *Normalnotorowe wagony silnikowe PKP 1945–1990*, Poznań 2012, s. 184, A. Etmanowicz, *Model bezprzedziałowego wagonu osobowego 2 klasy typu 101A*, „Świat Kolei” 2012, nr 3, s. 54–55; M. Panasiewicz, *Wagony bezprzedziałowe typu 43A, 101A i 102A*, „Świat Kolei” 2003, nr 9, s. 12–21.
- ↑ https://polska-org.pl/4426444,Linia_kolejowa_nr_362_Kobylin__Rawicz_Legnica_Polnocna.html (dostęp: 10 II 2020).

327

KOBYLIN

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007	1008	1009	1010	1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018	1019	1020	1021	1022	1023	1024	1025	1026	1027	1028	1029	1030	1031	1032	1033	1034	1035	1036	1037	1038	1039	1040	1041	1042	1043	1044	1045	1046	1047	1048	1049	1050	1051	1052	1053	1054	1055	1056	1057	1058	1059	1060	1061	1062	1063	1064	1065	1066	1067	1068	1069	1070	1071	1072	1073	1074	1075	1076	1077	1078	1079	1080	1081	1082	1083	1084	1085	1086	1087	1088	1089	1090	1091	1092	1093	1094	1095	1096	1097	1098	1099	1100	1101	1102	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116	1117	1118	1119	1120	1121	1122	1123	1124	1125	1126	1127	1128	1129	1130	1131	1132	1133	1134	1135	1136	1137	1138	1139	1140	1141	1142	1143	1144	1145	1146	1147	1148	1149	1150	1151	1152	1153	1154	1155	1156	1157	1158	1159	1160	1161	1162	1163	1164	1165	1166	1167	1168	1169	1170	1171	1172	1173	1174	1175	1176	1177	1178	1179	1180	1181	1182	1183	1184	1185	1186	1187	1188	1189	1190	1191	1192	1193	1194	1195	1196	1197	1198	1199	1200	1201	1202	1203	1204	1205	1206	1207	1208	1209	1210	1211	1212	1213	1214	1215	1216	1217	1218	1219	1220	1221	1222	1223	1224	1225	1226	1227	1228	1229	1230	1231	1232	1233	1234	1235	1236	1237	1238	1239	1240	1241	1242	1243	1244	1245	1246	1247	1248	1249	1250	1251	1252	1253	1254	1255	1256	1257	1258	1259	1260	1261	1262	1263	1264	1265	1266	1267	1268	1269	1270	1271	1272	1273	1274	1275	1276	1277	1278	1279	1280	1281	1282	1283	1284	1285	1286	1287	1288	1289	1290	1291	1292	1293	1294	1295	1296	1297	1298	1299	1300	1301	1302	1303	1304	1305	1306	1307	1308	1309	1310	1311	1312	1313	1314	1315	1316	1317	1318	1319	1320	1321	1322	1323	1324	1325	1326	1327	1328	1329	1330	1331	1332	1333	1334	1335	1336	1337	1338	1339	1340	1341	1342	1343	1344	1345	1346	1347	1348	1349	1350	1351	1352	1353	1354	1355	1356	1357	1358	1359	1360	1361	1362	1363	1364	1365	1366	1367	1368	1369	1370	1371	1372	1373	1374	1375	1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1388	1389	1390	1391	1392	1393	1394	1395	1396	1397	1398	1399	1400	1401	1402	1403	1404	1405	1406	1407	1408	1409	1410	1411	1412	1413	1414	1415	1416	1417	1418	1419	1420	1421	1422	1423	1424	1425	1426	1427	1428	1429	1430	1431	1432	1433	1434	1435	1436	1437	1438	1439	1440	1441	1442	1443	1444	1445	1446	1447	1448	1449	1450	1451	1452	1453	1454	1455	1456	1457	1458	1459	1460	1461	1462	1463	1464	1465	1466	1467	1468	1469	1470	1471	1472	1473	1474	1475	1476	1477	1478	1479	1480	1481	1482	1483	1484	1485	1486	1487	1488	14
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	----

kwidacji połączeń – na 678 km tras. W efekcie wiele miast i miejscowości zostało pozbawionych połączeń kolejowych. W latach 1980–1993 utraciły je 82 miasta i 177 gmin. Natomiast w całym okresie 1946–1995 wykluczenia objęły 107 miast i 245 gmin⁶⁶.



Źródło: <https://krytykapolityczna.pl/kraj/kolej-pociagi-ostre-ciecie-karol-trammer-rozmowa/> (dostęp: 12 III 2020).
Rycina 6. Regres sieci kolejowej w Polsce w 1989 i 2009 r.

Dnia 8 IX 2000 r. Sejm RP uchwalił ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Przepisy ustawy przewidywały przekształcenie PKP w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, utworzenie spółki – pod nazwą PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna (PKP PLK SA) – do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, utworzenie spółek przewoźnych do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych mających kontynuować działalność przewozową PKP oraz utworzenie spółek do prowadzenia innej działalności⁶⁷. Jak podaje Karol Trammer, „przyjęcie ustawy traktowane było jak punkt zwrotny, który kolei w Polsce wreszcie umożliwi osiągnięcie równowagi ekonomicznej i wkroczenie na

66 Szerzej: S. Koziarski, *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Opole 2010, s. 63–64.

67 DzU. 2000, nr 84, poz. 948 z późn. zm.

ścieżkę rozwoju po latach kryzysu. W rzeczywistości jednak nowa ustawa była przede wszystkim początkiem serialu nieustanne-go reformowania kolei”. Nadal więc redukowano „nierentowne połączenia”. W rezultacie tych działań gęstość sieci kolejowych sukcesywnie spadała. Na Dolnym Śląsku w 1989 r. wynosiła ona 12,4 km na 100 km², natomiast w 2009 r. spadła do poziomu 8,8 km linii na 100 km². W latach 1945–2009 zlikwidowano w regionie 964 km linii kolejowych, z czego 71% po 1990 r.⁶⁸.

Tabela 4. Likwidacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku w latach 1945–2009

Lata	Długość linii [km]	Suma [km]
1945–1949	19	277
1950–1954	–	
1955–1959	–	
1960–1964	87	
1965–1969	48	
1970–1974	16	
1975–1979	23	
1980–1984	16	687
1985–1989	68	
1990–1994	351	
1995–1999	109	
2000–2004	120	
2005–2009	107	

Źródło: B. Miszewska, R. Szmytkie, *Likwidacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku a zmiany w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast*, „Studia Miejskie” 2015, t. 20, s. 196.



Źródło: <https://epodreczniki.pl/a/rozwoj-transportu-ladowego-w-polsce/Dp9t736SI> (dostęp: 10 XII 2019).

Rycina 7. Gęstość sieci kolejowej w Polsce w 2013 r.

68 K. Trammer, *Ostre cięcie...*, s. 97–107 i 126–127.

Wspomniane wyżej trendy znalazły odzwierciedlenie na liniach przebiegających przez powiat lubiński i jego najbliższe sąsiedztwo, tj. Lubin–Chocianów, Legnica–Kobylin (odcinek Legnica–Ścinawa) i Rokitki–Kozuchów (odcinek Rokitki–Chocianów). Od lat 70. XX w. na drugiej lokalnej linii powiatu lubińskiego Lubin–Chocianów ruch pasażerski był niewielki i nie przekraczał dwóch–trzech par pociągów na dobę, a czas przejazdu składu osobowego wynosił godzinę i 25 min. W takiej formule linia funkcjonowała niemal do końca 1985 r. Warto przy tym zaznaczyć, że autobusy PKS pokonywały wówczas odcinek między Lubinem a Chocianowem w 35 min. Pociągi towarowe kursowały jeszcze przez dwa lata, po czym zostały zawieszone z powodu częstych wykolejeń. W roku 1991 linia została fizycznie rozebrana. Pozostały po niej relikty budynków stacyjnych oraz nieliczne odcinki torów zaasfaltowane w przejazdach⁶⁹.

Na odcinku Legnica–Rawicz jeszcze w latach 1984–1985 kursowało pięć par pociągów. Pod koniec lat 80. XX w. techniczny stan linii wyraźnie się pogorszył. Lata zaniedbań doprowadziły do decyzji o rozbiórce większości torów bocznych. Niszczące budynki stacyjne zastępowano prowizorycznymi, bezstylowymi wiatami z drewna lub betonu. Ostatni pociąg pasażerski z Rawicza do Legnicy wyruszył 4 XI 1991 r.⁷⁰. W roku 1992 zawieszono ruch towarowy na odcinku ze Ścinawy do Prochowic. Dnia 15 XII 1995 r. zamknięto linię z Rawicza do Ścinawy dla pociągów towarowych, ale ostatni skład przejechał pod koniec 1996 r. W roku 2000 linia stała się nieprzejezdna z racji rozebrania zjazdu z linii 273 na posterunek odgałęźny Ścinawa Odra. Oficjalnie całkowite zawieszenie przewozów na trasie Kobylin–Legnica ogłoszono w listopadzie 2000 r. Od tego czasu rozpoczęła się dzika rozbiórka linii podparta decyzją o jej likwidacji w 2002 r. W roku 2014 odcinek Kobylin–Rawicz oznaczony został jako linia kolejowa nr 362, natomiast na odcinek Pątnów Legnicki–Legnica Północna jako linia kolejowa nr 382. Obecnie jedynie po tym ostatnim sporadycznie kursują towarowe składy zdawcze z węglem do legnickiej elektrociepłowni. Odcinek Pątnów Legnicki–Rawicz jest nieczynny i został już formalnie zlikwidowany. Na dalszych odcinkach tej linii – Rawicz–Wąsosz i Kobylin–Miejska Górka – znajdują się nieprzejezdne tory, zaś w pozostałych miejscach linia jest rozebrana, bądź zostanie wkrótce rozebrana⁷¹.

W przypadku linii Rokitki–Chocianów–Kozuchów, w 1991 r. zawieszono kursowanie pociągów pasażerskich na odcinku Chocianów–Niegosławice. Rok później nastąpiło jednoczesne zamknięcie dla ruchu pasażerskiego i towarowego na trasie Niegosławice–Kozuchów. W roku 1994 zamknięto dla ruchu odcinek Przemków Odlewnia–Niegosławice⁷². Dnia 1 I 2000 r. zamknięto przewozy na trasie Chocianów–Przemków Odlewnia. Kursy z Rokitek do Chocianowa realizowano do końca 2004 r. W następnym roku rozpoczęto likwidację linii. Jako pierw-

69 A. Gajna, T. Korycki, *Kolejka Lubin–Chocianów...*, s. 23–24.

70 Do 1996 r. kursowały jeszcze pociągi z Rawicza do Kobylina. Zob. Sieciowy rozkład jazdy PKP za 1996 r.

71 M. Jandula, *Linia Legnica–Kobylin idzie do rozbiórki*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/linia-kobylin-legnica-idzie-do-rozbiorki-82934.html> (dostęp: 10 I 2020).

72 Obwieszczenie nr KHT 2-900/74/93 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 15 XII 1993 r. o całkowitym wstrzymaniu ruchu pociągów z przyczyn ekonomicznych od dnia 1 I 1994 r. na odcinku Przemków Odlewnia–Niegosławice, <https://www.atlaskolejowy.net/pl/dolnoslaskie/?id=linia&kraj=pl&poz=303> (dostęp: 24 IV 2020).

sze rozebrano tory od Chocianowa do Wysokiej Szprotawskiej W grudniu 2011 r. torów nie było już na odcinku Wysoka Szprotawska–Niegosławice, a w lutym 2012 r. Niegosławice–Kozuchów. Obecnie jedynym czynnym odcinkiem linii pozostała trasa z Rokitek do bocznicy jednostki wojskowej w Duninowie (ostatnio remontowany tor w 2012 r.)⁷³.

Kryzysowi nie oparła się również główna oś komunikacyjna Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM) jednotorowa linia kolejowa Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów. Intensywna eksploatacja od połowy lat 60. XX w., poprzez ciągłe zwiększanie liczby połączeń (szczególnie towarowych), zaowocowała degradacją torów i nawierzchni. W efekcie doszło do znacznego ograniczenia prędkości i wydłużeniem czasu przejazdu składów. Sytuacji nie poprawiły znacząco gruntowny remont przeprowadzony w początkach lat 80. XX w. oraz elektryfikacja linii zakończona w 1986 r. Narastający w kolejnych latach kryzys gospodarczy oraz rosnąca konkurencyjność komunikacji autobusowej, przy jednoczesnym braku dalszych inwestycji ze strony PKP, sprawiły, że 12 XII 2004 r. zawieszono regularny ruch pasażerski. W lutym 2005 r. zamknięto również budynek dworca dla osób zewnętrznych, pozostawiając do 2006 r. tylko górną część biurową. Dnia 9 XII 2007 r., po dokonaniu niezbędnych remontów nawierzchni, udało się przywrócić połączenia pasażerskie w stronę Legnicy. Dopiero rok później, 14 XII 2008 r., pociągi pasażerskie pojechały w stronę Rudnej Gwizdanowa. Pociągi pasażerskie kursowały zaledwie do 31 VIII 2010 r. Od tego czasu Lubin, główne miasto na linii, pozostał na blisko dekadę bez pasażerskiej komunikacji kolejowej⁷⁴. W kolejnych latach linią nadal prowadzono intensywny ruch (40 pociągów na dobę) – niestety tylko – towarowy. Popadający tymczasem w ruinę budynek dworca w Lubinie ostatecznie został przez PKP nieodpłatnie przekazany miastu, które w 2012 r. dokonało jego rozbiórki⁷⁵.

„Idzie nowe”

W jednej z licznych nowelizacji wspomnianej ustawy z 8 IX 2000 r. zawarty został zapis umożliwiający samorządom województw organizowanie i finansowanie kolejowych przewozów regionalnych. W pierwszych latach jej obowiązywania tylko nieliczne województwa potrafiły jednak uzyskać od spółki PKP Przewozy Regionalne (powstałej w wyniku restrukturyzacji PKP) racjonalną ofertę. Wobec tego swoistego zagubienia samorządów, spółka ta nadal realizowała wcześniejszą politykę PKP ograniczania oferty przewozowej⁷⁶. W roku 2004 weszła w życie ustawa z 13 XI 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, która nałożyła na samorządy wojewódzkie obowiązek finansowania kolejowych przewozów regionalnych ze środków

73 https://polska-org.pl/5344817,Chocianowiec,Ladownia_kolejowa_Duninow_d_stacja.html (dostęp: 8 III 2020).

74 Zob. <https://www.salon24.pl/u/adamfularz/247536,polmilionowe-zaglebie-igom-bezzorganizowanej-komunikacji> (dostęp: 14 II 2020). W kraju w podobnej sytuacji znalazło się wiele miast na czele z liczącym ponad 90 tys. mieszkańców Jastrzębiem-Zdrowiem. Zob. K. Trammer, *Miasta bez kolei? Głównie w Polsce*, <http://czst.org.pl/konsultacje/miasta-bez-kolei-glownie-w-polsce> (dostęp: 12 II 2020).

75 B. Kruk, *Linia kolejowa Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów...*, s. 20.

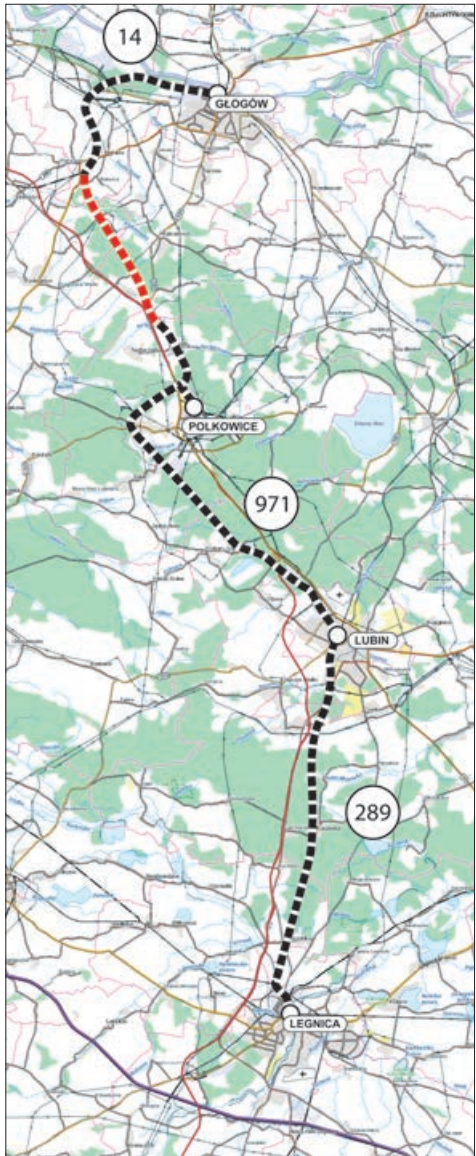
76 K. Trammer, *Ostre cięcie...*, s. 126–132.

własnych⁷⁷. Dała ona impuls do tworzenia samorządowych przewoźników⁷⁸. Dnia 24 VII 2004 r. władze województwa mazowieckiego, jako pierwsze w kraju, powołały Koleje Mazowieckie, które 1 I 2005 r. przejęły ruch w regionie⁷⁹. Pozytywne doświadczenia mazowieckiego skłoniły kolejne samorządy województw, niezadowolone z kosztownych i nieefektywnych usług spółki PKP Przewozy Regionalne, do organizowania własnych przewoźów. Pod koniec 2007 r. powołano do życia Koleje Dolnośląskie⁸⁰. Był to pierwszy utworzony od podstaw przewoźnik samorządowy. W ślad za nimi powstały kolejne⁸¹.

Pomimo zmian i dokonywanych reform w następnych latach nadal zamykano i likwidowano linie kolejowe. W roku 2017 Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przedstawiło listę linii oraz odcinków, które posiadają decyzję o likwidacji. Zapewnienia o wstrzymaniu działań tego typu nie oznaczały, że zlikwidowanym dotychczas trasom zostanie przywrócony status linii kolejowych. Poseł Tomasz Jaskółta w interpelacji skierowanej do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa stwierdził, że: „System sieci kolejowej w Polsce był od lat dewastowany za przyzwoleniem kolejnych ministrów odpowiedzialnych za kolej. W roku 1989 mieliśmy ok. 24 tys. km linii kolejowych zarządzanych przez PKP. Obecnie sieć kolejowa Polski zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe liczy ok. 19 tys. km”. Poseł podkreślił przy tym, że: „Takie podejście przeczy równemu traktowaniu różnych rodzajów transportu”. W swoim liście do resortu powołał się także na słowa ministra, który deklarował koniec systemowej likwidacji sieci kolejowej w Polsce. Procedura likwidacyjna przewidywała wprawdzie możliwość przekazania linii samorządowi w celu dalszego prowadzenia ruchu, ale brak zainteresowania oznaczał likwidację fizyczną, tzn. rozbiórkę linii i przekazanie gruntów samorządowi⁸². W latach 2016–2017 PKP SA ogłosiło przetargi na rozbiórkę 272 km linii kolejowych zamkniętych uprzednio dla ruchu⁸³. Wśród nich znalazł się odcinek Ścinawa–Legnica⁸⁴.

Na terenie powiatu lubińskiego starania o przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów rozpoczęły się niemal z chwilą jej zamknięcia⁸⁵. Samorządom sąsiednich powiatów również zależało na spięciu miast LGOM siecią połączeń kolejowych. Ich starania wspierał Kombinat Górniczo-Hutniczy Miedzi (KGHM), którego władze chciały wykorzystać transport kolejowy w przewozach pracowniczych⁸⁶. Decyzja o generalnym remoncie linii wraz z przywróceniem na niej ruchu pasażerskiego i znacznym zwiększeniem prędkości jazdy pociągów została jednak podjęta dopiero w 2017 r. Dwa lata później oddano ją do eksploatacji⁸⁷, co należy uznać za duży sukces lokalnych i regionalnych władz. Podjęły one starania o przywrócenie dalszych połączeń w rejonie LGOM. W kwietniu 2019 r. ogłoszono plany zmierzające do połączenia Lubina z Głogowem przez Polkowice. Był to efekt współpracy koalicyjnej w województwie dolnośląskim Bezpartyjnych Samorządowców z Prawem i Sprawiedliwością. To przedsięwzięcie zostało zresztą umieszczone jako jeden z punktów w zawartej umowie koalicyjnej. Robert Raczyński, prezydent Lubina i jednocześnie lider Bezpartyjnych Samorządowców, powiedział wówczas: „Cieszę się, że województwo dolnośląskie włączyło się w temat budowy połączenia kolejowego Lubin–Polkowice–Głogów. Od ponad ośmiu lat walczę, by powstało, rozmawiając z samorządowcami i politykami, nie tylko z naszego regionu, a także władzami KGHM-u, przekonując ich jak ważne jest to połączenie”⁸⁸.

We wrześniu 2019 r. ogłoszono zapowiadane studium lokalizacyjne. Planowane połączenie ma korzystać na odcinku Lubin–Polkowice z przebiegu linii nr 971, używanej dotychczas do przewozu rudy miedzi⁸⁹. Odcinek z Polkowic do Głogowa – liczący ok. 15 km – wymagać będzie wybudowania nowej linii. Planowana przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei inwestycja pozwoli na odzyskanie przez Polkowice pasażerskich połączeń kolejowych oraz znacznie skróci trasę przewozu towarów między głównymi ośrodkami LGOM. W opisie przedmiotu zamówienia napisano: „Istniejąca infrastruktura drogowa wyczerpała już swoją przepustowość na ww. odcinku, ponadto oferta przewoźników drogowych działających w przedmiotowej relacji jest niewystarczająca”⁹⁰. Planowany przebieg linii prezentuje rycina 8.



Źródło: zestawienie własne na podstawie <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/polkowice-przymiarki-do-budowy-linii-do-glogowa-91474.html>

Rycina 8. Planowany przebieg linii kolejowej Lubin–Polkowice–Głogów

Dnia 24 I 2019 r. Zarząd Województwa Dolnośląskiego podjął uchwałę wyrażającą zgodę na przejęcie od PKP prawa użytkowania wieczystego gruntów oraz prawa własności budynków i urządzeń związanych z linią kolejową 303 między Rokitkami a Chocianowem⁹¹. Oznacza to, że w 2020 r. Województwo Dolnośląskie będzie chciało przejąć linię kolejową nr 303 i przeprowadzić jej rewitalizację. Patryk Wild, sejmikowy radny Bezpartyjnych Samorządowców, zapowiedział, że: „Chocianów będzie kolejnym dolnośląskim miastem, które uzyska dostęp do transportu kolejowego. Kolejne 13 tys. Dolnoślązaków wyrwanych z wykluczenia”. Projekt ma kosztować 6 mln zł, na co zostały już zabezpieczone środki⁹². Pierwsze pociągi Kolei Dolnośląskich

powinny pojawić się w Chocianowie na przełomie 2020/2021. Kolejnym etapem będzie przywrócenie połączenia kolejowego Chocianowa z Przemkowem (2023 r.)⁹³.

* * *

Powojenna historia Polski naznaczona była procesem likwidacji linii kolejowych uznanych za nierentowne. Wśród zamykanych i likwidowanych szlaków kolejowych znalazły się również linie biegnące przez powiat lubiński. Ograniczanie roli transportu kolejowego nasiliło się w okresie transformacji ustrojowej. Dopiero przemiany dokonujące się w ostatnich latach w polskiej gospodarce spowodowały, że kolej znów zaczęto postrzegać jako ważny środek transportu. Po latach zastoju sukcesywnie przywracane są połączenia kolejowe. Szczególnie cieszy perspektywa wznowiania ruchu na liniach znaczenia miejscowego przebiegających również przez powiat lubiński i tereny przyległe.

Summary

Until the end of World War 2 railways had made an important element of economy and social life of Lubin County. In Poland, throughout the post-war period there began a progressing process of liquidating railway lines acknowledged to be unprofitable. Among the closed and liquidated routes there have been also those located in Lubin County. Limiting the role of rail transport augmented in the first years of the polity transformation. Still, the transformations going on in recent years have caused the railways to be perceived as an important means of transport. Thus, after the years of stagnation, the rail connections have successively been restored. The prospect of resuming the rail transport on the lines of local significance, ones running also through the area of Lubin County and the neighbouring ones, can be especially satisfying in this respect.

Bibliografia

Bernadzikiewicz Tadeusz, *Udział państwa w spółkach handlowych*, Warszawa 1938.

Bufe Siegfried, *Eisenbahnen in Schlesien*, Eggllham 1993.

Czubiński Roman, *Przywróć Polkowicom kolej? Dolnośląskie chce zbudować nową linię*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/polkowice-przymiarki-do-budowy-linii-do-glogowa-91474.html>.

Deutsches Kursbuch Jahresfahrplan 1943–1944/1945.

Dominas Przemysław, Przerwa Tomasz, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017.

Drewnowski Arkadiusz, *Usamorządowienie kolei w Polsce – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 464–481.

⁹³ A. Padniewski, *Decyzja jest, pociągi dojadą do Przemkowa*, <https://www.dziendobrypolkowice.pl/2019/03/29/decyzja-jest-pociagi-dojada-do-przemkowa/> (dostęp: 15 II 2020).

⁷⁷ Dz. U. 2003, nr 203, poz. 1966.

⁷⁸ Warto przypomnieć, że pierwszą samorządową koleją była założona jeszcze w 1991 r. Lubuska Kolej Regionalna. Powstała ona w odpowiedzi na plan zamknięcia w ówczesnym województwie zielonogórskim łącznie ok. 470 km linii kolejowych.

⁷⁹ Koleje Mazowieckie powstały jako spółka powołana wspólnie przez PKP Przewozy Regionalne i samorząd województwa mazowieckiego. Dopiero w 2008 r. samorząd przejął 100% udziałów spółki. Na temat przejmowania kolei przez samorządy: A. Drewnowski, *Usamorządowienie kolei w Polsce – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 464–481.

⁸⁰ Spółka samorządowa Koleje Dolnośląskie powołana została do życia na podstawie uchwały XX/246/07 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z 28 XII 2007 r. W uzasadnieniu do wskazanej uchwały jako cel działania spółki wskazano przewóz pasażerów autobusami szynowymi w obrębie Dolnego Śląska na zlecenie samorządu wojewódzkiego. Na ten temat zob. P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017, s. 281–286.

⁸¹ W latach 2009–2018 powstało pięciu regionalnych przewoźników kolejowych, w tym czterech należących do samorządów: wielkopolskiego – Koleje Wielkopolskie (2009), śląskiego – Koleje Śląskie (2010), łódzkiego – Łódzka Kolej Aglomeracyjna (2010) i małopolskiego – Koleje Małopolskie (2013) oraz jeden należący do Miasta Warszawa – Szybka Kolej Miejska (SKM). Szerzej na ten temat J. Engelhardt, *Zarządzanie publicznym transportem kolejowym w Polsce w latach 1990–2018*, „Transport Miejski i Regionalny” 2018, nr 11, s. 19–21. Zob. J. Górny, *Samorząd wojewódzki jako organizator kolejowych regionalnych przewoźów pasażerskich*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2016, t. 19, nr 4, s. 72–81.

⁸² M. Jandula, *Prawie sto linii z decyzją o likwidacji*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/prawie-sto-linii-z-decyzja-o-likwidacji-81620.html> (dostęp: 29 I 2020).

⁸³ K. Trammer, *Ostre cięcie...*, s. 228.

⁸⁴ M. Jandula, *Linia Legnica–Kobylin idzie do rozbiórki...*

Engelhardt Juliusz, *Zarządzanie publicznym transportem kolejowym w Polsce w latach 1990–2018*, „Transport Miejski i Regionalny” 2018, nr 11, s. 17–23.

Etmanowicz Andrzej, *Model bezprzedziałowego wagonu osobowego 2 klasy typu 101A*, „Świat Kolei” 2012, nr 3, s. 54–55.

Falkowski Mariusz, Pytel Marek, *Analiza geopolityczna aktualnego stanu sieci kolejowej w Polsce*, „Przegląd Geopolityczny” 2014, t. 9, s. 71–95.

Fedorowicz Sławomir, *Polkowice–Rudna*, „Świat Kolei” 2002, nr 10, s. 27.

Gajna Anna, Korycki Tomasz, *Kolejka Lubin–Chocianów*, „Świat Kolei” 2009, nr 1, s. 22–24.

Górny Janusz, *Samorząd wojewódzki jako organizator kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2016, t. 19, nr 4, s. 72–81.

Jandula Martyn, *Linia Legnica–Kobylin idzie do rozbiórki*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/linia-kobylin-legnica-idzie-do-rozbiorki> 82934.html.

Jandula Martyn, *Prawie sto linii z decyzją o likwidacji*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/prawie-sto-linii-z-decyzja-o-likwidacji> 81620.html.

Jerczyński Michał, *Pruska ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych jako czynnik rozwoju sieci kolejowej (na przykładzie Dolnego Śląska)*, [w:] *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. nauk. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019, s. 40–51.

Jerczyński Michał, *Wąsosz*, „Świat Kolei” 2001, nr 6, s. 30–31.

Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.

Jerczyński Michał, Przerwa Tomasz, *Kolej Sowiogórska*, Srebrna Góra 2002.

Kanikowski Piotr., *PKP przygotowuje remont linii Legnica–Rudna Gwizdanów*, <http://24legnica.pl/pkp-przygotowuje-remont-linii-legnica-rudna/>.

Koziarski Stanisław, *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Opole 2010.

Kroma Robert, Sosiński Janusz, Zintel Krzysztof, *Normalnotorowe wagony silnikowe PKP 1945–1990*, Poznań 2012.

Kruk Bartosz, *Linia kolejowa Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów. Historia i stan dzisiejszy*, [w:] *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. nauk. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019, s. 9–23.

Miszewska Barbara, Szmytkie Robert, *Likwidacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku a zmiany w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast*, „Studia Miejskie” 2015, t. 20, s. 189–202.

Padniewski Andrzej, *Decyzja jest, pociągi dojadą do Przemkowa*, <https://www.dziendobrypolkowice.pl/2019/03/29/decyzja-jest-pociagi-dojada-do-przemkowa/>.

Panasiewicz Maciej, *Wagony bezprzedziałowe typu 43A, 101A i 102A*, „Świat Kolei” 2003, nr 9, s. 12–21.

Pawłowski Jerzy, *„państwowe + samorządowe + prywatne = państwowe”. Przejęcie kolei lokalnych przez państwo po II wojnie światowej na podstawie dokumentów w Archiwum Akt Nowych w Warszawie – zarys problemu*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2015, s. 105–148.

Plan zestawienia i obsługi składów pociągów pasażerskich i plan przewozów pociągami pasażerskimi. Dodatek do służbowego rozkładu jazdy pociągów za lata 1959–1966.

Sieciowe rozkłady jazdy PKP za lata 1923–1990.

Służbowe rozkłady jazdy pociągów pasażerskich 1973–1975.

Slenczek Michał, *Rozwój sieci transportu kolejowego na Śląsku*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1982 No. 514 „Studia Geograficzne” t. 34, s. 87–131.

Taylor Zbigniew, *Demontaż linii kolejowych przez Armię Czerwoną*, „Przegląd Geograficzny”, 2004, z. 2, s. 143–168.

Taylor Zbigniew, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

Terczyński Paweł, Zintel Krzysztof, *Wagon spalinowy SN80*, „Świat Kolei” 2002, nr 8, s. 10–17.

Trammer Karol, *Miasta bez kolei? Głównie w Polsce*, <http://czst.org.pl/konsultacje/miasta-bez-kolei-glownie-w-polsce>.

Trammer Karol, *Ostre cięcie: jak niszczone polską kolej*, Warszawa 2019.

Piotr Sroka

Dr, Muzeum Historyczne w Lubinie
ORCID: 0000-0002-9390-0547
e-mail: piotr.sroka@muzeum.lubin.pl

„W przewozach pasażerskich kryzys pogłębia się z tygodnia na tydzień”. Problemy komunikacji autobusowej w powiecie lubińskim w latach 1969–1975

”As regards the passenger transport the crisis is deepening weak by week”.
Problems of bus communication in Lubin County in the years 1969–1975

Słowa kluczowe: komunikacja, transport samochodowy, dojazdy do pracy, Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy
Keywords: communication, vehicle transport, commuting to work, Legnica-Głogów Copper Mining District

W latach 60. XX w. na Dolnym Śląsku, tak jak w całej Polsce, nastąpił dynamiczny wzrost autobusowych przewozów pasażerskich. O ile w 1955 r. Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS) w województwie wrocławskim obsługiwała 130 linii, przewożąc rocznie 12 mln osób (co w przeliczeniu daje niecałe 33 tys. na dobę), to w 1967 r. linii było już 1200, a liczba pasażerów dochodziła do 250 tys. dziennie¹. Podróż pekaesem stała się powszechnym, codziennym doświadczeniem, niestety, nie zawsze miłym i przyjemnym. Działalność PKS na Dolnym Śląsku była na przełomie lat 60. i 70. XX w. przedmiotem nieustającej krytyki i niekończących się dyskusji nad przyczynami niedomagań i sposobami ich naprawy². Redakcja „Słowa Polskiego” publikowała listy zdenerwowanych pasażerów w specjalnej rubryce. Najczęstsze zarzuty to: „tłok w autobusach, niepunktualne odjazdy z dworców lub przystanków końcowych, nieuprzejma obsługa, brak dostatecznej informacji, a nadto brud i nieporządek w autobusach oraz na dworcach”³.

Obszarem o szczególnym nasileniu przewozów autobusowych w województwie wrocławskim było zagłębie miedziowe.

W efekcie odkrycia pokładów cennej rudy oraz budowy kopalń w krótkim czasie rolniczy dotychczas powiat lubiński uległ przekształceniu w jeden z najważniejszych okręgów przemysłowych Polski. W związku z powstaniem Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM) między 1960 a 1970 r. liczba mieszkańców Lubina wzrosła z 5,8 tys. do 29,1 tys. osób, Polkowic – z 1,5 tys. do 7,6 tys., a Chocianowa z 4 tys. do 5,5 tys. W roku 1975 miasta te miały już odpowiednio: 47,7 tys., 16,9 tys. i 5,8 tys. mieszkańców⁴. Pod koniec 1972 r. sam tylko Kombinat Górniczo-Hutniczy Miedzi (KGHM) zatrudniał już ok. 26 tys. pracowników⁵, a przy jego obsłudze i rozbudowie LGOM zaangażowanych było wiele innych przedsiębiorstw. Kluczowym problemem dla sprawnego funkcjonowania zagłębia było dowiezienie do pracy na czas tysięcy osób dziennie. Zadanie to realizowano głównie za pomocą komunikacji autobusowej. Podczas gdy w 1969 r. Oddział PKS w Lubinie przewoził dziennie ok. 35 tys. osób, z usług Polskich Kolei Państwowych (PKP) na terenie powiatu lubińskiego korzystało każdego dnia ok. 9800 pasażerów⁶. „Niewątpliwie brak odczuwalnego zaangażowania ze strony kierownictw PKP w bardzo trudny i złożony problem komunikacji [na terenie] naszego

1 E. Stankiewicz, *Dolnośląska PKS: 250 tys. pasażerów dziennie*, „Gazeta Robotnicza. Magazyn Tygodniowy” nr 32 z 12–13 VIII 1967. Ten i niektóre cytowane dalej artykuły prasowe znajdują się w zbiorach Archiwum Państwowym we Wrocławiu (dalej: AP Wr.), w zespole nr 1204: Dyrekcja Okręgowa Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej we Wrocławiu (dalej: DOKPKS), w tym przypadku sygn. 85, Notatki prasowe 1967 r. – t. 2, k. 145.
2 Zob. np.: H. Jarosz-Jałowiecka, *Jedziemy autobusem*, „Wiadomości. Tygodnik Społeczno-Polityczny” nr 31 z 3 VIII 1969, s. 1, 4.
3 (BN), *Nielatwe życie pasażerów PKS. Dyrekcja przedsiębiorstwa zapowiada poprawę. 600 dodatkowych kursów, nowe dworce autobusowe, lepsza informacja*, „Słowo Polskie” (dalej: „SP”) wyd. ABC, nr 79 z 3 IV 1973 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 96, Notatki prasowe 1973 r., k. 87).

4 Lubin. *Zarys rozwoju miasta na przestrzeni wieków*, red. K. Matwijowski, Wrocław–Lubin 1996, s. 194.
5 (ab), *Rozwój komunikacji autobusowej w zagłębiu miedziowym wspólną troską władz partyjnych Lubina i Legnicy*, „SP” wyd. ABC, nr 304 z 22 XII 1972 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 95, Notatki prasowe 1972 r., k. 73).
6 Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Oddział w Legnicy (dalej: AP Leg.), zespół nr 236: Prezydium Powiatowej Rady Narodowej i Urząd Powiatowy (dalej: PPRN i UP) w Lubinie, sygn. 37, Protokoły z sesji Powiatowej Rady Narodowej w Lubinie 1969, t. 1, Ocena stanu i potrzeb w zakresie komunikacji powiatu Lubieńskiego, 21 X 1969 r., k. 67.

powiatu stwarza odczucie w opinii naszego społeczeństwa, że PKP stoi na uboczu olbrzymich przemian, jakie dokonały się na naszym terenie na przestrzeni ostatnich lat” – napisano w jednym z dokumentów przygotowanych na sesję Powiatowej Rady Narodowej w Lubinie poświęconą sprawom transportu i komunikacji, która odbyła się 22 X 1969 r.⁷. Podobnie podczas wspólnego plenum komitetów powiatowych Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (PZPR) w Legnicy i Lubinie, poświęconego problemom komunikacji w LGOM, odbytego w dniu 22 XII 1972 r., funkcjonowanie PKP na tym obszarze spotkało się z surową krytyką. Jeden z uczestników plenum stwierdził wówczas, że kolej „tak kursuje jak 100 lat temu i zachodzi pytanie, czy władza PKP nie widzi tego, co się dzieje w innych gałęziach gospodarki narodowej”⁸. Ponieważ motoryzacja indywidualna w tym czasie nie była zjawiskiem na tyle masowym, by odgrywać znaczącą rolę w całym systemie transportowym⁹, podstawowym środkiem komunikacji w zagłębiu miedziowym stał się autobus.

Do końca 1968 r. powiat lubiński znajdował się na obszarze działalności Oddziału PKS w Legnicy, podlegającemu Wojewódzkiemu Przedsiębiorstwu PKS we Wrocławiu. Oddział ten obsługiwał wówczas ponad 100 linii na terenie czterech powiatów (jaworskiego, legnickiego, lubińskiego i średzkiego), przewożąc miesięcznie ok. 1,5 mln pasażerów¹⁰. W Lubinie istniała placówka terenowa oraz nowo zbudowana zajezdnia autobusowa dla całego oddziału legnickiego. Na mocy zarządzenia dyrektora Zarządu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS we Wrocławiu z 10 X 1968 r., realizując jeden z punktów uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów nr 167/68 z 28 V 1968 r. w sprawie zagospodarowania LGOM, przystąpiono do organizacji Oddziału PKS w Lubinie, który miał rozpocząć działalność z początkiem następnego roku¹¹. Zwracając się z wnioskiem do Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej we Wrocławiu o utworzenie nowego oddziału, dyrektor Zarządu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS we Wrocławiu tak przedstawiał jego zadania:

„Przedmiotem działania przyszłego Oddziału PKS w Lubinie będzie wykonywanie przewozów na rzecz LGOM-u na obszarze powiatu lubińskiego. Jednocześnie w zasięgu międzypowiatowych i międzywojewódzkich powiązań komunikacyjnych Oddział będzie dokonywał przewozów osób i ładunku pojazdami samochodowymi, spedycji oraz wszelkich innych czynności związanych z działalnością Oddziału zgodnie z obowiązującymi przepisami PKS”¹².

U podstaw decyzji o powołaniu w Lubinie odrębnego Oddziału PKS leżała potrzeba usprawnienia dojazdów do pracy zintensyfikowanych z chwilą oficjalnego oddania do użytku zakładów górniczych „Lubin” i „Polkowice”, co nastąpiło 17 VII 1968 r.¹³. „Podstawową działalnością Oddziału PKS w Lubinie są zamknięte przewozy pracownicze świadczone na rzecz zlokalizowanych tam przedsiębiorstw (zakładów) na podstawie zawartych umów” – pisał w 1970 r. zastępca dyrektora ds. eksploatacji Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS we Wrocławiu w liście do redakcji „Gazety Robotniczej”¹⁴. Do realizacji tych zadań przydzielono aż 82 autobusy, podczas gdy na liniach regularnych kursowało tylko 28 pojazdów. W celu dowiezienia ludzi do pracy w zakładach KGHM stworzono system przewozów pracowniczych, w ramach którego poszczególne zakłady, wchodzące w skład kombinatu, zamawiały w lubińskim Oddziale PKS określoną liczbę autobusów na każdy miesiąc. Przykładowo Zakłady Górnicze (ZG) „Lubin” w grudniu 1970 r. wykupiły dla swoich pracowników 3104 miejsca, z których w rzeczywistości skorzystało 3084 pracowników. Co ważne, zamawianie pojazdów przez poszczególne zakłady odbywało się nie bezpośrednio u przewoźnika, ale za pośrednictwem Zakładu Transportu KGHM, który pobierał marżę¹⁵. Według prasowych informacji z 1972 r. Oddział PKS w Lubinie ponosił straty na przewozach pracowniczych sięgające 1,5 mln zł, których nie były w stanie zrównoważyć dochody uzyskiwane z otwartych przewozów pasażerskich oraz towarowych¹⁶. Zdarzało się, że z przewozów pracowniczych korzystały osoby nieuprawnione, np. członkowie rodzin górników. W roku 1973 na problem ten zwrócono uwagę na łamach „Nowej Miedzi”:

„I tak np. Osiedle Staszica lub ulica Szkolna w Lubinie – rano. Do autobusów, którymi można jeszcze zdążyć do pracy, pchają się zmarznięci ludzie. Tłok niesamowity. Autobusy odjeżdżające zostawiają grupkę pasażerów, którzy nie uznają przemocy. Śledząc kurs tych autobusów można stwierdzić, że już od przystanku koło KGHM jadą z garstka pasażerów w kierunku zakładów górniczych «Lubin» i «Polkowice». Wniosek prosty. Posiadacze ważnych biletów miesięcznych – w myśl zasady – stoją spokojnie, bo mają wykupione miejsce – niestety najczęściej zostają wypchnięci przez tych, którzy do przejazdu mają najmniejsze prawo”¹⁷.

W roku 1969 autobusy Oddziału PKS w Lubinie zapewniały dojazd do pracy i powrót do domu 32 tys. pracowników¹⁸. W rozkładzie jazdy obowiązującym od 26 V 1974 r. PKS na obszarze LGOM obsługiwała 3581 km linii, na których w każdy dzień roboczy realizowała 3104 kursy¹⁹. Szczególnie znaczenie dla

zagłębia miedziowego miało sprawne połączenie Lubina z Polkowicami. Miasta te łączyła linia D, na której zgodnie z rozkładami jazdy autobusy kursować miały co pół godziny²⁰. Lektura ówczesnej prasy lokalnej prowadzi do wniosku, że punktualność autobusów lubińskiej PKS pozostawiała wiele do życzenia. W jednym z listów do redakcji „Gazety Robotniczej” 43 pracowników Dolnośląskiego Przedsiębiorstwa Budowy Elektrowni i Przemysłu zatrudnionych przy budowie kopalni „Polkowice” skarżyło się, że: „Ilość wozów linii «PG», którymi dojeżdżamy do pracy i wracamy do domu, jest niewystarczająca. Skargi kierownictwa zespołu budów tego przedsiębiorstwa na nieregularne podstawianie autobusów PKS nie odnoszą skutku. Zamiast dwóch wozów przewidzianych w rozkładzie jazdy podstawia się jeden i to często z 40-minutowym opóźnieniem. Autobus linii «D» kursuje według własnego «wizymisję». Na jego przybycie czeka się czasem godzinami. Ludzie są rozgoryczeni. Zdarza się, że wcześniej opuszczają stanowisko pracy”²¹.



Źródło: Fot. Krzysztof Raczkowiak, Muzeum Historyczne w Lubinie.
Rycina. 1. Autobusy lubińskiego PKS-u w oczekiwaniu na kończących zmianę górników przed Kopalnią „Polkowice”, lata 70. XX w.

Próbę wyjaśnienia przyczyny notorycznych spóźnień autobusów lubińskiego PKS-u podjęła ze szczytą humoru redakcja «Słowa Polskiego». „Zagadka okazała się zupełnie prosta – wszystkie zegary na dworcu (a jest ich cztery) są zepsute od wielu już tygodni, a czasomierz dyżurnego ruchu widać też nie jest w najlepszym stanie”²². Problem był jednak znacznie bardziej złożony niż mechanizm zegara na lubińskim dworcu.

Życie pasażera lubińskiego Oddziału PKS na przełomie lat 60. i 70. XX w. do łatwych nie należało. Autobusy nie przyjeżdżały w ogóle albo się spóźniały, a do tego były bardzo zatłoczone. „Wozy «pękają w szwach» od natłoku pasażerów dojeżdżających do Lubina z Chocianowa, Ścinawy, Polkowic, Parchowa, Rudnej, Niemstowa i innych jeszcze miejscowości” – stwierdzał dziennikarz²³. Inny tak opisał codzienność dojeżdżających do pracy w zakładach KGHM na początku 1971 r.:

20 (jas), *Autobusem do szybów*, „GR” wyd. L, nr 236 z 5 X 1971 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 94, Notatki prasowe 1971 r., k. 317).

21 *Dojazdy do pracy zmorą dla wielu ludzi*, „GR” wyd. L, nr 28 z 3 II 1969 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 89, Notatki prasowe 1968 r., t. 1, k. 97).

22 (maj), *Dekoracyjne zegary*, „SP” wyd. ABC, nr 219 z 14 IX 1969 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 90, Notatki prasowe 1969 r., t. 2, k. 129).

23 J. Szatsznajder, *Potrzebne „zielone światło” dla lubińskiego przewoźnika*, „GR” wyd. L, nr 39 z 16 II 1970 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 91, Notatki prasowe 1970 r., t. 1, k. 70).

„Lubin budzi się wcześniej. O godz. 5 rano na przystankach tzw. przewozów zintegrowanych pracowników [tzn. wspólnych przewozów pracowniczych dla osób zatrudnionych w różnych zakładach — przyp. P.S.] gromadzą się setki ludzi. Muszą zdążyć na autobus, aby przed godz. 6 pobrać pracownicze marki w cechowniach szybów kopalni «Lubin» i «Polkowice». Gdy autobusy, oznaczone symbolami poszczególnych zakładów, podjeżdżają na przystanki, ludzie w nieopisanym tłoku i ścisku usiłują zdobyć dla siebie miejsce w wozie. Nic dziwnego, że dochodzi do przykrych scysji, a często niecenzuralnej wymiany zdań między pasażerami a kierowcami PKS”²⁴.

W reakcji na liczne skargi z inicjatywy „Gazety Robotniczej” 2 VII 1971 r. zorganizowano w gmachu Komitetu Powiatowego PZPR w Lubinie „narodę okrągłego stołu” poświęconą problemom komunikacji. Uczestniczący w niej przedstawiciele zakładów przemysłowych powiatu lubińskiego nie zostawili suchej nitki na miejscowym Oddziale PKS. Najczęściej słyszało się narzekania na niepunktualność. Członek Komitetu Zakładowego PZPR przy ZG „Rudna” stwierdził, że „po godz. 15[:00] na linię «D» nie można praktycznie liczyć. [...] A więc należałoby albo zmniejszyć ilość kursów, albo przestać się czarować”²⁵. Przedstawiciel Przedsiębiorstwa Budowy Kopalń Rud Miedzi (PBKRM) narzekał na częste przypadki odwoływania kursów autobusów rozpoczynających się na dworcu PKS w Lubinie bez podawania przyczyny. Natomiast dyskutant z Zakładu Transportu KGHM mówił o notorycznych spóźnieniach autobusów dowożących górników na pierwszą i drugą zmianę, co dezorganizowało pracę kopalni. Według słów przewodniczącego Rady Zakładowej Fabryki Urządzeń Mechanicznych w Chocianowie także na linii łączącej to miasto z Lubinem poranne autobusy zbyt często spóźniały się od kilku minut do nawet pół godziny. Przedstawiciel Rady Zakładowej PBKRM mówił o nawet godzinnych spóźnieniach. „Jeśli się spóźni autobus z Legnicy, to do szybów zachodnich «Polkowic» można dojechać tylko autobusem linii «D»” – narzekał przedstawiciel ZG „Lubin”. „Te jednak chodzą bardzo nieregularnie”. W tej sytuacji PBKRM, by zapewnić swoim fachowcom pewny i punktualny dojazd z Lubina do Polkowic, zorganizowało we własnym zakresie trzy dodatkowe kursy. „Na punktualność linii «D» przestaliśmy bowiem liczyć” – żalił się przedstawiciel tego przedsiębiorstwa.

W uchwale podjętej na wspomnianym już wspólnym plenum komitetów powiatowych PZPR w Legnicy i Lubinie poświęconym komunikacji pod koniec 1972 r. czytamy: „Dotychczasowe rozwiązania komunikacyjne nie mogą sprostać potrzebom ani w zakresie przewozów pracowniczych, ani w zakresie powszechnych przewozów pasażerskich. Staje się to powodem coraz powszechniejszego postulowania przez społeczeństwo podjęcia organizacyjno-technicznych rozwiązań tego problemu”²⁶. W związku z tym postanowiono, że od 1 IV 1973 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK) w Legnicy (przemianowane wówczas na Międzypowiatowe Przedsiębiorstwo

24 Z. Janiszewski, *Jak usprawnić dojazdy...*

25 J. Szatsznajder, *Z narady „okrągłego stołu”. Dyskusja obnażyła słabe strony przewoźnika*, „GR” wyd. L, nr 159 z 7 VII 1971, s. 4 (wszystkie dalsze cytaty w tym akapicie pochodzą z tego źródła).

26 (ab), *Wspólna komunikacja miejska dla zagłębia miedziowego*, „SP” wyd. ABC, nr 82 z 31 III 1973 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 96, Notatki prasowe 1973 r., k. 85).

7 AP Leg., PPRN i UP w Lubinie, sygn. 37, Protokoły z sesji Powiatowej Rady Narodowej w Lubinie 1969, t. 1, Koreferat Komisji Komunikacji, k. 76.

8 AP Wr., zespół nr 2018: Komitet Powiatowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (dalej: KP PZPR) w Lubinie, sygn. 19, Plenum KP PZPR – protokoły z plenarnych posiedzeń KP PZPR 1972–1975, Protokół ze wspólnego Plenarnego posiedzenia KP PZPR w Lubinie i KP PZPR w Legnicy odbytego w dniu 22 XII [19]72 r., k. 90.

9 Zob.: H. Wilk, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*, Warszawa 2017.

10 (Iemil), *Przewożąc miesięcznie 1,5 mln pasażerów*, „SP” wyd. ABC, nr 240 z 9 X 1968 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 88, Notatki prasowe 1968 r. – t. 3, k. 120).

11 AP Wr., DOKPKS, sygn. 17, Struktura organizacyjna, regulamin oraz statut podległych i zgrupowanych jednostek organizacyjnych O/Lubin 1968–1975, Zarządzenie Nr D/33/68 dyrektora Zarządu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS we Wrocławiu z dnia 10 X 1968 r. w sprawie prac przygotowawczych do powołania z dniem 1 I 1969 r. na podstawie uchwały nr 167/68 KERM z dnia 28 V 1968 r. Oddziału PKS w Lubinie, k. 8.

12 AP Wr., DOKPKS, sygn. 17, Struktura organizacyjna, regulamin oraz statut podległych i zgrupowanych jednostek organizacyjnych O/Lubin 1968–1975, Pismo dyrektora Zarządu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS we Wrocławiu do Prezydium WRN we Wrocławiu z 23 XI 1968 r., k. 28–29.

Komunikacyjne) przejmie część przewozów pasażerskich wykonywanych dotychczas przez tamtejsze oddziały PKS²⁷. W tym celu Oddział PKS w Lubinie przekazał do MPK 13, a legnicki 17 pojazdów. Mimo że zmiany wprowadzono w życie w prima aprilis, mieszkańcom zagłębia miedziowego raczej nie było tego dnia do śmiechu. Na trasy wyjechało mniej autobusów, niż dotychczas. „Przed autobusami działy się dantejskie sceny” – relacjonowała prasa²⁸. Nie wszystkim udało się dojechać na czas do pracy. W wyniku interwencji władz KGHM przewozy pracownicze na obszarze LGOM ponownie przejęła PKS, natomiast w gestii MPK pozostała obsługa ogólnodostępnej linii łączącej Legnicę, Lubin i Polkowice. Władze legnickiego MPK kompromitację tłumaczyły brakiem wystarczającej liczby kierowców oraz nieprzygotowaniem organizacyjnym do przejścia obsługi połączeń²⁹. W roku 1974 w wywiadzie dla „Nowej Miedzi” przedstawiciele Zarządu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS we Wrocławiu zapytani o współpracę między PKS a MPK odpowiedzieli: „Nie ma na razie podziału zadań PKS i komunikacji miejskiej. Wiadomo, że legnickie MPK ma obsługiwać linie do szybów i zakładów pracy, żeby odciążyć PKS. Na razie autobusy MPK kursują między miastami i to już jest dużo na jego możliwości. Do końca przyszłego roku nastąpi wyraźny podział zadań, w wyniku czego powstanie zupełnie nowy model komunikacyjny w terenie LGOM”³⁰. Te zapowiedzi ziściły się w związku z reformą administracyjną w 1975 r. i powołaniem do życia Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego (WPK) w Legnicy³¹.



Źródło: Fot. Krzysztof Raczkowiak, Muzeum Historyczne w Lubinie.

Rycina 2. Przystanek PKS w Polkowicach, lata 70. XX w.

Oprócz narzekań na niepunktualność i tłok w autobusach, zwracano także uwagę na nieuprzejmą obsługę oraz brud w pojazdach lubińskiego Oddziału PKS. Na wspomnianej już „naradzie okrągłego stołu” przedstawiciele przewoźnika – dyrektor Oddziału w Lubinie Ryszard Mazur oraz zastępca dyrektora Zarządu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS we Wrocławiu

wiu Jan Krześniak – zadeklarowali, że sposobem na rozwiązanie pierwszego z tych problemów będą kursy dla pracowników, którzy – jak wykazały kontrole – nie znali przepisów, w związku z czym dochodziło do „przykrych spięć” z pasażerami. Natomiast w związku z brudnymi wnętrzami pojazdów zaapelowali do pasażerów o ich niezaśmiecanie oraz niezajmowanie miejsc siedzących w ubraniach roboczych. Nie polemizowali jednak z zarzutami dotyczącymi punktualności i regularności kursów.

„Z wypowiedzi obu wspomnianych na wstępie dyskutantów wynika, że zasadniczym powodem komunikacyjnego impasu była niewłaściwa organizacja pracy w lubińskim Oddziale PKS i rozluźniona dyscyplina wśród jego personelu” – relacjonował dziennikarz „Gazety Robotniczej”. „Obaj dyskutanci nie wnosili zastrzeżeń do krytycznych uwag uczestników narady [...]. Zgodzili się też, że wiele do życzenia pozostawia kultura obsługi pasażerów. Na usprawiedliwienie trzeba jednak powiedzieć, że w lubińskim oddziale konduktorzy, kierowcy i pracownicy informacji bardzo często się zmieniają. Jedną z przyczyn jest brak mieszkań. Przedsiębiorstwu trudno zatrzymać na stałe dobrych pracowników, jeśli nie może zapewnić im na miejscu dachu nad głową. Brak mieszkań wpływa również w znacznym stopniu na nieregularność przebiegu autobusów. Kierowcy, konduktorzy i mechanicy spóźniają się bowiem do pracy, dojeżdżając do Lubina z innych miejscowości”³².

Problemy kadrowe w znacznym stopniu utrudniały działalność Oddziału PKS w Lubinie w pierwszych latach jego istnienia. Brakowało przede wszystkim kierowców, albowiem pracodawca nie był w stanie zaoferować im mieszkań. Priorytetem w zagłębiu miedziowym było zapewnienie dachu nad głową pracownikom KGHM. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo PKS we Wrocławiu nie dysponowało środkami na budowę własnych budynków. W roku 1970, jak donosiła prasa, 60% pracowników oddziału mieszkało poza Lubinem. Dyrekcja oddziału umieściła w planie pięcioletnim budowę bloku mieszkalnego dla swoich pracowników, ale projekt nie uzyskał akceptacji³³. „Starania Przedsiębiorstwa o zabezpieczenie odpowiednich warunków mieszkaniowych pracownikom zatrudnionym w Lubinie – pisał Zarząd Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS we Wrocławiu w odpowiedzi na tę notatkę prasową – sięgają czasu, gdy obecny Oddział był jeszcze Placówką Terenową”³⁴. W tej sprawie interweniowano m.in. w Zjednoczeniu PKS w Warszawie i w Ministerstwie Komunikacji. Bezskutecznie. „Szczególne trudności Oddział odczuwa w grupie kierowców autobusowych, gdzie na plan 200 kierowców [jest] zatrudnionych 173 na pełnych etatach oraz 5 na kierowców na ½ etatu” – czytamy w protokole przekazania Oddziału nowemu dyrektorowi w czerwcu 1971 r.³⁵. W roku 1972 aż 80% kierowców lubińskiego Oddziału PKS nie było mieszkańcami Lubina. Dojeżdżali do pracy z Legnicy, Wołowa, Złotoryi,

a jeden nawet z Poznania. Gdy pod koniec marca tego roku poranny autobus linii „D” nie przyjechał w ogóle, wściekli pasażerowie poskarżyli się redakcji „Nowej Miedzi”, której przedstawiciel udał się następnie do siedziby Oddziału PKS. „Dyrektora oddziału PKS w Lubinie Stanisława Mazura zastajemy w chwili dość gorącej” – relacjonował.

„Dzisiejszego rana kilka autobusów nie wyjechało na trasę. Wystarczyła mała epidemia grypy i autobusy zostały bez obsady. – A co z rezerwami?

– Jakie tam rezerwy, skoro na bieżące potrzeby kadra kierowców jest zbyt szczupła...

– Istotnie, nie najlepsza sytuacja.

– Bywało gorzej – dodaje dyr. Mazur – zimą był taki dzień, kiedy 29 spośród 132 autobusów nie wyjechało do pracy”³⁶.



Źródło: „Wiadomości”, nr 37 z 14 IX 1969 r.

Rycina 3. Prasowe ogłoszenie o naborze na kierowców w Oddziale PKS w Lubinie

W połowie 1972 r. w Oddziale PKS w Lubinie brakowało ponad 50 kierowców autobusów i samochodów ciężarowych. W rezultacie 200 zatrudnionych szoferów pracowało znacznie ponad normy – większość z nich od 300 do 350 godzin miesięcznie. Niektórzy, zwłaszcza ci dowożący do pracy górników, nawet 20 godzin na dobę! „Každy zgłaszający się do pracy kierowca stawia warunek – mieszkanie” – wyjaśniał przyczyny braku wystarczającej liczby kierowców dziennikarz „Nowej Miedzi”³⁷. W odpowiedzi na trudną sytuację Oddziału w Lubinie Zarząd Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS we Wrocławiu przekazał kwotę ponad 12 mln zł na budownictwo mieszkaniowe. Do końca 1973 r. oddział otrzymać miał 200 izb mieszkalnych³⁸. Budowa rzeczywiście ruszyła, ale w połowie tego roku była już opóźniona o dwa miesiące. Dyrektor Oddziału PKS mówił w wywiadzie prasowym, że mieszkania te zaspokoją potrzeby przedsiębiorstwa „na wczoraj”. „Są miesiące, kiedy brakuje nam stu kierowców”

– dodawał³⁹. Kolejny rok nie przyniósł poprawy sytuacji, mimo oddania w kwietniu 1974 r. bloku z 67 mieszkaniami dla pracowników PKS. Wciąż brakowało kierowców, a istniejąca infrastruktura, jak np. dworzec i zajezdnia autobusowa w Lubinie, chociaż powstały ledwie kilka lat temu (dworzec w 1967 r., zajezdnia w roku następnym), były już zbyt ciasne. „Mówi się i chyba nie bez racji, że w przewozach pasażerskich kryzys pogłębia się z tygodnia na tydzień” – pisała w 1974 r. „Nowa Miedź”⁴⁰.

Problemy Oddziału PKS w Lubinie i jego pasażerów wynikały także z braku odpowiedniego taboru. Podstawowym autobusem na liniach zagłębia miedziowego był na początku lat 70. XX w. San H100 w wersji międzymiastowej (H100-A) dysponujący 41 miejscami (33 siedzącymi i 8 stojącymi), a w wersji miejskiej (H100-B) – 60 (19 siedzącymi i 41 stojącymi)⁴¹. Zbyt mało było zaś Jelczy 043, które nie dość, że pojemniejsze (52 miejsca, w tym 42 siedzące i 10 stojących), mogły ciągnąć przyczepę autobusową Jelcz PO-1 z 36 miejscami siedzącymi. Wersja miejska popularnego „ogórka” – Jelcz 272 MEX – także eksploatowana przez lubiński PKS miała aż 111 miejsc (28 siedzących i 83 stojące)⁴². W połowie 1971 r. Oddział PKS w Lubinie posiadał 142 autobusy, w tym 107 Sanów H100-A, a tylko 14 Jelczy 043 i siedem Jelczy 272 MEX. Stosunek Jelczy do Sanów uległ odwróceniu w połowie dekady, kiedy oddział dysponował 79 Jelczami 043 i dziewięcioma – modelem 272 MEX, a stare Sany były już zastępowane prze nowoczesne i bardziej udane Autosany H9, które mogły zabierać 48 pasażerów (38 na miejscach siedzących i 10 na stojących) – w lubińskiej zajezdni było ich wówczas już 39. Wzrosła także liczba przyczep autobusowych z 12 w 1971 r. do 53 na początku 1976 r.⁴³. Trudności taborowe pogłębiał niedobór części zamiennych do autobusów. Problem dotyczył takich podzespołów, jak końcówki wtryskiwaczy do silników wysokoprężnych, kół zębatach do pomp oleju (dyrektor oddziału narzekał w wywiadzie prasowym, że łatwiej kupić cały silnik za 8 tys. zł, niż koło zębate za kilkaset zł), rozruszników i podgrzewaczy silników. Brak tych ostatnich zmuszał zimową porą do pozostawiania autobusów nocą z włączonymi silnikami – inaczej trudno było je uruchomić w mroźny poranek⁴⁴.

Na obronę dyrekcji Oddziału PKS w Lubinie trzeba zauważyć, że problemy z punktualnością i regularnością kursów autobusowych wynikały także z czynników od niej niezależnych. Jednym z nich był zły stan dróg w powiecie. Jak oceniano, pod koniec lat 60. XX w. spośród 216 km dróg lokalnych w powiecie lubińskim aż 77 km pilnie potrzebowało przebudowy⁴⁵. Na dziurawych drogach dochodziło do uszkodzeń i awarii autobusów, a czas przejazdu wydłużał się⁴⁶. W październiku 1970 r. dyrek-

27 AP Wr., KP PZPR w Lubinie, sygn. 19, Plenum KP PZPR – protokoły z plenarnych posiedzeń KP PZPR 1972–1975, Uchwała wspólnego posiedzenia Plenum Komitetu Powiatowego PZPR w Lubinie i Plenum Komitetu Powiatowego PZPR w Legnicy odbytego w dniu 22 XII 1972 r. w Lubinie, k. 90.

28 J.Ż., *PKS nadal głównym przewoźnikiem*, „NM” nr 7 z 24 V 1973, s. 1.

29 Ibidem; C. Kryczek, *A jednak PKS*, „NM” nr 8 z 29 VI 1973, s. 1.

30 28 nowych linii...

31 <http://www.mpk.legnica.pl/rys-historyczny#> (dostęp: 16 IX 2019).

cja Oddziału PKS w Lubinie zdecydowała, że autobusy omijać będą tamtejsze Osiedle Staszica. Z powodu fatalnego stanu nawierzchni na tym największym wówczas lubińskim osiedlu tylko jednego dnia (8 października) uszkodzeniu uległy cztery autobusy, w których doszło do pęknięcia resorów, urwania mocowania silnika i uszkodzeń ogumienia⁴⁷. Zimą, podczas opadów śniegu, drogi stawały się nieprzejezdne⁴⁸. Do historii PKS w województwie wrocławskim przeszedł dzień 11 III 1971 r., kiedy na skutek zamieci śnieżnej odwołano wszystkie kursy autobusowe w regionie⁴⁹. Główna oś drogowa zagłębia miedziowego, ówczesna droga krajowa nr 42 pomiędzy Lubinem i Polkowicami, była bardzo zatłoczona. W roku 1969 szacowano, że dobowe obciążenie tego odcinka wynosi 12 tys. t. W związku z tym postulowano przebudowę nawierzchni drogi oraz budowę drugiego pasa ruchu⁵⁰. W roku 1971 w ciągu doby odcinek ten przejeżdżało średnio 14 428 pojazdów, podczas gdy najruchliwszą drogę w Polsce, tzw. zakopiankę, pokonywało wówczas ok. 17 tys. pojazdów na dobę. Budowa drugiego pasa jezdni między Lubinem a Polkowicami znalazła się w planie gospodarczym na lata 1971–1975⁵¹, ale nie udało się go wówczas zrealizować.

W związku z reformą administracyjną z 1975 r. na podstawie Zarządzenia nr 70/14/75 dyrektora Zjednoczenia PKS z 28 lipca tego roku z dniem 1 I 1976 r. Oddział PKS w Lubinie wraz z placówkami terenowymi w Chocianowie i Chojnowie został przejęty przez Zarząd Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS w Zielonej Górze⁵². W tym czasie powstało również wspomniane już WPK w Legnicy. Odpowiedź na pytanie, czy te przekształcenia doprowadziły do poprawy komunikacji na obszarze LGOM, wymaga dalszych dociekań. Z rozważań nad zagadnieniem przewozów autobusowych w powiecie lubińskim, od powstania samodzielnego Oddziału PKS w 1969 r. do przekształceń będących rezultatem reformy administracyjnej w 1975 r., wyłania się następujący wniosek – komunikacja w tym czasie nie nadążała za dynamicznym rozwojem zagłębia miedziowego. Wielki molocho, jakim była PKS, nie był w stanie uporać się z trudnościami organizacyjnymi i zapewnić w miarę sprawny dojazd do pracy tysiącom ludzi dziennie. Wydaje się, że przy planowaniu systemu komunikacyjnego dla zagłębia miedziowego (jeśli można w ogóle mówić o jakimś systemie) popełniono błąd, nierównomiernie rozkładając zadania przewozu ludzi między komunikację autobusową a kolej, która na obszarze LGOM koncentrowała się na transporcie towarów. Oddając sprawiedliwość PKS, trzeba podkreślić, że także sieć drogowa w powiecie lubińskim na przełomie lat 60. i 70. XX w. nie odpowiadała potrzebom, zaś legnickie MPK nie było w stanie wywiązać się z powierzonych mu dodatkowych zadań i pomóc głównemu przewoźnikowi. W tej sytuacji na PKS skoncentrowała się wściekłość pasażerów mar-

zących na przystankach w oczekiwaniu na spóźniony autobus bądźź odbywających podróży w zatłoczonym i brudnym pojeździe.

Summary

In connection with the establishment of the Legnica-Głogów Copper Mining District (LGCMD) there arose the need for organizing transport of workers employed in the newly-opened mines and numerous companies executing work for the whole investment. The main duty to organize the passenger transport fell to the Motor Transport Company (PKS) and, consequently, the Branch of the PKS Company began its activity in Lubin at the beginning of 1969. It was primarily in charge of providing transport service for the LGCMD. In the years that followed, the functioning of the Branch in Lubin came to be severely criticized in the columns of the press and at meetings of party units and state bodies at different levels and instances: bad organization of work, shortage of personnel and sufficient number of proper buses were indicated as the basic reasons for the low quality of the rendered service. Passengers found buses notoriously running late, being cancelled and overcrowded the gravest of the problems. It was only in the mid-1970s that the situation improved, when in connection with the administrative reform there followed structural changes in the bus transport in the area of the LGCMD and the Branch of PKS Company in Lubin was equipped with a larger number of modern buses.

Bibliografia

Archiwum Państwowym we Wrocławiu, Dyrekcja Okręgowa Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej we Wrocławiu; Komitet Powiatowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Lubinie.

Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Oddział w Legnicy, Prezydium Powiatowej Rady Narodowej i Urząd Powiatowy w Lubinie.

„Gazeta Robotnicza” 1967, 1969–1971.

„Nowa Miedź” 1972–1974.

„Słowo Polskie” 1968, 1971–1973.

„Wiadomości. Tygodnik Społeczno-Polityczny” 1969.

Kuc Marek, *Autobusy z Sanoka 1950–2013*, Warszawa 2018.

Lubin. Zarys rozwoju miasta na przestrzeni wieków, red. Krystyn Matwijowski, Wrocław–Lubin 1996.

Połomski Wojciech, *Pojazdy samochodowe i przyczepy Jelcz 1952–1970*, Warszawa 2016.

Wilk Hubert, *Między pragmatyzmem a oczekiwaniami. Społeczeństwo, władza i samochody w Polsce 1945–1970*, Warszawa 2017.

Jacek Jędrysiak

Wykorzystanie pruskich kolei w kryzysach militarnych 1846–1857

Using Prussian railways in the military crises of the years 1846–1857

Słowa kluczowe: kolej, armia pruska, regulamin, transport wojska, transport koni

Keywords: railways, Prussian Army, regulations, transport of troops, transport of horses

Stopniowy rozwój kolei w XIX w. postawił przed społeczeństwami Europy wiele wyzwań natury mentalnej, technicznej i organizacyjnej. Oczywiście z perspektywy niemal dwóch stuleci zalety tego środka transportu nie mogą przysłaniać faktu, że jak każda nowinka techniczna musiał on przejść swoistą „chorobę wieku dziecięcego”, w trakcie której wielokrotnie kwestionowano jego użyteczność w różnych dziedzinach aktywności ludzkiej¹. Mozolny proces prób i testów pozwolił na osiągnięcie w drugiej połowie stulecia poziomu, w którym kolej stała się stałym elementem funkcjonowania życia społecznego i gospodarczego państw Starego Kontynentu². Jednym z najciekawszych problemów, z jakim przyszło borykać się przedsiębiorcom i inżynierom było zaspokojenie oczekiwań czynników wojskowych³. Zagadnienie to miało szczególne znaczenie w kontekście Królewskiej Armii Pruskiej, dla której wielkie operacje prowadzone przy pomocy dobrze rozwiniętej sieci kolejowej stały się fundamentem przewagi nad adwersarzami w wojnach zjednoczeniowych 1864–1871⁴. Zanim jednak siły zbrojne monarchii Hohenzollernów w pełni przekonały się do potencjału kolei, spełnionych musiało zostać szereg warunków umożliwiających sprawne wspieranie prowadzenia poszczególnych kampanii.

Celem niniejszego artykułu jest prezentacja pierwszych pruskich doświadczeń z wykorzystaniem kolei żelaznej do transpor-

tu wojska w obliczu kryzysów politycznych, jakie miały miejsce w latach 1846–1857. Cezury te zostały wybrane w sposób jak najbardziej świadomy. Rok 1846 to data przeprowadzenia jednej z najciekawszych prób wykorzystania kolei do transportu wojska w warunkach zbliżonych do bojowych, jaką był przewóz oddziałów VI Korpusu Armijnego (KA) kolejami śląskimi w lutym i marcu 1846 r. Przebieg i znaczenie tego przedsięwzięcia były już przeze mnie szczegółowo omawiane⁵. Stoję na stanowisku, że istnieją podstawy, by uznawać go za pierwszą tego rodzaju próbę w dziejach kolei żelaznych i w historii wojskowości⁶. Na podobną uwagę zasługują – moim zdaniem – także kolejne pruskie działania w tej materii, w tym transport z lat 1848–1850, zorganizowany w obliczy rewolucji marcowej oraz wynikłe z niej kryzysów.

Teoretycznie wyżej wymienione przejawy pruskiej inicjatywy na polu innowacji w wojskowych środkach transportu zostały opisane w kluczowej dla tematu monografii Klausa-Jürgena Bremma *Von der Chaussee zur Schiene Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866*⁷. Praca tego autora stanowi kluczowy wkład w badania sfery pruskiej polityki kolejowej w kontekście militarnym. Wielką zasługą niemieckiego historyka jest z pewnością wyselekcjonowanie i ustrukturyzowanie relewantnego do dziś katalogu źródeł umożliwiających eksplorację tej tematyki. Problemem jest natomiast sposób wykorzystania tego materiału, niejednokrotnie wybiórczy i nie w pełni oddający cały bieg poszczególnych procesów, zarówno w aspektach legislacyjnych, jak i technicznych. Sporym mankamentem pracy jest brak orientacji autora w realiach funkcjonowania armii pruskiej, który ogranicza się w tym aspekcie

47 *Od 20 bm autobusy PKS omijać będą Osiedle Staszica*, „GR” wyd. L, nr 246 z 16 X 1970 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 92, Notatki prasowe 1970 r., t. 2, k. 137).

48 *Trudne dni dla PKS. Odwołano wiele kursów. Stacja obsługi bez światła*, „GR” wyd. L, nr 6 z 8 I 1971 r. (AP Wr., DOKPKS, sygn. 94, Notatki prasowe 1971 r., k. 9).

49 EN, *Po raz pierwszy w historii dolnośląskiej PKS odwołano wszystkie kursy*, „SP” wyd. AB, nr 61 z 13 III 1971 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 94, Notatki prasowe 1971 r., k. 149).

50 J. Szatsznajder, *Z sesji PRN w Lubinie...*

51 *Ruchliwa jak szosa zakopiańska*, „GR” wyd. L, nr 11 z 14 I 1971 (AP Wr., DOKPKS, sygn. 94, Notatki prasowe 1971 r., k. 31).

52 AP Wr., DOKPKS, sygn. 17, Struktura organizacyjna, regulamin oraz statut podległych i zgrupowanych jednostek organizacyjnych O/Lubin 1968–1975, Protokół zdawczo-odbiorczy z przekazania Oddziału PKS w Lubinie łącznie z placówkami terenowymi w Chocianowie i Chojnowie, k. 252–254.

tylko do odpowiadających jego tezom zjawisk. W rezultacie nie w pełni dostrzega on chociażby kontekst powstania planu wykorzystania kolei do mobilizacji pruskiej armii celem inwazji na Szwajcarię w styczniu 1857 r. w obliczu kryzysu wywołanego przewrotem w Neuenburgu (Neuchâtel). Plan ten nigdy nie został zrealizowany, stanowił jednak istotny znak przekonania pruskiego kierownictwa wojskowego do nowego środka transportu. W tym też roku została wydana drukiem pierwsza kompleksowa pruska regulacja dotycząca transportu wojskowego⁸. Wydarzenia te wspólnie wyznaczają – moim zdaniem – istotną cezurę w dziejach pruskiego kolejnictwa w kontekście militarnym. Samo w sobie zastanawiające jest, że ponad dekadę zajęło stronie pruskiej przyjęcie takiego dokumentu, funkcjonującego już wówczas choćby w armii austriackiej czy francuskiej. Jest to szczególnie istotne wobec znaczenia nowego środka transportu w kampanii Helmutha von Moltke starszego w latach 1864–1871. Zgadzam się w pełni z tezą Terence’a Zubera, że tylko zwrot ku źródłom i próba oderwania się od narracji stworzonej wokół tej postaci umożliwić może rzetelną ocenę pruskich sukcesów militarnych w tych kampaniach⁹. Ponieważ Moltkego mianowano w październiku 1857 r. p.o. szefa pruskiego Sztabu Generalnego Armii, przyjęta cezura końcowa wydaje się całkowicie uzasadniona.

Wśród wyobrażeń i spekulacji 1835–1838

Prezentację powyższego zagadnienia chciałbym rozpocząć od przypomnienia dyskusji nad wojskowym wykorzystaniem kolei przez armię pruską. Jej osią od samego początku był bez wątpienia problem możliwości transportu pełnych korpusów armijnych, a co za tym idzie przewozu na dany teatr wojny dużej liczby koni, dział i wozów. Sprawa transportu koni miała w tym kontekście znaczenie węzłowe – bez zwierząt niezbędnych kawalerii, artylerii, sztabom i taborom nawet najszybszy transport piechoty pozwalał jedynie na bardzo ograniczone działania. Tymczasem przewóz dużej liczby zwierząt był dla poszczególnych spółek kolejowych bardzo poważnym wyzwaniem, często znacznie odbiegającym od codziennych zadań przed nimi stojącymi.

Pierwsza komisja powołana celem zbadania możliwości wykorzystania kolei do celów wojskowych rozpoczęła swoje obrady 3 I 1835 r. Jej szefem został ówczesny szef Wielkiego Sztabu Generalnego (Großer Generalstab – GGS)¹⁰ gen. major

Johann Jacob Rühle von Lilienstern¹¹, który niedługo potem przedstawił także wstępny raport dotyczący tej problematyki¹². Generał był zdania, że zalety kolei dotyczyły jedynie transportu małych oddziałów. W kontekście prowadzenia wojny w dużej skali, realizowanej wedle konkretnych wariantów ofensywnych i defensywnych, planów całych kampanii, które wymagały manewrów całych armii, koleje nie mogły – jak sądził Rühle – mieć kluczowego znaczenia tak długo, jak długo ich sieć nie osiągnie stopnia rozpowszechnienia równie silnie jak infrastruktura drogowa. Uważał, że nigdy nie zastąpią w pełni klasycznych szos, ponieważ ich dostępność nigdy nie stanie się wystarczająca, by sprostać wymogowi ruchliwości współczesnej wojny. Ponadto niezbędne do ich funkcjonowania maszyny były trudne w utrzymaniu i o wiele prostsze do zniszczenia w porównaniu z tradycyjnymi środkami transportu. Użyteczność kolei ograniczał generał do kilku aspektów: dostarczania zaopatrzenia z terenów nieleżących bezpośrednio na teatrze działań wojennych; zabezpieczenia dóbr, które mogły być zagrożone przez natarcie wroga; przyspieszenia koncentracji rozbitych oddziałów w kluczowym strategicznie punkcie i szybkiego ich przerzucenia w miejsca nieoczekiwane przez wroga. Bazując na kolejach, możliwe było także wykorzystanie działań partyzantów, stworzenie politycznego fermentu i śmiałe działania flankujące oraz zakłócenie zaplanowanych działań przeciwnika, a także utrudnienie mu pościgu za rozbitymi oddziałami. Sztuka wojenna, według przewidywań szefa GGS, nie miała przejść pod wpływem rozbudowy sieci kolejowej żadnych przeobrażeń, zwłaszcza w odniesieniu do preferowanych kierunków działań, punktów koncentracji poszczególnych korpusów armijnych, pozycji i obszarów korzystnych z punktu widzenia obronnego. Był to bardzo konserwatywny punkt widzenia, który zaciążył na optyce także kolejnego gremium, utworzonego rozkazem królewskim 17 V 1836 r.

Tym razem przewodniczącym komisji został szef Sztabu Generalnego Armii, gen. porucznik Wilhelm von Krauseneck¹³. W jej skład wchodzili przedstawiciele różnych ministerstw i administracji. Komisja dokonała wszechstronnej oceny potencjalnej użyteczności kolei do celów militarnych w ogólności i z uwzględnieniem interesów różnych urzędów państwowych, wobec czego jej przewodniczący przedłożył ministrowi wojny sprawozdanie zawierające efekt dociekań, do dalszego rozporządzenia. Krauseneck nakazał technicznym członkom komisji sporządzenie jeszcze jednego dokładnego opracowania na temat militarnego wykorzystania kolei i choć wnioski z tego studium zawierało sprawozdanie, przesyłał także tę specjalną opinię. W skład komisji wchodzili ze strony wojskowej szef sekcji podpułkownik Reichenbach, oficerowie GGS major Henrich August von Brandt i kapitan Fritz Leopold von Fischer oraz reprezentujący Ministerstwo Wojny szef Wydziału Artylerii pułkownik Eduard von Peucker i major Wangenheim. Kluczową rolę w tym gremium odgrywali właśnie dwaj ostatni, a rekomendacje techniczne komisji stanowiły kompromis między ich zapatry-

waniami. Peucker zdaniem Erica D. Brose należał do głównych orędowników militarnej użyteczności kolei w Prusach¹⁴. W późniejszym czasie przyczynił się do wytyczenia dogodnego z wojskowego punktu widzenia przebiegu *Ostbahn*. Poglądy Fischera były o wiele bardziej stonowane, a nawet sceptyczne.

Pokazuje to wydzwiek kolejnych prac jego autorstwa wydanych anonimowo w 1836 i 1841 r.¹⁵. Jeszcze w drugiej z nich wyraźnie odrzucał opłacalność przewozu koleją całego korpusu armijnego. Za podstawę swych wyliczeń przyjmował parametry i możliwości transportowe kolei belgijskich. Zakładał, że żołnierz z plecakiem ważył około dwóch cetnarów¹⁶, co przy zakładanej sile pociągu lokomotywy pozwalało jej przewieźć maksymalnie 350 osób, a zatem 700 cetnarów. Planując transport ograniczonego liczebnie oddziału, należało mieć na uwadze, że wymagał on także koni oraz taborów, a liczba wagonów przystosowanych do tego celu była bardzo skromna. Na całej kolei belgijskiej 1 V 1839 r. spośród 800 wagonów, jedynie osiem było przystosowanych do transportu wozów, a sześć – koni, z czego te ostatnie mogły zabrać tylko 24 zwierzęta. Ważący 40 cetnarów wagon mógł przewieźć ładunek o wadze 24 cetnarów, ale jedynie dwa konie, lokomotywa o sile pociągu 1400 cetnarów mogła w takim wypadku obsłużyć 20 wagonów. Stąd wynikała możliwość przewozu jednym pociągiem zaledwie 40 kawalerzystów z końmi. Sumując te wyliczenia Fischer dochodził do następujących wniosków. Pułk piechoty liczył 3089 głów plus 80 chirurgów itp., łącznie 3169 żołnierzy, do których dochodziło 121 koni wierzchowych i pociągowych, trzy wozy amunicyjne, siedem z bagażami, trzy karety medyczne. Wymagane dla nich byłoby 16 wagonów po 80 osób na ciąg lokomotywy, a zatem wykorzystano by ⅔ ciągu lokomotywy (*Lokomotivzug*)¹⁷. Dla koni i ich obsługi dodatkowe 40 ludzi i 40 koni, 3 ciągi lokomotywy. Dla pozostałych 2969 ludzi 8⅓ ciągu lokomotywy. Łącznie dawało to przynajmniej 12⅓ *Lokomotivzüge*. Analogicznie pułk kawalerii liczył 677 głów, 695 koni, wagon amunicyjny i wagon kasowy. Ostatni wymagał 1/8 ciągu lokomotywy, konie 17⅓ w razie wykorzystania w transporcie platform lub 13 bez nich¹⁸. Tyle też niezbędnych *Lokomotivzüge* przewidywał Fischer na transport całego pułku kawalerii. Pruski oficer dalej w szczegółowy sposób analizował potrzeby innych komponentów. Pozwoliło mu to na oszacowanie potrzeb w dziedzinie siły pociągowej dla hipotetycznego transportu całego korpusu armijnego. Wedle przedstawionych wyliczeń kształtował się on następująco:

– transport 8 i ⅓ pułku piechoty wymagać miał 104⅓ pociągu (= 8 ⅓ x 12⅓ *Lokomotivzüge*);

14 E.D. Brose, *The Politics of Technological Change in Prussia. Out of the Shadow of Antiquity*, Princeton 1993, s. 224–225.

15 [F.L. Fischer], *Über die militärische Benutzung der Eisenbahnen*, Berlin 1836; [F.L. Fischer], *Darlegung der technischen und Verkehrs-Verhältnisse der Eisenbahnen nebst darauf gegründeter Erörterung über die militärische Benutzung derselben, und über die zur Erleichterung dieser Benutzung zu treffenden Anordnungen*, Berlin–Posen–Bromberg 1841.

16 [F.L. Fischer], *Darlegung...*, s. 33–35.

17 Co oznaczało w analizie Fischera, że transport samej piechoty wykorzystywał ⅔ siły pociągowej jednej lokomotywy. Była to często stosowana jednostka przeliczeniowa stosowana we wczesnych pismach teoretycznych dotyczących sfery kolei, przed ugruntowaniem fachowej terminologii. Niejednoznaczność części sformułowań może budzić wątpliwości nawet u obeznanego z tematem czytelnika, stosowane jednostki miary stanowią jednak zapis początków kształtowania się języka dotyczącego opisu sfery transportów.

18 Platformy były w tym wypadku nieoestoniętymi wagonami wykorzystywanymi do imrowizowanego przewozu zwierząt.

– 7 pułków kawalerii – 91–122⅓ pociągu (= 7 x 13 = 91 lub 7 x 17⅓ = 122⅓ *Lokomotivzüge*);

– 96 dział – 63⅓ pociągu;

– most pontonowy – 9 pociągów;

– generalicja i sztab – 10 pociągów.

Razem wedle wyliczeń dawało to zapotrzebowanie na 309⅓¹⁹ ciągu lokomotywy plus 3500–4000 wagonów. Mając na uwadze, że w Belgii było wówczas zaledwie 100 lokomotyw i 1000 wagonów, Fischer nie widział na ten moment możliwości skoncentrowania za pomocą kolei jednorazowo sił całego KA.

Fischer nie był odosobniony w swych obawach, podzielał je choćby kapitan Albert du Vignau, który w 1837 r. dokonał bardzo podobnej analizy w oparciu o transport na hipotetycznej trasie Głogów–Koloniam o długości 120 mil²⁰. Przyjmował potrzebę istnienia linii dwutorowej, podzielonej na 6-milowe odcinki, każdy obsługiwany przez trzy lokomotywy, dwie do transportu w obie strony i jedną jako rezerwę. Parowóz miał mieć siłę 4 koni, wagę 50 cetnarów, a ładunek brutto, jaki mógł przewieźć z prędkością 3 mil na godzinę, wynosił 400 cetnarów. Pozwalało to utworzyć pociąg z 6 wagonów osobowych po 24 osoby w każdym. Druga maszyna, do transportu materiałów, miała mieć siłę 6 koni, wagę 80 cetnarów, ciągnąć ładunek brutto 600 cetnarów. Skład miało tworzyć 5 wagonów towarowych po 80 cetnarów. Przyjęty ciężar wagonu osobowego wynosił 20 cetnarów, żołnierza z wyposażeniem 200 funtów, pusty wagon towarowy mógł ważyć 30 cetnarów. Na każdej stacji co 6 mil winny się ponadto znajdować cztery wagony towarowe, jako rezerwa do transportu materiałów i ludzi. Trzecia lokomotywa winna mieć siłę 6 koni, tak by w szczególnym wypadku mogła ciągnąć nawet 5 wagonów towarowych. Autor nie widział konieczności większej nośności na z założenia ograniczonej trasie. Du Vignau planował transport jedynie w czasie dnia, obliczany na 15 godzin. Wobec konieczności uzupełnienia wody, opału i innych materiałów na stacjach, efektywna prędkość transportu miała wynosić 6 mil albo jedną stację na 3 godziny. W wariantcie zakładającym niezakłócanie normalnego ruchu cywilnego na linii, przy zachowaniu idealnego porządek i brak zakłóceń na stacjach, możliwe były tylko dwa odjazdy i przyjazdy dziennie (dwa razy w jedną i dwa w drugą stronę) jednej lokomotywy. Du Vignau przyjmował w takim wypadku możliwość dostosowania dostępnych wagonów towarowych do transportu 12 żołnierzy, pociąg złożony z lokomotywy o sile 6 koni i 10 takich wagonów, zapewniał teoretyczną możliwość załadowania w Głogowie i wysłania w ciągu jednego dnia 528 osób, a zatem siły połowy batalionu, który przebyłby odcinek do Kolonii, w 20 stacjach, bez ryzyka uszkodzenia torów i składu, w ciągu 11 dni²¹.

Przyjmując możliwość wykorzystania wszelkich dostępnych środków przedsiębiorstwa, du Vignau wyliczał 320 wagonów,

19 Fischer popełnił błąd w sumowaniu, podając liczbę 308 i ⅓ *Lokomotivzüge*.

20 A. du Vignau, *Ueber die Anwendbarkeit des Eisenbahnen mit Lokomotivmaschinen zu militärischen Zwecken*, „Zeitschrift für Kunst, Wissenschaft, und Geschichte des Krieges” 1837, Nr. 1, s. 35–72. Trasa miałaby bieć przez Głogów–Frankfurt nad Odrą–Berlin–Magdeburg–Brunszwik–Hanower–Minden–Bielefeld–Elberfeld–Koloniam.

21 Ibidem, s. 37–40.

z czego 120 po 24 osoby i 200 po 12 osób, co razem umożliwiałoby przewiezienie za jednym razem 5280 osób. Autor przyjmował pokonywanie dziennie 18 mil lub 3 stacji, przybycie do miejsca docelowego miałoby nastąpić po 7 dniach od wyruszenia transportu. Powrót pustych wagonów do Głogowa zakładał pokonywanie 24 mil lub 4 stacji dziennie. Umożliwiałby to przewiezienie do Kolonii kolejnych 5280 osób po 19 dniach od zarządzenia transportu, a zatem każdy kolejny transport przybywałby do celu co 12 dni²². Du Vignau uważał, że z tej analizy wynikała wysoka użyteczność kolei w szybkim wzmacnianiu załóg twierdz, zwalniającym wszelkie dostępne w okolicy siły do działań w polu. Jednocześnie jednak dla uzyskania zdolności operacyjnej wymagane było dostarczenie koni wierzchowych i pociągowych. Było to zadanie trudne, niewygodne, czasochłonne i kosztowne, w zasadzie nie do realizacji przy regulacjach z czasów pokoju, choć oczywiście istniała opcja wprowadzenia specjalnych zarządzeń na czas wojny. Następnie du Vignau zestawiał antycypowany czas przerzutu oddziałów maszerujących tradycyjnie i transportowanych koleją na trasie 120 mil. Przyjmując model trzech dni marszu i czwartego dnia odpoczynku, przy marszrucie 3 mil dziennie, dało się przebyć ten odcinek pieszo w 53 dni, a przy 4 milach na dobę w 39 dni. Średnio zatem marsz całego korpusu armijnego na trasie 120 mil trwać miał ok. 45 dni. W prezentowanym wariantcie przewaga transportu kolejowego nad zwykłym dotyczyła jedynie oddziałów o liczebność poniżej 21 120 piechoty bez koni i wozów (a zatem 4 transportów po 5280 żołnierzy), którą można by przewieźć w ciągu 43 dni (liczone jako 7 + 12 + 12 + 12 dni od zarządzenia transportu). Rozpatrując trasę krótszą, a zatem 60 mil, marsz tradycyjny całego korpusu trwałby w takim wypadku ok. 23 dni. Tymczasem skrócony do 10 stacji transport koleją piechoty korpusnej pozwalał wprowadzić na przewóz pierwszych 528 żołnierzy w 5 dni, ale ze względu na o połowę krótszy czas powrotu, dostępna w punkcie załadunku miała być od razu tylko połowa (160) wagonów. W związku z tym w ciągu 4 dni miano przetransportować jedynie 2640 osoby, a następne po 11 dniach. W efekcie 23 dnia na miejscu nie miano prawa oczekiwać czwartego transportu, co oznaczało, że w pełni zmobilizowany korpus mógł wobec tego przebyć odcinek 60 mil szybciej niż polegający na cywilnym transporcie kolejowym oddział w sile 7920 ludzi, pozbawiony koni i pociągów.

Przewidując protesty zakochanych w kolejach oficerów, du Vignau odrzucał sugestie dotyczące możliwości zwiększenia liczby lokomotyw i wagonów na poszczególnych liniach. Jego zdaniem nie było to możliwe w ekonomicznego punktu widzenia, twierdził jednak, że jeśli za 10–20 lat przytoczone przezeń liczby 5280 i 2640 zostaną podwojone lub potrojone, i tak nie zmieni to niczego w zasadach wykorzystania kolei do celów wojskowych. Zakładał ogólnie, że liczba piechoty jaką można przetransportować koleją szybciej niż normalnym sposobem, zależała od odległości. Liczba głów, jakie bez koni i pociągów można było przewieźć koleją w czasie krótszym od tradycyjnego marszu była zdaniem du Vignau stała i wynosiła mniej niż 500/3 raz tyle mil jak długa była linia kolejowa²³.

Analizując te nieco późniejsze opinie, nie może dziwić zachowawczy ton wniosków komisji z lipca 1836 r.²⁴. Raport stanowił wyrażnie, że nowe szlaki kolejowe powinny powstawać głównie z uwzględnieniem celów komercyjnych, a ich wykorzystanie do celów wojskowych ograniczało się do trzech głównych sfer: transportu w pełni uzbrojonych i gotowych do walki mas wojsk; transportu uzupełnień w amunicji, broni i innych materiałach; dowozu zaopatrzenia z głębiej położonych prowincji. Wnioski te poparto wyliczeniami opartymi o warunki funkcjonowania linii Liverpool–Manchester. Założono, że jedna lokomotywa mogła zapewnić możliwość przewiezienia 93 ludzi z bronią i bagażami albo ładunku o wadze 186 cetnarów przez 1,5 h na trasie 6,5 mili, a zatem z prędkością 4,5 mili/h. Przy zakładanej konieczności 1½ h na odpoczynek obsługi, maszyny i uzupełnienie materiałów na stacji, łącznie zatem do przebycia odcinka 6,5 mili niezbędne były 3 godziny. Trasa licząca 53 mile wymagała 8 takich stacji, a zatem transport zakładanego oddziału musiał trwać 8 x 3 h = 24 h. Na stacjach końcowych potrzebne było po 2,5 h na odpoczynek i sprawdzenie lokomotywy, co przy zakładanym czasie podróży wynoszącym 1,5 h, dawało łącznie 8 h przerwy między pociągami w eszelonie. Kolej Manchester–Liverpool była wedle szacunków wyposażona wówczas w 12 czynnych lokomotyw, co umożliwiało sformowanie eszelonu w sile 12 x 93 = 1116 ludzi, mniej więcej ekwiwalent batalionu. Transport 24 batalionów piechoty, a zatem całej piechoty jednego KA wymagał wykorzystania 24 eszelonów, a więc od wyruszenia pierwszego transportu do wysłania ostatniego minąć musiało 23 x 8 h = 184 h. Przyjmując, że pierwszy osiągnąłby cel w czasie 24 h, transport na trasie 52 mil trwałby 184 + 24 = 208 h, a zatem 8 dni i 16 h. Założenia te zestawiono z warunkami przemarszu po hipotetycznej trasie z Berlin do Nadrenii o długości 100 mil, przy czym zastrzeżono, że istniała wówczas 84-milowa szosa biegnąca przez Kassel albo Hildesheim. Dla transportu piechoty zakładano potrzebę utworzenia 17 stacji co 6 mil, z czasem niezbędnym do pokonania stacji wynoszącym 3 h, z uwzględnieniem postoju, przeglądów itp. Postój na stacjach krańcowych każdorazowo zgodnie z wcześniejszym założeniem 2½ h, podróż powrotna pustego eszelony 2 h. łącznie dawało to 10 h na jeden transport. Wedle wskazanych szacunków 4 lokomotywy były w stanie obsłużyć transport ¼ batalionu, a zatem 24 bataliony wymagałby w sumie 32 eszelonów. W związku z tym czas wymagany od momentu zarządzenia transportu o wysłania wszystkich eszelonów wynosiłby 31 x 10 h = 310 h. Podróż jednego eszelonu z Berlina do Nadrenii była szacowana na 17 stacji po 3 h, a postoje na 16 stacji po 1½ h, co dawało razem 51 h + 24 h = 75 h. W związku z tym łączny czas transportu koleją 24 tys. piechoty wymagał według członków komisji 310 h + 75 h = 385 h, a zatem 15 dni i 1 h. Maszerując, żołnierze potrzebowaliby do tego celu 28 dni z zastrzeżeniem, że bezpośrednia szosa liczyła maksymalnie 84 mile. Obliczenia dotyczące możliwości transportu całych korpusów, złożonych z wszystkich rodzajów broni wskazywały na bezsens takiego przedsięwzięcia. Kawaleria korpusu liczyła 4200 koni. Człowiek i koń ważyli razem 12 cetnarów, całość formacji łącznie

50 400 cetnarów. Wymagało to sformowania 30 eszelonów, czas transportu 16½ dnia. Jeden eszelon mógł zabrać 140 jeźdźców, ale pod warunkiem posiadania platform i rezerwy 28 platform na każdej stacji. Transport koni artyleryjskich to kolejnych 20 eszelonów, 960 cetnarów, 96 koni. Platformy mogły pomieścić nie więcej niż 5 koni. W związku z tym do transportu całego KA wymagane było 44 dni, 16 dni więcej niż marsz pieszy. Wyciągnięto z tego wniosek, że sens wobec tego miał jedynie transport do szczebla dywizji złożonej z trzech rodzajów broni na trasie o długości 100 mil. Można było także przyspieszyć transport części artylerii lub kawalerii.

Cechą wspólną wszystkich powyższych rozważań był, rzecz jasna, ich abstrakcyjny charakter, wynikający wprost z braku własnych doświadczeń. Prusy wciąż jeszcze nie podjęły bowiem decyzji o formie rozbudowy własnej sieci kolejowej. Następstwem raportu były wielomiesięczne debaty w Staatsministerium. W lutym 1837 r. minister wojny gen. porucznik Job von Witzleben ponownie zwołał naradę, podając po raz kolejny pod dyskusję wnioski komisji²⁵. Do rady ponownie zaproszono Rühlego, który przedstawił 6 października memoriał potwierdzający prezentowany wcześniej punkt widzenia środowisk wojskowych²⁶. Poinformowany o tych ustaleniach Fryderyk Wilhelm III był zdania, że na tyle ile to możliwe, rozbudowa sieci kolejowej musi uwzględniać pryncypia militarne. W tym też duchu już wcześniej wydany został rozkaz z 13 VIII 1837 r., nakazujący inspekcję wojskową każdej planowanej trasy²⁷. Budowę kolei pozostawiono początkowo w rękach spółek prywatnych, a umożliwiającą to ustawa z 3 XI 1838 r. nie wprowadzała konkretnych regulacji dotyczących wykorzystania kolei w razie kryzysu lub wojny²⁸. Mimo to, ze względu na niejasne przepisy paragrafu 43, pozbawiającego spółki prawa do odszkodowania w razie zniszczeń wojennych lub przestojów w działalności, ustawa była krytykowana nawet przez środowiska cywilne²⁹. Sprawy tej nie załatwiono jednak przez kolejnych pięć lat.

Pierwsze praktyczne próby i transport z 1846 roku

Powstanie pierwszych pruskich tras kolejowych umożliwiło przeprowadzenie testów. Pierwszą próbę wykonano zresztą już 28 X 1838 r., kiedy to pod pretekstem ułatwienia powrotu z manewrów, król Fryderyk Wilhelm III na własny koszt zarządził przewiezienie koleją ok. 8 tys. żołnierzy piechoty pułków gwardii na trasie Poczdam–Berlin (26,5 km)³⁰. Była to jednak przede wszystkim próba „paradna” o propagandowym charakterze,

o niewielkim znaczeniu dla wniosków o użyciu nowego środka transportu do celów wojskowych. O wiele bardziej doniosłe badanie przeprowadzono na zlecenie Kriegsministerium w 1842 r. Ze szcztąkowych danych na temat prac komisji wiadomo, że przeprowadzono dwie próby. Najpierw na liczącej 3¼ mili trasie z Berlina do Zehlendorf przewieziono w obie strony baterię dział 12-funtowych bez pełnego zaprzęgu. Kolejny test objął obustronny transport z Berlina do Wittenbergi (25½ mili) kawalerii i pontonierów z trzema łodziami³¹. Wiadomo, że pierwszy transport wymagał pociągu złożonego z lokomotywy i 21 wagonów. Zaletą była niewątpliwie szybkość, zakładany odcinek został bowiem pokonany w ok. 20 minut. Brak źródeł uniemożliwia odpowiedź na pytanie o dokładny przebieg tekstów lub podobne badania tego rodzaju. Wydaje się jednak, że dowodzą one o powolnej zmianie atmosfery i nastawienia władz wojskowych. Świadczyć może o tym choćby ton recenzji wydanej w 1842 r. pracy *Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert* Karla Eduarda Pönitza³². Omawiając ją Ludwig Blesson, prominentny redaktor pruskiego „Militair-Literatur-Zeitung”, porównując pracę z książką Fischera, wyraźnie skłaniał się ku tezom saskiego oficera, wskazującego na konieczność odejścia od teoretycznych rozważań wobec wzrastających możliwości kolei³³. W tych realiach, przy okazji zatwierdzenia statutu Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn) w listopadzie 1843 r. umieszczono regulacje dotyczące wymogów stawianych spółkom wobec transportów wojskowych³⁴. Powtarzano je następnie z tą samą treścią w kolejnych tego rodzaju aktach³⁵. Przedsiębiorstwa zobowiązano do wystawienia na żądanie władz wojskowych całego dostępnego, a nie tylko czynnego taboru. Wojsko mogło także wykorzystać do transportu własny tabor, dostosowany do jego potrzeb. Określono również obowiązek zagwarantowania dostarczenia odpowiedniej liczby wagonów zdolnych do przewozu koni oraz specjalnych wagonów o długości 12 stóp.

Wszystko to świadczyło o coraz poważniejszym traktowaniu kolei przez wojsko. Przejawem tego był choćby protest złożony przez szefa Korpusu Inżynierów i Pionierów, gen. piechoty Ernsta von Astera 2 VI 1844 r., informujący o ryzyku, z jakim wiązała się rozbudowa sieci kolejowej dla aż 17 pruskich twierdz³⁶. Te i podobne obiekcje³⁷ zostały zignorowane przez ówczesnego

22 Ibidem, s. 40–41.

23 Ibidem, s. 45–47.

24 GStA PK, I. HA, Rep. 90, Nr. 1674, Unvorgreifliche Ansichten über die Benutzung der Eisenbahnen zu militärischen Zwecken in technischer Beziehung, Berlin 4 VII 1836, k. 23–47.

25 K.-J. Bremm, *Von der Chaussee...*, s. 60–61.

26 GStA PK, I. HA, Rep. 90, Nr. 1674, Denkschrift über die bei Beurteilung von Kunstbauten überhaupt und von Eisenbahnen insbesondere in Anwendung zu bringenden Grundsätze, 6 X 1837, k. 103–108.

27 *Die Entwicklung des Militärreiseneisenbahnwesens vor Moltke*, „Beihefte zum Militär-Wochenblatt” 1902, s. 241.

28 *Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen. Vom 3. November 1838*, [w:] *Gesetz-Sammlung für die Königlich-Preussischen Staaten 1838*, Nr. 35, s. 505–516.

29 D. Hanseemann, *Kritik des preussischen Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838*, Aachen–Leipzig 1841, s. 116–118. Zob. także B. Meinke, *Die ältesten Stimmen über die militärische Bedeutung des Eisenbahnen. 1833–1842*, AfE 1919, Bd. 42, s. 56–58.

30 „Allgemeine Militär-Zeitung” (dalej: AMZ) 1839, Nr. 82, s. 651.

31 Krótkie relacje także: AMZ 1842, Nr. 61, s. 487; 1843, Nr. 25, s. 194.

32 [K.E. von Pönitz] Pz., *Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert. Nebst Entwurf zu einem militärischen Eisenbahnsystem für Deutschland*, Adorf 1842.

33 L. Blesson, 1) *Darlegung der technischen und Verkehrs-Verhältnisse der Eisenbahnen nebst darauf gegründeter Erörterung über die militärische Benutzung derselben, und über die zur Erleichterung dieser Benutzung zu treffenden Anordnungen*, Berlin, Mittler 1841... 2) *Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert. von Pz. Nebst Entwurf zu einem militärischen Eisenbahnsystem für Deutschland. Adorf 1842*, „Militair-Litteratur-Zeitung” 1843, Nr. 17, s. 137–141.

34 *Bedienungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahn für militairische Zwecke*, [w:] *Gesetz-Sammlung für die Königlich Preussischen Staaten 1843*, s. 373.

35 Np. *Statuten von Wilhelms-Bahngesellschaft. Vom Februar 1844*, [w:] *Gesetz-Sammlung für die Königlich Preussischen Staaten 1843*, s. 129–130; *Statut für die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft*, [w:] *Gesetz-Sammlung für die Königlich Preussischen Staaten 1843*, s. 321–322.

36 U. von Bonin, *Geschichte des Ingenieurkorps und der Pioniere in Preußen*, Tl. 2: *Von 1812 bis zur Mitte des neunzehnten Jahrhunderts*, Berlin 1878, s. 252; H. Frobenius, *Geschichte des preussischen Ingenieur- und Pionier-Korps von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Jahre 1886: auf Veranlassung der Königl. General-Inspektion des Ingenieur- und Pionier-Korps und der Festungen nach amtlichen Quellen*, Bd. 1: *Die Zeit von 1848 bis 1869*, Berlin 1906, s. 6–7.

37 *Über das Verhältnis der Eisenbahnen zur Befestigungskunst*, „Archiv für die Artillerie- und Ingenieur-Offiziere” 1846, Nr. 1, s. 39–60.

ministra wojny Hermanna von Boyen, który we współpracy z Peuckerem forsował w tym czasie optymalny z militarnego punktu widzenia przebieg *Ostbahn*³⁸. Pruska armia wciąż jednak miała bardzo ograniczone doświadczenia w wykorzystaniem kolei, choć w tej materii należy wskazać na zasadniczy brak źródeł. Dzięki jednej z historii pułkowych wiadomo na przykład, że kolej wykorzystano do przewiezienia z Wrocławia do Świdnicy batalionu fizylierów 22. Pułku Piechoty, skierowanego do tłumienia buntu tkaczy sowiogórskich w 1844 r.³⁹. Trudno uznać ten transport za coś innego niż akcję o charakterze policyjnym, tym niemniej było to niewątpliwie przedsięwzięcie w obliczu kryzysu, z tego względu brzemienne w doświadczenia. Monografia pułkowa opisuje je zresztą jako stosunkowo poważną akcję zbrojną⁴⁰. Tym bardziej może zastanawiać zasadniczy brak opisu doświadczeń z tym związanych. Pozostaje postawić otwarte pytanie, o ilu podobnych operacjach nie wiemy?

W tej sytuacji najlepiej znaną i uznawaną za pierwsze faktyczne użycie kolei w sytuacji kryzysowej, a w mojej ocenie także potencjalnie bojowej, należy uznać wykorzystanie Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahn) i Kolei Wrocławsko–Świdnicko–Świebodzickiej (Breslau–Schweidnitz–Freiburger Eisenbahngesellschaft) do transportu oddziałów na granicę z opanowanym przez insurgentów Krakowem. Choć nie doszło wówczas do walk, zachowane rozkazy wskazują jednoznacznie, że strona pruska wyraźnie szykowała się do potencjalnego starcia zbrojnego. Wnioski z transportu są świetnie udokumentowane⁴¹, a ponieważ omawiałem je już w osobnym tekście, ograniczę się do głównych wniosków z tego przedsięwzięcia. Według raportu sporządzonego na potrzeby armii, w czasie całego przedsięwzięcia Koleją Górnośląską przetransportowano 9990 ludzi, w tym oficerów, 309 koni, 16 dział, 15 wozów amunicyjnych, 30 wozów pociągowych, a Koleją Wrocławsko–Świdnicko–Świebodzicką 2325 ludzi, 14 koni i 2 wozy pociągowe. Sprawozdanie autorstwa nadinżyniera Augusta Rosenbauma zawiera zaś informację o przewiezieniu w liczącym 24 dni okresie 22 II–17 III 1846 r. Koleją Górnośląską 10 031 osób, 308 koni, 61 wozów, itd. Występujące rozbieżności są trudne do jednoznacznego rozwikłania, widać jednak wyraźnie, że transport ten był największym z dotychczasowych przedsięwzięć wykonanych przez armię pruską. Pokazało to także potencjalną możliwość transportu niemal połowy korpusu ze sprzętem na odcinku 23,9 mil niemieckich, a zatem krótszym od zakładanej wcześniej oplotalności. Podsumowując cały transport Rosenbaum z dumą stwierdzał, że w razie potrzeby Kolej Górnośląska mogła ze swoimi czasowo wciąż jeszcze ograniczonymi środkami zwiększyć przepustowość trzy-

krotnie. Na podstawie wyliczeń podkreślał również możliwość przewozu całego KA, nawet na trasie o długości 60 mil niemieckich. Raport wojskowy określał maksymalne dzienne możliwości transportowe Kolei Górnośląskiej na 1556 osób, 44 konie, 2 działa, 6 wozów albo 1183 osoby, 103 konie, 9 dział, 9 wozów, zaś możliwości transportowe jednego pociągu na 766 osób, 5 koni, 3 wozy lub 221 osób, 98 koni, 8 dział, 6 wozów (1-mostowy). Były to liczby, które pozwalały rozważać ograniczoną operację wojenną i były swoistą demonstracją siły, stąd nie dziwi, że oba raporty szybko upubliczniono⁴². Armia pruska wyniosła z przedsięwzięcia wiele doświadczeń, szczególnie w zakresie transportu kawalerii i artylerii. W przyszłości miały one służyć za podstawę wszelkiego rodzaju inicjatyw w tej materii.

Jakkolwiek zgadzam się z Vojtěchem Szajkó, że transport miał w dużej mierze improwizowany charakter⁴³, należy go uznać za wielki sukces strony pruskiej. Dumny Rosenbaum z wyrażną satysfakcją wspominał, że 4 marca nadzorował osobiście transport artylerii, dowodził nim wspomniany major du Vignau, który w wyraźną niechęcią musiał przyznać, że kolej sprawdziła się w obliczu zagrożenia lepiej niż przypuszczał⁴⁴.

Czas próby – kryzysy z lat 1848–1850

Wobec powyższych uwag za zaskakujące należy uznać to, że na kanwie doświadczeń nie podjęto natychmiastowej próby wydania regulacji normującej założenia wykorzystania kolei w razie działań zbrojnych. Wciąż w mocy były szczątkowe normy ze statutów spółek, przyjęte w 1843 r. Trudno obecnie wyjaśnić w pełni ten stan rzeczy, tymczasem w związku z sekwencją zdarzeń, zapoczątkowanych w marcu 1848 r., Prusy stanęły na krawędzi wojny, zyskując sporo szans na uzupełnienie swego bagażu doświadczeń. Na temat transportów z lat 1848–1850 wiemy niestety niewiele. Nie zachowała się bogata dokumentacja dotycząca prowadzonych wówczas operacji, istniejąca przed 1945 r.⁴⁵. Za podstawę analizy służyć muszą zatem głównie dwa istotne zestawienia pt. *Übersicht des Verkehrs und der Betriebsmittel auf den inländischen und den benachbarten ausländischen Eisenbahnen für militärische Zwecke*, wydane przez Sztab Generalny odpowiednio w 1848⁴⁶ i 1855 r.⁴⁷. Są one związane

z powstaniem sekcji GGS, która monitorowała rodzimy i zagraniczny rozwój sieci kolejowej⁴⁸. Szczególnie mocno, rzecz jasna, interesowano się poczynaniami francuskimi⁴⁹.

Pierwszy dokument⁵⁰ zawiera przede wszystkim informacje o potencjale przewozowym dla celów wojska poszczególnych pruskich linii kolejowych w roku 1848. Należy zaznaczyć, że są to dane bardzo lakoniczne, o często niejasnym, wyrywkowym charakterze. Choć starano się je wykonać wedle pewnego schematu, w podanych danych z łatwością da się zauważyć stosowanie niekonsekwentnej terminologii, często można także mieć zasadnicze wątpliwości co do intencji autorów dokumentu. Brak materiału porównawczego utrudnia niestety weryfikację wykraczającą poza wskazanie wątpliwości. Trudno chociażby określić czy podawane liczby odnoszą się w części wypadków do maksymalnych możliwości transportowych, czy też sytuacji wykorzystania taboru bez zakłócania normalnego ruchu na danej trasie. Mimo tych zastrzeżeń materiał ten jest warty analizy, pokazuje bowiem ocenę potencjału pruskich spółek kolejowych w oczach wojska.

Linia Stargard–Poznań (24 mile) pozwalała wystać dziennie transport sześciu pociągów, każdy z 800 piechurami lub 80–100 kawalerzystami z końmi. W wypadku dobrej pogody, tzn. bez przeciwnego wiatru, w jednym pociągu można było zmieścić nawet 1015 ludzi, pięć koni i cztery wozy. Linia Berlin–Hamburg (38 mil) bez zaburzenia normalnego ruchu na linii pozwalała przewieźć dziennie alternatywnie 3000 cetnarów materiałów / 1500 piechurów / 150 kawalerzystów / 50 dział / 50 wozów amunicyjnych lub bagażowych. Jednym pociągiem można było przewieźć: 2000 cetnarów materiałów / 1000 piechurów / 10 kawalerzystów / 40–45 dział 6- lub 12-funtowych / 40–45 wozów amunicyjnych lub bagażowych. Długa na 19 mil linia Berlin–Poczdam–Magdeburg pozwalała natychmiast zorganizować w czasie zagrożenia transport 3000 żołnierzy piechoty, a w ciągu 24 h – 12 000 piechoty. Możliwe było także przewiezienie 1½ szwadronu kawalerii lub baterii artylerii. Stosunkowa krótka linia Magdeburg–Halberstadt (7¾ mili) zapewniała dziennie cztery pociągi w każdym kierunku. Każdy z nich składać się mógł z 18 wagonów przewożących 400 ludzi, alternatywnie 18 dział lub wozów albo 54–72 konie. W wypadku dłuższego, liczącego 42 wagony składu możliwy był przewóz 1050 ludzi lub 42 dział albo wozów lub 126–168 koni. Linia Magdeburg–Lipsk miała długość 15¾ mili. Na potrzeby wojskowe mogła przyjąć 5 pociągów dziennie w każdym kierunku. Podwójny tor umożliwiał niezakłócony transport. Każdy pociąg w wypadku podczepienia 18 wagonów zapewniał możliwość transportu 400 ludzi lub 18 dział albo wózów lub 52–72 koni. Skład złożony z 25 wagonów: 700 ludzi lub 28 dział albo wozów lub 84–112 koni. Po linii Halle–Gerstungeno długości 25 mil mogło kursować dziennie 6–8 składów plus potencjalnie dwa pociągi specjalne. Jeden pociąg 60-osiowy zapewniał przewóz 2000–2500 cetnarów ładunku /

1000 żołnierzy / 90–100 koni / 60 dział 6-funtowych / 30–35 dział 12-funtowych. Pociąg 40-osiowy gwarantował ⅔ z tego. Kolej Berlin–Anhalt (20¼ mili) pozwalała przewieźć w obie strony 14–40 wagonów po 600–1000 ludzi. W jedną stronę można było natomiast postać trzy pociągi z 810 osobami i ładunkiem do 3000 cetnarów. Bez zakłócania normalnego ruchu pozwalało to na transport w zimie 1020 ludzi; latem 590 ludzi / 2000 cetnarów ładunku. W razie zagrożenia w jednym kierunku istniała możliwość wysłania dziennie 4500 ludzi lub 3000 cetnarów ładunku. Linia Jüterbog–Riesa liczyła 10,4 mili, pozwalając bez zakłóceń na transport 810 żołnierzy dziennie. Kolej Dolnośląsko-Marchijska miała ponad 50 mil długości. Dostępne lokomotywy i wagony pozwalały na wysłanie w ciągu 24 h dwóch pociągów pasażerskich i dwóch towarowych. W każdym z nich mieściło się 1000 żołnierzy / 100 koni i kawalerzystów / jedna bateria piesza z ośmioma działami / 20–25 wozów. Maksymalne dzienne możliwości transportowe wynosiły tu 4500 ludzi / 3000 cetnarów w pięciu pociągach, wymagało to jednak zakłócenia normalnego ruchu na linii, bez tego możliwy był przewóz połowy tego wagomiaru. Dolnośląska Kolej Boczna (Niederschlesische Zweigbahn, 9½ mili) gwarantowała dziennie przewóz 200–400 osób, maksymalnie bez zakłóceń normalnego ruchu na trasie można było natomiast przetransportować 1200 osób lub 2400 cetnarów. Każdy pociąg mógł zabrać 600 ludzi / 500 ludzi, 18 koni, 2 wozy, ok. 2000 cetnarów / 180 ludzi, 6 dział, 36 koni i 12 wozów. Maksymalne obciążenie linii wynosiło cztery pociągi po 1200 cetnarów w jednym kierunku albo podwojeniu mocy pociągowej⁵¹ 1800 cetnarów netto. Dawało to maksymalnie 2400–3600 ludzi, czyli 2,5–3,5 batalionu bez koni i wozów. Alternatywnie można było przewieźć baterię dział 6-funtowych z ludźmi, 72 konie i 1½ batalionu lub 44 wozy, 72 konie i ludzi do maksymalnego udźwigu. Linia Wrocław–Świebodzice miała długość 7¾ mili, a odnoga do Świdnicy 1¼ mili. W ziemie mogła ona przyjąć trzy, a w lecie cztery pociągi, brak informacji o powodach tej różnicy. Każdy z nich mógł przewieźć 600 piechurów lub 90–100 kawalerzystów lub 20 dział albo wozów. Maksymalne możliwości transportowe Kolei Wrocławsko–Świdnicko–Świebodzickiej wynosiły 1000 cetnarów, a zatem 360 koni lub 80 wozów. Omawiane już możliwości Kolei Górnośląskiej, która dwa lata po wydarzeniach w Krakowie miała już 2¾ mili szacowano wówczas na 2,5 pociągu dziennie w obie strony, przy użyciu rezerwowej lokomotywy i bez zakłóceń w normalnym ruchu. Przy lekkich lokomotywach pozwalało to dziennie na transport 400–450 ludzi / 60–70 kawalerzystów / 16–18 dział lub wozów. Użycie ciężkich lokomotyw zdwajało możliwości: 900–1000 ludzi / 160 kawalerzystów / 32–36 dział lub wozów. Możliwości transportowe spółki wzrosły zatem nieznacznie w stosunku do raportu. Jako bardzo niktę określono możliwości transportowe linii Brzeg–Nysa. Trasa o długości 6½ mili mogła zaoferować dwa pociągi dziennie z ośmioma wagonami i to przy wypożyczeniu składu z Kolei Górnośląskiej. Porównywalna długością (7 mil) Kolej Wilhelma również mogła zaoferować natychmiast do celów wojskowych dwa pociągi dziennie w każdym kierunku. Pozwalały one przewieźć 100–225 osób i 1000 cetnarów ładunku. W jednym pociągu mieściło się potencjalnie 80 oficerów,

38 *Vortrag des militärischen Referenten (Generalmajor Eduard v. Peucker) in der Sitzung des Hohen Staatsministeriums vom 14. Januar 1845 über den Verlauf geplanten Ostbahn zur Weichsel und nach Königsberg*, [w:] K.-J. Bremm, *Von der Chaussee...*, s. 240–242.

39 *Bericht des Langenbielauer Patrimonialgerichts über den Aufstand*, [w:] Ch. von Hodenberg, *Aufstand der Weber. Die Revolte von 1844 und ihr Aufstieg zum Mythos*, Bonn 1997, s. 240–252. Zob. także K. Pludro, *Powstanie Tkaczy Sowiogórskich (czerwiec 1844)*, Bielawa 2004.

40 *Geschichte des 1. Oberschlesischen Infanterie-Regiments Nr. 22 von seiner Gründung bis zum Gegenwart*, Berlin 1884, s. 157.

41 Bundesarchiv Abteilung Berlin-Lichterfelde w Berlinie (dalej: BAB), DB 5-I/42, Abschrift: Ober. Ingenieur Rosenbaum, Breslau, den 5. Juli 1846, b.p.; GStA PK, I. HA, Rep. 93 E, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, Nr. 2372, Erfahrungen über die Benutzung der Eisenbahnen zu militärischen Zwecke, gesammelt bei einigen Verfahren und bei Zusammenziehung eines Truppen-Detachements der Krakauer Grenze, VI 1846, k. 2–9.

42 *Erfahrungen über die Benutzung der Eisenbahnen zu militärischen Zwecke, gesammelt bei einigen Verfahren und bei Zusammenziehung eines Truppen-Detachements der Krakauer Grenze*, „Militair-Wochenblatt” 1846, Nr. 28, s. 124–126; Nr. 29, s. 128–130, przedruk: AMZ 1846, Nr. 97, s. 769–772; Nr. 98, s. 777–780; Streszczenie: „Beilage zur Eisenbahn-Zeitung” 1846, Nr. 33, s. 282. Raport Rosenbauma został zaprezentowany przy okazji omawiania na forum Zgromadzenia Związku Niemieckiego sprawy wpływu kolei na zdolności obronne państw niemieckich 13 I 1848; BAB, DB 5-I/41, Abzug Bundestags-Protokoll der 2. Sitzung v. 13. Jan. 1848. § 48 Den Einfluss der Eisenbahn auf die Wahrhaftigen des Deutschen Bundes betr., b.p.

43 V. Szajkó, *Železnice...*, s. 37.

44 BAB, DB 5-I/42, Abschrift: Ober. Ingenieur Rosenbaum, Breslau, den 5. Juli 1846, b.p.

45 GStA PK, IV. HA, Rep. 15 A, Generalstab, Kriegsarchiv der Kriegsgeschichtlichen Abteilung, Nr. 882, Kriegs-Archiv, Sektion II, Kap. XV, k. 18–29.

46 GStA PK, BPH, Rep. 50 D, Nachlass Friedrich Wilhelm IV, Nr. 9, Übersicht des Verkehrs und der Betriebsmittel auf den inländischen und den benachbarten ausländischen Eisenbahnen für militärische Zwecke, 1848, b.p.

47 GStA PK, IV. HA, Rep. 5, Kriegsministerium, Zentraldepartement, Ministerialabteilung, Nr. 13, Übersicht des Verkehrs und der Betriebsmittel auf den inländischen und den benachbarten ausländischen Eisenbahnen für militärische Zwecke, 1855.

48 BA-MA, GGS/OHL, PH 3/124, Die Organisation des Großen Generalstabs von 1803 bis 1914. Ausarbeitung von Major a. D. Stoeckel (handschriftlich), b.d., k. 62–70.

49 *Französische Ansichten über die militärische Benutzung und Bedeutung der Eisenbahnen vornehmlich für Frankreich*, „Beiheft zum Militair-Wochenblatt” 1845, Juli und August, s. 421–427.

50 GStA PK, BPH, Rep. 50 D, Nr. 9, Übersicht des Verkehrs und der Betriebsmittel auf den inländischen und den benachbarten ausländischen Eisenbahnen für militärische Zwecke, 1848, b.p.

51 Nie da się określić, co autorzy projektu mieli na myśli.

350–400 żołnierzy, 50 koni z jeźdźcami, dwa działa i dwa wozy bagażowe. W przypadku użycia dwóch maszyn – o ⅓ więcej. Bez zakłócania ruchu można było przewieźć dziennie 800–1000 osób, 1800–2000 cetnarów ładunku. Maksymalne możliwości transportowe wynosiły natomiast 1500 ludzi, 120 koni, 12 dział i 200–300 cetnarów ładunku w maksymalnie trzech pociągach. Wreszcie koleje w Nadrenii, z kluczową trasą Kolonia–Minden (35 mil), która oferowała dwa pociągi dziennie, jeden skład nocny, a dodatkowo dwa pociągi dziennie z Deutz do Düsseldorfu. Każdy skład przewozić mógł 1000 ludzi / 100 koni z obsadą / 40 dział lub wozów. Maksymalnie z Minden do Deutz można było przewieźć 5000 ludzi, 100 koni, 40 wozów, 2000 ładunku. Bez zaburzenia ruchu ⅓–½ tego. Linia Münster–Hamm (4½ mil) zapewniała dziennie cztery pociągi z dwoma lokomotywami i 25 wagonami w każdym kierunku. Dawało to szansę na przewóz 1300 ludzi / 40 koni i 800 ludzi / 50 lekkich lub 25 ciężkich dział / 25 wozów. Powyższe liczby pokazują, że pruskie spółki kolejowe dysponowały w okresie Wiosny Ludów pokaźnymi możliwościami przewozowymi, co wpłynęło zapewne na wykorzystanie kolei w tężejącym kryzysie.

Pierwszy przypadek użycia kolei miał miejsce już w lutym 1848 r., kiedy to ze Śląska i Wielkiego Księstwa Poznańskiego przetransportowano z wykorzystaniem nowo otwartej linii Minden–Kolonia 37. i 38. Rezerwowe Pułki Piechoty. Dnia 11 III 1848 r. z Magdeburga do Kolonii przewieziono sześć batalionów 26. i 27. Pułku Piechoty. Na początku marca, w odpowiedzi na wrzenie rewolucyjne w Berlinie, z Erfurtu do stolicy przetransportowano 2000 żołnierzy. Brak właściwych procedur spowodował, że zawiadomiona zaledwie 24 h przed transportem spółka zmuszona była do rozładowania wagonów, co niewątpliwie naraziło ją na straty⁵². Do zagrożonego Berlina 16 III 1848 r. wysłano kolejją osiem batalionów ze Szczecina, Frankfurtu nad Odrą i Halle⁵³. Tego samego dnia z Poczdamu przetransportowano 600 ludzi z batalionu gwardii. Wojsko obsadziło najważniejsze punkty i przejęło kontrolę na liniami wokół Berlina. Dnia 18 marca kolejją wysłano z Berlina do Brandenburga and der Havel⁵⁴ kompanie batalionu jegrów gwardii, która dwa dni później wróciła do stolicy⁵⁵. Z końcem marca czasowo pełniący obowiązki ministra wojny Karl von Reyher zarządził transport do Berlina trzech batalionów 24. Pułku Piechoty z Magdeburga oraz dwóch batalionów 9. Pułku Piechoty ze Szczecina. Każdy z transportowanych batalionów liczył 1000 żołnierzy⁵⁶. W związku z konfliktem w Szlezwiku-Holsztynie i w perspektywie konfliktu z Danią, w Havelberg (dzień marszu od linii Berlin–Hamburg) ześrodkowano brygadę interwencyjną w sile pułku piechoty, batalionu fizylierów, pułku kirasjerów i 12 dział. Wobec eskalacji napięcia, 31 marca konieczne okazało się przetransportowanie z Berlina do Hamburga i dalej do twierdzy w Rendsburgu dwóch pułków piechoty gwardii, które

dotarły w całości na miejsce 7 kwietnia, w dwóch partiach liczących po dwa eszelony. Do 14 kwietnia tę samą trasę pokonało 18 dział artylerii gwardii zgromadzonych pod Havelberg. Nie zdecydowano się na przewóz kolejją kawalerii. Był to zatem typowy transport wzmacniający *ad hoc* obsadę fortyfikacji. Jak słusznie zauważa Bremm, był to jednak drugi co do liczebności transport armii pruskiej w dziejach, bowiem w ciągu dwóch tygodni przewieziono łącznie oddziały w sile 12 batalionów, czyli niemal 8700 żołnierzy i działa⁵⁷. Było to spore osiągnięcie, tym bardziej że strona pruska była niezbyt dobrze przygotowana do realizacji tak dużego przedsięwzięcia transportowego pod względem proceduralnym i aprowizacyjnym.

Pruskie wysiłki wypadają jednak stosunkowo „blado” w zestawieniu ze sprawnością, z jaką transporty większych mas wojsk organizowali Austriacy i Rosjanie w latach 1848–1849⁵⁸. Austriacy byli, dla przykładu, zdolni do przewiezienia z Pragi do Wiednia aż trzech KA, czego dokonali w październiku 1848 r. W czerwcu 1848 r. Austriacy wystąpili także o zgodę na wykorzystanie kolei śląskich do transportu swych wojsk⁵⁹. W tym wypadku pruskie Ministerstwo Wojny oprotestowało sprawę⁶⁰. Zestawienie dotyczące Kolei Górnośląskiej z 1855 r. zawiera informację o przewiezieniu Koleją Górnośląską w dniach 10–15 V 1849 r. z Krakowa do Bohumina rosyjskiej dywizji w sile 13 938 ludzi, 1065 koni, 48 dział i 172 wozów amunicyjnych. Wymagało to czterech nadprogramowych pociągów i zakłóciło pracę na linii spółki⁶¹. W tym samym czasie na trasie Koźle–Bohumin przewieziono w 604 wagonach (94 własnych i 506 dostarczonych) 14 450 ludzi, 75 dział, 949 koni, 110 wozów. W jednym pociągu podróżowało 2480 ludzi, 12 dział, 158 koni i 18 wozów⁶². W tym samym miesiącu Prusy zorganizowały trwające osiem dni transport 10 908 ludzi, 1307 koni, 107 wozów na linii Minden–Deutz. Największy z nich miał miejsce 25 V 1849 r. i objął 758 ludzi, 34 konie oraz 4 wozy. Deklarowano przy tym trzykrotnie większe dzienne możliwości transportowe⁶³. Także 25 V 1849 r. linia Magdeburg–Halberstadt posłużyła do przewiezienia 1188 ludzi, 185 koni i 25 wozów⁶⁴. Na przełomie 1849 i 1850 r. dokonano jeszcze przynajmniej kilku małych przewozów, m.in. 24 XI 1849 r. po linii Hamm–Münster pociąg złożony z dwóch lokomotyw i 22 wagonów przewiózł 804 ludzi i 13 koni⁶⁵. Dnia 1 II 1850 r. na trasie Koźle–Bohumin przemieszczono 1150 ludzi i 25 wozów, a 4 VIII 1850 r. – 1450 ludzi i 5 wozów⁶⁶.

Zdolności transportowe armii pruskiej nabrały istotnego znaczenia w obliczu widma wojny z Austrią, jakie jesienią 1850 r. zawisło nad Berlinem. Już w lipcu minister gen. porucznik Au-

gust von Stockhausen ostrzegał przed wariantem, który mógł pozwolić Austriakom na zajęcie pruskiej stolicy, bez wykorzystania kolei, w ciągu 16 dni⁶⁷. Zalecał wykorzystanie transportu kolejowego, jednak nawet w takim wypadku pełna koncentracja pruskiego Korpusu Gwardii miała zająć aż 35 dni. Tymczasem armia Habsburgów w imponujący sposób z wykorzystaniem kolei w ciągu 26 dni dokonała przegrupowania sił pięciu korpusów z Włoch na teren Czech, stąd austriackie ultimatum z 2 XI 1850 r. stanowiło realną groźbę. Strona pruska nie była zdolna do równie szybkiej odpowiedzi. Faktycznie 6 XI 1850 r. armia pruska otrzymała pierwszy od zakończenia wojen napoleońskich rozkaz pełnej mobilizacji⁶⁸. Odbywać się ona miała na podstawie planu przyjętego 10 IV 1844 r.⁶⁹, który – jak słusznie zauważył Friedrich Meinecke – był niestety finalnym produktem zapatrywań ministra Hermanna von Boyen, tkwiącego mentalnie przy rozwiązanych sprawdzonych w latach 1813–1815⁷⁰. Boyenowska wizja „systemu obronnego”, zakładająca możliwość długotrwałego powstrzymywania sił przeciwnika w przygranicznych prowincjach metodą wojny manewrowej i małej wojny nie w pełni przystawała do realiów szybkiej koncentracji sił przy pomocy kolei⁷¹. Nie ma tu miejsca na dokładną prezentację koncepcji strategicznych opracowanych przez ministra Stockhausena i szefa Sztabu Generalnego Armii Karla Reyhera. Faktycznie jednak z końcem października Prusy znalazły się w defensywie. Reyher zakładał koncentrację z końcem grudnia Korpusu Gwardii i II KA na linii Łaby pod Torgau; III i IV KA pod Erfurtem, 15. Dywizji i VII KA na prawym brzegu Renu między Koblencją i Wetzlar, 16. Dywizji w Krueznach⁷². „Wielkopolski” V KA miał wymaszerować z Poznania do Gubina, zaś cały VI KA skoncentrować się we Wrocławiu. Wyliczenia z początku listopada wskazywały na rażącą dysproporcję sił na korzyść przeciwnika, zwłaszcza w krótkim czasie⁷³. Armia pruska wymagała bowiem 55 dni na osiągnięcie pełnej zdolności bojowej. Tradycyjnie obawiano się uderzenia na jednym z trzech kierunków: na Kassel, Berlin lub Wrocław⁷⁴. W każdym z nich szybkość koncentracji była kluczowa, stąd Stockhausen zalecał w określonych przypadkach użycie kolei. Dla przykładu, w razie austriackiego natarcia na Berlin, zalecał koncentrację VII KA nie nad rzeką Lahn, a w Minden, skąd można było forsownym transportem kolejowym przewieźć piechotę i artylerię nad Łabę. Obawiał się tu jednak przerwania komunikacji przez przeciwnika. Skoncentrowany V KA stał na linii biegnącej przez Głogów, skąd można było szybko przekierować jego piechotę do Berlina. Także obsadzający Wielkopolskę I KA był w dogodnej pozycji, by podjąć marsz do Wrocławia, Głogowa lub Berlina, w ostatnim wypadku z użyciem kolei.

67 GStA PK, VI. HA, NI Stockhausen, Nr. B I, Stockhausen, Memoire, Berlin 13 VII 1850, b.p.
68 C. Jany, *Geschichte der Königlich...*, s. 185.
69 GStA PK, IV. HA, Rep. 16, Militärvorschriften, Nr. 643, Mobilmachungsplan für die preußische Armee 10. April 1844.
70 F. Meinecke, *Das Leben des Generalfeldmarschalls Hermann von Boyen*, Bd. 2: 1815–1847, Stuttgart 1899, s. 493–495.
71 J. Jędrysiak, *Koncepcje obrony wschodniej granicy Prus w latach 1815–1819*, [w:] *Wojsko – polityka – społeczeństwo. Studia z historii społecznej od antyku do współczesności*, red. J. Jędrysiak i in., Wrocław 2013, s. 149–188; J. Jędrysiak, *Granica wschodnia w pruskim planowaniu obronnym w latach 1815–1830*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2014, nr 3, s. 7–32.
72 GStA PK, VI. HA, NI Stockhausen, Nr. B I, Stockhausen, Promemoria, 8 XI 1850, b.p., Edycja: L. Dehio, *Zur November-Krise des Jahres 1850. Aus den Papieren des Kriegsministers von Stockhausen*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte” 1923, Bd. 35, Tl. 1, s. 138–139. Zob. C. Jany, *Geschichte der Königlich...*, s. 186–190.
73 L. Dehio, *Zur November-Krise...*, s. 139–141.
74 Ibidem, s. 141–145.

Zakres wykorzystania dróg kolejowych przez Prusy miał zdecydowanie charakter bezprecedensowy. Największy transport został wykonany na trasie Berlin–Zgorzelec–Wrocław, kiedy to przewieziono 32 470 żołnierzy, 248 koni, 47 wozów, 2813 cetnarów ładunku i amunicji⁷⁵. Między 15 a 22 listopada linią Poczdam–Berlin przewieziono 10 998 ludzi, 122 konie i 9 wozów. Średnia dzienna wyniosła 1376 ludzi, 15 koni i jeden wóz. Największy transport miał miejsce 20 XI 1850 r., kiedy przewieziono 2898 ludzi, 42 konie i 4 wozy⁷⁶. Dwa dni po jego zakończeniu rozpoczął się trwający do 5 XII 1850 r. przewóz 10 specjalnymi pociągami 10 128 żołnierzy, 380 koni i 54 wozów. Najcięższy przewóz wykonano 1 grudnia, gdy pociąg złożony z lokomotywy i 27 wagonów przetransportował 1026 ludzi, 35 koni i 4 wozy. Przez cały ten okres nie stwierdzono zakłóceń w normalnym ruchu na linii⁷⁷. Od 30 XI do 2 XII 1850 r. trwał transport na linii Głogów–Jankowa Żagańska. Cztery pociągi dziennie przewiozły 5775 ludzi, 278 koni i 28 wozów. Obyło się to bez zakłóceń w normalnym ruchu, możliwe było zdwojenie transportu⁷⁸. Kolejny duży przewóz odbył się w dniach 1–8 XII 1850 r. na linii Berlin–Röderau; 18 pociągów bez zakłóceń przetransportowało 16 087 ludzi, 715 koni i 88 wozów. Najliczniejszy pociąg składał się z lokomotywy, 22 wagonów, wiozących 1005 ludzi, 42 konie i 5 wozów (razem 2562 cetnary)⁷⁹. Trasą Gerstungen–Halle w dniach 7–15 XII 1850 r. przetransportowano 16 178 ludzi, 684 koni, 84 wozy. Dziennie dawało to 1197 ludzi, 76 koni i 9 wozów. Największy transport: 2 lokomotywy, 80 osi, 1001 ludzi, 42 koni i 5 wozów. Wszystko odbyło się bez zakłóceń w normalnym ruchu⁸⁰. Obszarem kolejnego przewozu stała się linia Wrocław–Świdnica, na której w okresie 15–19 XII 1850 r. 5 pociągów z 94 wagonami przewiozło 3247 ludzi, 10 koni i wozów, a zatem dziennie 649 ludzi, 2 konie i 2 wozy. Największy transport wykonano 16 grudnia, składał się on z jednego pociągu złożonego z lokomotywy i 22 wagonów, i przetransportował 775 ludzi oraz 2 konie⁸¹. Następnie w grudniu 1850 r. przewieziono kolejne 21 903 żołnierzy, 397 koni, 44 wozów, 3212 cetnarów ładunku i amunicji.

Niestety nie są znane dokładniejsze szczegóły powyższych prób transportu, same w sobie wskazują na znaczny wzrost zdolności transportowych kolei pruskich. Ich pełna ocena wymagałaby jednak dokładnego poznania celów poszczególnych przemieszczeń. Z drugiej strony, zgadzam się w pełni z Bremmem, że zestawiając wyliczenia z 1848 r. i faktyczne przejawy wykorzystania kolei do przewozu wojska z lat 1849–1850 pruski Sztab Generalny wyraźnie przeszacował możliwości w tej materii⁸². Problem z koncentracją oddziałów stanowił jeden z wielu czynników prowadzących do faktycznej kapitulacji Prus wobec austriackich roszczeń w Ołomuńcu (1850).

52 GStA PK, I. HA, Rep. 93 E, Nr. 2372, [Pismo Królewskiej Komisji Kolejowej w Erfurcie do ministra handlu, przemysłu i robót publicznych], Erfurt 10 X 1851, k. 41; ibidem, Einrichtung vom gemischter Commission Behufs des besseren Vollführung von Truppen Trapsorten pp. betreffend, Berlin 7 X 1851, k. 43–47.

53 K. von Ollech, *Carl Friedrich Wilhelm von Reyher. General der Kavallerie und Chef des Generalstabes der Armee. Ein Beitrag zur Geschichte der Armee*, Tl. 4, Berlin 1879, s. 135.

54 Od 1846 r. znajdowała się tam stacja Kolei Berlin-Magdeburg.

55 K.-J. Bremm, *Von der Chaussee...*, s. 146–148.

56 K. von Ollech, *Carl Friedrich Wilhelm von Reyher...*, s. 136.

Stracone lata? Okres 1850–1857

Przywołane doświadczenia powinny w teorii doprowadzić do dogłębnych wniosków i propozycji regulacji kwestii przewozu wojska w czasie kryzysu. Tymczasem Ministerstwo Wojny opracowało w kwietniu 1849 r. jedynie krótki suplement, odnośnie do doświadczeń nabytych w 1848 r.⁸³. Zawierał on w większości techniczne wskazówki dotyczące transportu konkretnych broni, sugerowano jednak wzorem przewozu brygady z Magdeburga do Deutz odpowiednie wcześniejsze (dwa dni) zawiadamianie spółek o transporcie, co miało im pozwolić na sprawne podstawianie taboru. We wrześniu 1850 r. opublikowano protokół końcowy negocjacji z przedstawicielami kolei północnoniemieckiej w sprawie transportu wojska koleją⁸⁴. Dotyczył on głównie spraw taryfy oraz procedury notyfikowania spółkom potrzeb transportowych.

Mimo przyjętego rozwiązania jeszcze 2 XII 1850 r. Reyher sugerował, że niezbędne było uzyskanie gwarancji, że każda spółka dysponować będzie możliwościami natychmiastowego transportu jednostki taktycznej zdolnej do prowadzenia działań, a zatem dywizji w sile pięciu batalionów, szwadronu i baterii artylerii pieszej. Było to niezbędne minimum, by transport miał sens. W celu usprawnienia działań postulował podział kraju na okręgi zarządzające przewozami, z udziałem oficerów⁸⁵. Stanowisko Reyhera było związane z rozpoczęciem 30 XI 1850 r. prac komisji celem regulacji sprawy transportu wojskowego w czasie pokoju i wojny. Jej szefem został pułkownik Bayers, naczelnik sekcji w GGS⁸⁶. Z zachowanego *resume* jej prac wynikała wyrażna rekomendacja, że zamiar rekwizycji środków transportowych winien być notyfikowany spółce przynajmniej 24 h przed tym faktem. Należało także stale aktualizować wiedzę o posiadanych przez nie środkach przewozu. W tym celu powołano komisariaty w Berlinie, Wrocławiu, Szczecinie, Magdeburgu, Erfurcie, Minden i Kolonii, ze wskazaniem podległych im linii. Przysięleni doń oficerowie mieli na wypadek wojny dysponować pełną wiedzą na temat dostępnych środków transportu. Według wojskowych członków komisji, konieczne było zagwarantowanie możliwości dziennego transportu dywizji na stopie wojennej w sile pięciu batalionów, szwadronu i baterii artylerii pieszej 6-funtowej, a zatem 5651 ludzi, 536 koni, 42 wozów, do czego – według cywilnych ekspertów – niezbędnych byłoby 10 pociągów, każdy z dwiema lokomotywami. Czas załadunku na dworcu liczono na 15 minut. Ze względu na płynność transportu w kolejnych dniach, kwestie załadunku i wyładunku, przewozy miały się odbywać na odcinkach nie dłuższych niż 24 mile przy liniach

jednotorowych. Na liniach głównych należało zatem zorganizować środki tak, by zapewnić dzienną obsługę każdego odcinka 24 mil dla dywizji. Zgodnie ze stanowiskiem Ministerstwa Wojny nie było potrzeby dodatkowych regulacji na czas pokoju, te były jednak wymagane dla warunków wojennych i innych nadzwyczajnych okoliczności⁸⁷. Ciekawym uzupełnieniem tych rozważań były wyliczenia poczynione przez Królewski Komisarjat Kolejowy w Kolonii. Przedstawił on dokładne wyliczenia dotyczące dostępnych środków na siedmiu głównych liniach pruskich pod koniec 1850 r. Wynikało z nich, że do transportu dywizji na odcinku zakładanych 24 mil niezbędne było przeliczeniowo 600 osi⁸⁸. Każda z linii spełniała ten warunek, a średnia wynosiła 847 osi, a zatem o 40% więcej niż wymagał transport dywizji. Każda z linii spełniała warunek postawiony przez wojsko. Nie było zatem potrzeby zapewnienia wymiany sprzętu między dyrekcjami kolei⁸⁹. Ostatecznie w listopadzie 1851 r. unormowano wstępnie skład komisji i zasady uczestnictwa w nich oficerów, choć ich rola przez następnych kilka lat była obiektem kontrowersji⁹⁰. Nie wprowadzono natomiast do użycia faktycznego regulaminu transportu w czasie wojny, a francuski normatyw w tej materii opublikowano w Prusach dopiero w 1855 r.⁹¹. W tym także roku w cytowanym już opracowaniu dotyczącym potencjału spółek zawarto wiele wytycznych dotyczących zasad transportu wojskowego⁹². Wyjaśniono w nim, że siłę pociągową lokomotywy mierzyć miano w osiach (*Achsen*), która to jednostka oznaczał 40–50 cetnarów na 100 funtów ładunku netto. Oznaczało to, że maszyna o sile 30–36 osi mogła służyć do przewozu ładunku o wadze 1500–1800 cetnarów, 40–50 osi – 2000–2500 cetnarów, a 80–100 do 4000–5000 cetnarów ładunku. Lokomotywy miały być zdolne do przewozu wskazanego wagiomiaru na odległość 30 mil, z powtórzeniem tej trasy 2 lub 3 razy w ciągu dnia. Sformułowano zasadę, że im dłuższy w sensie ilościowym i czasowym był transport, tym więcej ludzi i ładunku mógł zabrać. Ustanawiano przy tym maksymalną wagę pociągu wojskowego na 2500 cetnarów, co oznaczało możliwość przewozu:

– batalionu piechoty: 900 żołnierzy, 40 koni, 5 wozów, 120 cetnarów ładunku,

– szwadronu kawalerii: 170 żołnierzy, 180 koni, 2 wozów, 238 cetnarów ładunku,

– baterii artylerii: 172 żołnierzy, 136 koni, 17 wozów, 168 cetnarów ładunku.

Prędkość składów wojskowych określono analogicznie jak dla towarowych na 3–4 mil/h, pozwalającym na przebycie w dwie strony 25 mil w ciągu 6 godzin. Wiele zależało od bardzo różnicowanej infrastruktury załadunkowej dworców. Tekst dokładnie określał klasy, rodzaje i możliwości załadunkowe wy-

korzystywanych wagonów pasażerskich i towarowych, a także organizację transportu od strony administracyjnej, zasady załadunku i przewozu wszystkich rodzajów broni. Powtórzone życzenie, by na każdej z pięciu tras biegnących z Berlin odpowiednio do: Mysłowic, Królewca, Hamburga, Akwizgranu i Saarbrücken istniały możliwości natychmiastowego dziennego transportu 5600 ludzi, 536 koni i 42 wozów / 5 batalionów, 1 szwadronu, 1 baterii / 3 batalionów, 2 szwadronów / 1 baterii na odcinku 24–30 mil, przy utrzymaniu tej częstotliwości przez 2–3 tygodnie przy minimalnym ograniczeniu ruchu cywilnego na danej linii. Dla każdego z zakładanych wariantów transportu zakładano 10 pociągów z dwiema lokomotywami każdy. Dokument określał zatem warunki faktycznego przeprowadzenia przy pomocy linii głównych pełnej mobilizacji armii pruskiej.

Wydania oficjalnego i drukowanego normatywu dotyczącego powyższej sfery armia pruska doczekała się, jak już wspominałem, dopiero w 1857 r. Pełne wyjaśnienie tej sprawy wykracza poza ramy niniejszego opracowania, wydaje się jednak, że już w 1855 r. armia pruska była teoretycznie gotowa do wykonywania dużych przesunięć wojsk z wykorzystaniem kolei. Kontrowersyjne są dla mnie tezy Bremma odnośnie do konieczności bazowania w tworzeniu regulacji na obcych wzorach, co miało być spowodowane faktem, że od czasu kryzysu z 1850 r. w Prusach nie przeprowadzono żadnego poważnego transportu oddziałów. Nie jest to prawdą, wiadomo bowiem, że w styczniu 1851 r. na trasie Wrocław–Świdnica przewieziono 14 952 żołnierzy, 414 koni, 59 wozów, 12 453 cetnarów ładunku i amunicji, a miesiąc później 15 606 żołnierzy, 92 koni, 15 wozów, 2882 cetnarów ładunku i amunicji⁹³. W okresie 22 II–3 III 1851 r. na linii Magdeburg–Köthen, Halle–Lipsk–Brandenburg odbył się transport 13 148 ludzi, 159 koni i 23 wozów. Dziennie dawało to 1195 ludzi, 14 koni i 2 wozy. Największy transport według danych z wykazu liczył 2 lokomotywy⁹⁴, 34 wagony, w 2 oddziałach: 1353 ludzi, 22 konie i 5 wozów⁹⁵. Oczywiście mógł być to transport powrotny związany z demobilizacją, należy jednak zachować wstrzeмиżliwość w związku z brakiem danych. Inny charakter miał natomiast z pewnością transport austriacki z 1852 r., w czasie którego linią Magdeburg–Wittenberga w przeciągu 12 dni przewieziono 25 831 ludzi, 356 koni i 56 wozów. Zaangażowano do tego 22 pociągi, dziennie po dwa z ok. 2151 ludźmi, 29 końmi i 5 wozami. Najcięższy pociąg wiozł 1362 ludzi, 24 koni i 4 wozy⁹⁶. Za faktycznie zastanawiające należy uznać niewykorzystanie kolei w związku z następnymi kryzysami, w tym zwłaszcza z wojną krymską. Za związany z nim trudno zapewne uznać transport 650 piechurów między Düsseldorfem a Elberfeld 24 XI 1854 r.⁹⁷.

Wszystkie powyższe przykłady nie oznaczają jednak, że pruskie władze wojskowe nie wyciągnęły z dotychczasowych kryzysów istotnych wniosków, uwzględniających wykorzystanie

kolei w planowaniu operacyjnym. Jeden z pierwszych planów tego rodzaju został przedstawiony przez Reyhera 9 XII 1856 r.⁹⁸. Zakładał on cztery scenariusze transportu w przypadku wojny Prus z koalicją mocarstw europejskich. W obszerny sposób szef pruskiego SG przedstawił warianty przemarszów i dokładny rozkład działań. Niedługo później doszło do kryzysu związanego ze sprawą Neuchâtel. Królowie Prus byli od 1815 r. księżętami tego kantonu, który wchodził w skład Konfederacji Szwajcarskiej. W roku 1848 doszło tam do buntu i republikańskiej rewolucji, której – mimo pruskiej presji – nie stłumiono. Wrzesień 1856 r. przyniósł z kolei rojalistyczne powstanie, które zakończyło się klęską i uwięzieniem insurgentów⁹⁹. Mimo trwających negocjacji mocarstw, z początkiem 1857 r., Prusy były gotowe do interwencji. Szef sztabu Reyher opracował dokładny plan przemarszu liczących 140 tys. sił pruskich przez Niemcy, w całości z wykorzystaniem sieci kolejowej zarówno rodzimej, jak i innych państw niemieckich¹⁰⁰. Każda z ośmiu planowanych w operacji dywizji miała skoncentrować się w ciągu 35 dni, z wykorzystaniem sześciu transportów. Ze względu na brak połączeń między częścią linii lub inne trudności transportowe, część przemieszczeń miała zostać wykonana pieszo. Ten śmiały plan budził spore wątpliwości co do wykonalności. Choć do jego realizacji nie doszło, trudno zakładać, że znany ze skrupulatności szef SG podejmowałby w tak prestiżowej dla króla sprawie decyzje bez oparcia ich o przesłanki płynące z prób i praktyki. Dyplomatyczne rozstrzygnięcie konfliktu uniemożliwiło ocenę stopnia przygotowania kolei pruskich do celów masowej koncentracji, co byłoby niezwykle cennym materiałem porównawczym, pozwalającym pełniej przeanalizować pruskie możliwości u progu ery Helmutha von Moltke starszego.

Podsumowanie

Opisane w tekście pierwsze dwie dekady prób dostosowania przez armię pruską nowego środka transportu do swoich celów wyraźnie pokazują jak powolny i żmudny był to proces. Mimo w istocie rewolucyjnego charakteru wykorzystania kolei parowej do transportu ludzi, zwierząt i towarów, dopiero obiektywny wzrost możliwości w tej dziedzinie oraz zebranie praktycznych doświadczeń pozwoliły pruskim wojskowym przekonać się do tej nowinki. Wielka w tym zasługa wniosków zebranych w trakcie kryzysów w latach 1846 i 1848–1850, które z jednej strony pozwoliły sfalsyfikować oparte wyłącznie na teoretycznych obliczeniach argumenty sceptyków, a z drugiej uwydatniły pruskie zapóźnienie względem sąsiadów. Szczególnie ten drugi wypadek był ważnym impulsem do działania, co jednak na mienne wszystkie pruskie zasady działania wykuwały się w dro-

83 GStA PK, I. HA, Rep. 93 E, Nr. 2372, Nachtrag zu den, der Armee die Jahre 1846 mitgetheilten Erfahrungen über die Benutzung der Eisenbahnen zu militärische Zwecken, IV 1849, k. 11–12.

84 *Abschluss von der Verträgen mit dem Verwaltungen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes wegen der Beförderung von Truppen etc. auf den Eisenbahn*, „Militair-Wochenblatt” 1850, Nr. 43, s. 239–245.

85 GStA PK, I. HA, Rep. 93 E, Nr. 2372, Vorläufige Bemerkungen: in Bezug auf den Erlass Sr.-Exzellenz des Herrn Kriegsministers vom 30. November, die Regulierung der Truppenbeförderung auf den Eisenbahnen und die Benutzung der Telegraphen für Kriegszwecke betreffend, Berlin 2 XII 1850, k. 22–23v.

86 Ibidem, [Raport kierownika sekcji w Sztabie Generalnym płk. Bayersa do szefa Sztabu Generalnego Karla von Reyhera], Berlin 22 V 1851, k. 31–36.

87 Ibidem, Nr. 2372, [Pismo Ministerstwa Wojny do Ministra Handlu i Robót Publicznych], Berlin 22 VI 1851, k. 29–30.

88 Był to jednostka oznaczająca możliwości pociągowe, patrz dalej tekst artykułu.

89 GStA PK, I. HA Rep. 93 E, Nr. 2372, [Pismo Komisarjatu w Kolonii do Ministra Handlu, i Robót Publicznych von Heydta], Kolonia 8 XI 1851, k. 68v–69.

90 Ibidem, Die Benutzung der Eisenbahnen zu Kriegszwecken betreffend, Wrocław 7 XI 1851, k. 72–81.

91 K.-J. Bremm, *Von der Chaussee...*, s. 169–172.

92 GStA PK, IV. HA, Rep. 5, Nr. 13, Übersicht des Verkehrs und der Betriebsmittel auf den inländischen und den benachbarten ausländischen Eisenbahnen für militärische Zwecke, 1855, k. 6–13.

93 Ibidem, k. 17v–18.

94 Przedmiotem hipotez musi pozostać czy chodziło o jeden pociąg, wykorzystujący 2 lokomotywy czy 2 pociągi o nieznannej konfiguracji wagonów.

95 GStA PK, IV. HA, Rep. 5, Nr. 13, Übersicht des Verkehrs und der Betriebsmittel auf den inländischen und den benachbarten ausländischen Eisenbahnen für militärische Zwecke, 1855, k. 41v–42.

96 Ibidem, k. 26v–27.

97 Ibidem, k. 36v–37.

98 GStA PK, I. HA Rep. 93 E, Nr. 2372, [Kopia pisma szefa Sztabu Generalnego Armii Pruskiej generała kawalerii Karla von Reyhera do Ogólnego Departamentu Wojny Ministerstwa Wojny z załączonymi wariantami planów transportów kolejowych na wypadek wojny], Berlin 9 XII 1856, k. 308–332v.

99 E. Bonjour, *Preussen und Österreich im Neuenburger Konflikt 1856/57*, Bern 1930, s. 4–13; E. Bonjour, *Vorgeschichte des Neuenburger Konflikt 1848–1858*, Bern–Leipzig 1932.

100 GStA PK, VI. HA, NI Friedrich W. v. d. Groeben, Nr. 3/d, Briefabschriften zu Loslösung Neuenburgs aus dem Preußischen Staatsverband, 1856/57, b.p. Obszerne omówienie: H.-D. Fricke, *Der vermiedene Krieg zwischen Preußen und der Schweiz: Operationsgeschichtliche, „Aspekte der Neuenburger Affaire” 1856/57*, „Militärgeschichtliche Zeitschrift” 2002, Nr. 2, s. 440–453.

dze powolnej dyskusji i obserwacji praktyk własnych i obcych. Strona pruska nie była tu zatem pionierem czy animatorem, lecz raczej bystrym adaptatorem rozwiązań. Niezależnie od tego w 1857 r. pruskie siły zbrojne były pod względem organizacyjnym, koncepcyjnym i mentalnym gotowe do planowania operacji wojskowych z wykorzystaniem kolei także w wymiarze strategicznym, dekadę później stając się w tej materii wzorem dla wszystkich armii europejskich.

Summary

The aim of the article is to present the first practical experience of the Prussian Army, concerning making use of railroads to transport troops. Although the discussion on the potential usefulness of that technological novelty had been going on in the ranks of the Hohenzollerns' military force since the beginning of the 1830s, it was dominated by scepticism related to the pessimistic assessment of the density of the existing railway network and the quality of its infrastructure. Thus, in theoretical considerations there dominated the conviction that the railway was not capable of transporting horses and what was connected with it – compact detachments consisting of infantry, cavalry and artillery. As a result, as far as the conception of using the railway rolling stock for transporting a large number of troops was concerned, the Prussian Army lagged behind the other powers of the day. The first practical experiments connected with military transports in the face of the crises following in the years 1846 and 1848-1850 did not change the situation. Specifically, the other of the crises revealed the backwardness of the Prussians in this respect, initiating – at the same time – a long-lasting process of debates, which eventually led to the acceptance of the first complex regulations of transport for military purposes in 1857.

Bibliografia

Bundesarchiv Abteilung Berlin-Lichterfelde w Berlinie, DB 5-I/41; DB 5-I/42.

Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv we Fryburgu Bryzgowiskim, Großer Generalstab der Preußischen Armee / Oberste Heeresleitung des Deutschen Heeres, PH 3/124.

Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlinie:

I. HA, Rep. 77 Ministerium des Innern, Tit. 258, Nr. 27,

I. HA, Rep. 93 E Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, Nr. 2372,

I. HA, Rep. 90 Staatsministerium, Nr. 1674,

III. HA Ministerium des Äußeren, Nr. I 6963,

IV. HA, Rep. 5 Kriegsministerium, Zentraldepartement, Ministerialabteilung, Nr. 13,

IV. HA, Rep. 15 A Generalstab, Kriegsarchiv der Kriegsgeschichtlichen Abteilung, Nr. 882,

IV. HA, Rep. 16 Militärvorschriften, Nr. 643,

VI. HA, NI August von Stockhausen, Nr. B I,

VI. HA, NI Friedrich W. v. d. Groeben, Nr. 3/d,

BPH, Rep. 50 D, NI. Fredrich Wilhelm IV, Nr. 9.

„Allgemeine Militär-Zeitung” 1839, 1842–1843, 1846.

Gesetz-Sammlung für die Königlich Preußischen Staaten 1838, 1843.

Rang- und Quartier-Liste der Königlich Preußischen Armee für das Jahr 1835, Berlin 1835.

Abschluss von der Verträgen mit dem Verwaltungen des Nord-deutschen Eisenbahn-Verbandes wegen der Beförderung von Truppen etc. auf den Eisenbahn, „Militair-Wochenblatt” 1850, Nr. 43, s. 239–245.

Blesson Ludwig, 1) *Darlegung der technischen und Verkehrs-Verhältnisse der Eisenbahnen nebst darauf gegründeter Erörterung über die militairische Benutzung derselben, und über die zur Erleichterung dieser Benutzung zu treffenden Anordnungen*, Berlin, Mittler 1841... 2) *Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert. von Pz. Nebst Entwurf zu einem militärischen Eisenbahnsystem für Deutschland*. Adorf 1842, „Militair-Litteratur-Zeitung” 1843, Nr. 17, s. 137–141.

Bonin Udo von, *Geschichte des Ingenieurkorps und der Pioniere in Preußen*, Tl. 2: *Von 1812 bis zur Mitte des neunzehnten Jahrhunderts*, Berlin 1878.

Bonjour Edgar, *Preussen und Österreich im Neuenburger Konflikt 1856/57*, Bern 1930.

Bonjour Edgar, *Vorgeschichte des Neuenburger Konflikt 1848–1858*, Bern–Leipzig 1932.

Bremm Klaus-Jürgen, *Armeen unter Dampf: Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871–1914*, Hövelhof 2013.

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

Brose Eric D., *The Politics of Technological Change in Prussia. Out of the Shadow of Antiquity*, Princeton 1993.

Bucholz Arden, *Moltke and the German Wars, 1864–1871*, New York 2001.

Creveld Martin van, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, 2nd Ed., Cambridge 2004.

Dahms Peter, *Die Anfänge des Personenverkehrs per Eisenbahn in Preußen 1835–1860*, Berlin 2015, mps pracy doktorskiej obronionej na Uniwersytecie Technicznym w Berlinie.

Dehio Ludwig, *Zur November-Krise des Jahres 1850. Aus den Papieren des Kriegsministers von Stockhausen*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte” 1923, Bd. 35, Tl. 1, s. 138–139.

Die Entwicklung des Militäreisenbahnwesens vor Moltke, „Beihefte zum Militär-Wochenblatt” 1902, s. 237–246.

Erfahrungen über die Benutzung der Eisenbahnen zu militairischen Zwecke, gesammelt bei einigen Verfahren und bei Zusammenziehung eines Truppen-Detachements der Krakauer Grenze, „Militair-Wochenblatt” 1846, Nr. 28, s. 124–126; Nr. 29, s. 128–130.

[Fischer Fritz L.], *Darlegung der technischen und Verkehrs-Verhältnisse der Eisenbahnen nebst darauf gegründeter Erörterung über die militairische Benutzung derselben, und über die zur Erleichterung dieser Benutzung zu treffenden Anordnungen*, Berlin–Posen–Bromberg 1841.

[Fischer Fritz L.], *Über die militärische Benutzung der Eisenbahnen*, Berlin 1836.

Französische Ansichten über die militairische Benutzung und Bedeutung der Eisenbahnen vornehmlich für Frankreich, „Beiheft zum Militair-Wochenblatt” 1845, Juli und August, s. 421–427.

Fricke Hans-Dierk, *Der vermiedene Krieg zwischen Preußen und der Schweiz: Operationsgeschichtliche „Aspekte der Neuenburger Affaire” 1856/57*, „Militärgeschichtliche Zeitschrift” 2002, Nr. 2, s. 431–460.

Frobenius Herman, *Geschichte des preußischen Ingenieur- und Pionier-Korps von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Jahre 1886: auf Veranlassung der Königl. General-Inspektion des Ingenieur- und Pionier-Korps und der Festungen nach amtlichen Quellen*, Bd. 1: *Die Zeit von 1848 bis 1869*, Berlin 1906.

Geschichte des 1. Oberschlesischen Infanterie-Regiments Nr. 22 von seiner Gründung bis zum Gegenwart, Berlin 1884.

Hansemann David, *Kritik des preußischen Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838*, Aachen–Leipzig 1841.

Herrera Geoffrey L., *Inventing the Railroad and Rifle Revolution: Information, Military Innovations and the Rise of Germany*, „Journal of Strategic Studies” 2004, No. 2, s. 243–271.

Herrington Ralph, *Railway Safety and Railways Slaughter: Railways Accidents, Governments and Public in Victorian Britain*, „Journal of Victorian Culture” 2003, No. 2, s. 187–207.

Hodenberg Christina von, *Aufstand der Weber. Die Revolte von 1844 und ihr Aufstieg zum Mythos*, Bonn 1997.

Jany C., *Geschichte der Königlich Preußischen Armee vom 15. Jahrhundert bis 1914*, Bd. 4: *Die Königlich Preußische Armee und das Deutsche Reichsheer 1807 bis 1914*, Berlin 1933.

Jędrysiak Jacek, *Granica wschodnia w pruskim planowaniu obronnym w latach 1815–1830*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2014, nr 3, s. 7–32.

Jędrysiak Jacek, *Koncepcje obrony wschodniej granicy Prus w latach 1815–1819*, [w:] *Wojsko – polityka – społeczeństwo. Studia z historii społecznej od antyku do współczesności*, red. Jacek Jędrysiak i in., Wrocław 2013, s. 149–188.

Jędrysiak Jacek, *Operacyjne wykorzystanie śląskich linii kolejowych w obliczu powstania krakowskiego w 1846 roku*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka” 2017, nr 3, s. 87–110.

Köster Burkhard, *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*, München 1999.

Meinecke Friedrich, *Das Leben des Generalfeldmarschalls Hermann von Boyen*, Bd. 2: *1815–1847*, Stuttgart 1899.

Meinke Bernhard, *Die ältesten Stimmen über die militärische Bedeutung des Eisenbahnen*. 1833–1842, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1919, Bd. 42, s. 46–74.

Myszczyzyn Janusz, *Wpływ kolei żelaznych na wzrost gospodarczy Niemiec (1840–1913)*, Łódź 2013.

Nitka Małgorzata, *Railway Defamiliarisation. The Rise of Passengerhood in the Nineteenth Century*, Katowice 2006.

Ollech Karl von, *Carl Friedrich Wilhelm von Reyher. General der Kavallerie und Chef des Generalstabes der Armee. Ein Beitrag zur Geschichte der Armee*, Tl. 4, Berlin 1879.

Pludro Krzysztof, *Powstanie Tkaczy Sowiogórskich (czerwiec 1844)*, Bielawa 2004.

Pönitz Karl E., *Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien*, Adorf 1853.

[Pönitz Karl E.] Pz., *Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert. Nebst Entwurf zu einem militärischen Eisenbahnsystem für Deutschland*, Adorf 1842.

Pratt Edwin A., *The Rise of the Rail-Power in War and Conquest 1833–1914*, London 1916.

Schivelbusch Wolfgang, *Geschichte des Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im. 19. Jahrhundert*, Berlin 1993.

Showalter Dennis E., *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology and the Unification of Germany*, ed. 2, Hamden 1986.

Szajkó Vojtech, *Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848–1914*, Praha 2017.

Über das Verhältnis der Eisenbahnen zur Befestigungskunst, „Archiv für die Artillerie- und Ingenieur-Offiziere” 1846, Nr. 1, s. 39–60.

Vignau Albert du, *Ueber die Anwendbarkeit des Eisenbahnen mit Lokomotivmaschinen zu militairischen Zwecken*, „Zeitschrift für Kunst, Wissenschaft, und Geschichte des Krieges” 1837, Nr. 1, s. 35–72.

Warnekke, *Die Mitwirkung der Eisenbahnen an den Kriegen in Mitteleuropa*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1912, Bd. 35, s. 930–958.

Ziegler Dieter, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich*, Stuttgart 1996.

Zuber Terence, *The Moltke Myth. Prussian War Planning 1857–1871*, New York–Toronto–Plymouth 2008.

Niemieckie Koleje Rzeszy na Dolnym Śląsku w świetle materiałów wrocławskiej Inspekcji Zbrojeniowej 1939–1944

The German Railways of the Reich in Lower Silesia in the light of documents of the Wrocław Armament Inspection of the years 1939–1944

Słowa kluczowe: koleje, II wojna światowa, Dolny Śląsk, inspekcja zbrojeniowa
Keywords: German Railways, World War 2, Lower Silesia, armament inspection

Niemieckie Koleje Rzeszy (Deutsche Reichsbahn – DRB) wykazały się podczas drugiej wojny światowej wysoką sprawnością, o czym przekonują ich przewozowe osiągnięcia w obliczu rosnących wyzwań i pogarszających się możliwości¹. Powyższa ocena z pewnością obejmuje również działania wrocławskiej dysekcji DRB i podległych jej struktur². Nasza wiedza w tym względzie jest nader skromna, co oddają zgoła powierzchowne przedstawienia lat wojny w dotychczasowych opracowaniach poświęconych dolnośląskim kolejom³. Wyjaśnienia przyczyn tegoż deficytu można upatrywać w dotkliwym niedoborze źródeł, stąd niezbędne wydają się dalsze kwerendy, które pozwolą odstąpić wojenne „tajemnice” wrocławskiej Dysekcji Kolei Rzeszy (Reichsbahndirektion – RBD). Przydatne w tym względzie okazują się niemal kompletne dzienniki wytworzone w latach 1939–1944 przez Inspekcję Zbrojeniową (Rüstungsinspektion) we Wrocławiu oraz jej oddziały (Rüstungskommando) w Legnicy i Wrocławiu, zachowane w Bundesarchiv-Militärarchiv we Fryburgu Bryzgowijskim⁴. Wspomniane struktury zainteresowane były funkcjonowaniem przemysłu zbrojeniowego, dlatego kwestie transportowe nie mogły ująć ich uwadze. Stale monitorowały przewozy, analizowały występujące problemy i wskazywały zagrożenia.

Kolej, z racji jej znaczenia w obrębie sektora transportowego, zajmuje w materiałach wrocławskiej Inspekcji Zbrojeniowej szczególne miejsce. Wypada zarazem zauważyć, że transport szynowy, drogowy i wodny śródlądowy były ze sobą powiązane. Z tym ostatnim była kolej poniekąd sprzężona, ponieważ płynące Odrą barki odciążały główną magistralę kolejową Śląska. Wiele zależało przy tym od stanu wody, a zimą również od występowania pokrywy lodowej. Latem 1941 r. sytuację skomplikowała dodatkowo powódź, podczas której doszło do przerwania wałów Kanału Gliwickiego, jednocześnie podmycia i zniszczenia odcinka czterotorowej linii kolejowej Gliwice–Kędzierzyn w rejonie Rudzińca (15 VII 1941)⁵. Odbudowa uszkodzonego szlaku i przywrócenie na nim ruchu nastąpiło w sierpniu 1941 r. Składy wypełnione górnośląskim węglem trzeba było do tego czasu kierować objazdami. Większe komplikacje nastroczało zamknięcie Kanału Gliwickiego. Wykorzystywane w porcie gliwickim wagony pojemnikowe skierowano na ten czas do przewozu węgla w kierunku Wrocławia i Szczecina, co raczej tylko częściowo równoważyło przesunięcie ładunków na szyny. Sytuacja powróciła do normy w listopadzie 1941 r.⁶. Dodajmy, że DRB przejmowała zadania przewozowe żeglugi odrzańskiej już wcześniej, gdy w marcu 1941 r. doszło w pobliżu Zielonej Góry do przerwania wałów⁷. Wspomniane problemy obciążały koleje, którym i tak dotkliwie brakowało taboru. Już na początku 1941 r. przystąpiono do wdrażania planów, wedle których zakłady położone w pobliżu Odry miały korzystać ze szlaku odrzańskiego i to nie tylko w przypadku ładunków masowych. Powyższe wyma-

gało sprawnego przeładunku w portach, tymczasem nie potrafiono podstawić tam odpowiedniej liczby wagonów i samochodów⁸. Ideę przesunięcia części zadań z transportu szynowego na śródlądowy forsowano zresztą już od jesieni 1939 r.⁹, ale czyniono to nie dość konsekwentnie. W roku 1941 w sprawozdaniu Inspekcji Zbrojeniowej pojawiła się uwaga, że współpraca obu środków transportu nie układa się. Rok później tłumaczono, że mimo pewnych postępów, korzystne dla kolei zwiększenie przewozów regionalnych na Odrze napotyka na obiektywną barierę w postaci niekorzystnego rozmieszczenia zakładów przemysłu zbrojeniowego¹⁰.

Przez Dolny Śląsk przejeżdżały tranzytem eszelony, którymi – na rozkaz Adolfa Hitlera i jego sztabowców – przerzucano niemieckie wojska z zachodu na wschód i na odwrót. W materiałach wrocławskiej Inspekcji Zbrojeniowej nie znajdziemy wprawdzie informacji o faktycznej liczbie pociągów przewożących tędy żołnierzy, ich sprzęt i zaopatrzenie, zachowane dzienniki pozwalają niemniej uchwycić przynajmniej zwiększone natężenie takich transportów. Prowadziły one do przeciążenia sieci kolejowej, której przepustowość była ograniczona. Zauważmy, że priorytet czasu wojny nakazywał przepuszczać eszelony, a „cywilne” transporty, również te obsługujące zakłady zbrojeniowe, musiały czekać na uchylenie blokad wprowadzonych przez czynniki zwierzchnie. Wspomniane utrudnienia pojawiły się jesienią 1939 i wiosną 1940 r., kiedy informowano również o transportach jeńców, za to od początku 1941 r. stały się w zasadzie zjawiskiem typowym¹¹. W pierwszym kwartale tego roku wspomniano, że do obsługi wojska skierowano większą część taboru, a powiązane z tym zatory niosły dalsze komplikacje. W maju 1941 r., tuż przed atakiem na ZSRR, we wschodnich dysekcjach DRB oczekiwało na przejazd 635 pociągów. Paraliż objął również sieć kolejową Dolnego Śląska¹². W lutym 1942 r. pisano o katastrofalnej wręcz sytuacji: „Szyny zastopowane. Front nie przyjmuje wagonów i niewiele ich zwraca”¹³. Pojawiały się oznaki chaosu, co oddaje przypadek zatrzymania składów z pilnie potrebnymi na froncie wschodnim ciepłymi ubraniami i sprzętem zimowym (narty i sanie transportowe). Wypada wspomnieć, że Wehrmacht nie został odpowiednio przygotowany do walk w trudnych warunkach zimowych, dlatego Hitler w grudniu 1941 r. zarządził ogólnonarodową zbiórkę brakującego wyposażenia. Miała ona pomóc żołnierzom walczącym na wschodzie, których „zaskoczyła” tamtejsza zima¹⁴. Zgromadzone dobra tkwiły później tygodniami na śląskich bocznicach i zajmowały wagony, a winnych tego zaniedbania nie potrafiono wskazać. Chodziło o trzy pociągi liczące łącznie 140 wagonów, które – wedle informacji z połowy stycznia 1942 r. – oczekiwały na transport we Wrocławiu, oraz dwa pociągi – zestawione z 70 wagonów – stojące w Lublińcu¹⁵.

Ataki lotnicze na Dolny Śląsk nie wyrządzały większych strat miejscowej infrastrukturze kolejowej, nie znaczy to przecież, że takowych nie było¹⁶. Podczas pierwszego nalotu na Wrocław, 26/27 VIII 1940 r., doszło do uszkodzenia szlaku prowadzącego w kierunku Jeleniej Góry i Berlina, ale musiały być one nieznaczne, skoro w ciągu dnia zdołano przywrócić ruch (po jednym torze). Większe szkody wyrządził atak lotniczy z 13 XI 1941 r., który objął m.in. dworzec Wrocław Główny. Nie doszło wówczas do zatrzymania ruchu kolejowego, za to odnotowano pierwsze ofiary¹⁷. Późniejsze naloty na miasta dolnośląskie nie były już w dokumentach wrocławskiej inspekcji eksponowane, co można zrozumieć w obliczu piętrzących się problemów zapowiadających klęskę III Rzeszy. Dolny Śląsk długo uchodził za względnie bezpieczny obszar. Pośrednio odczuwał jednak skutki nalotów na Niemcy Zachodnie i Środkowe, jak też ponosił koszty działań wojennych, ponieważ nawet odległe zdarzenia wpływały na płynność ruchu kolejowego, dostępność taboru kolejowego itd. Przykłady takich sprzężeń znajdziemy już jesienią 1939 r., kiedy kilkaset pociągów skierowanych do Generalnego Gubernatorstwa musiało tam czekać na odbiór, co zaburzyło ruch pociągów i obieg wagonów. Podobnie było rok później, kiedy składy skierowane do Generalnego Gubernatorstwa musiały czekać na wyładunek przeszło tydzień¹⁸.

Szybkie postępy Wehrmachtu w Polsce w 1939 r. sprawiły, że DRB jeszcze we wrześniu przejęły infrastrukturę kolejową województwa śląskiego i przywróciły połączenia z Katowicami. Za spore utrudnienie uznano zniszczenia mostów i nastawni dokonane przez wycofujące się oddziały polskie. Pewnym rozczarowaniem dla RBD Wrocław mogło być rozdysponowanie zdobytego taboru poza terenem działania wrocławskiej dysekcji, w efekcie czego nie udało się jej uzupełnić występujących braków¹⁹. Dla usprawnienia zaopatrzenia kluczowych zakładów zbrojeniowych zaczęto w 1939 r. wprowadzać w Niemczech oznaczenia priorytetów, które decydowały o kolejności transportów. Pozostały one podstawowym sposobem regulowania przewozów w okresie wojny, podlegały przy tym stałym zmianom, a ustalone priorytety – jak pisano na początku 1942 r. – podlegały „inflacji”, tj. były spychane na dalsze pozycje przez „pilniejsze” potrzeby²⁰. W kryzysowych sytuacjach, do których dochodziło stosunkowo często z powodu braku węgla kamiennego, innych surowców lub półfabrykatów, inspekcja informowała o wstrzymaniu lub ograniczaniu produkcji przemysłowej zakładów zbrojeniowych, do czego – z racji ich znaczenia – starano się nie dopuścić (nie zawsze skutecznie)²¹. Mniej ważni dla wysiłku wojennego III Rzeszy odbiorcy byli obsługiwani w dalszej kolejności, co ciążyło na całej polityce gospodarczej i społecznej.

Na transporcie kolejowym lat wojny poważnie zaciążyły warunki pogodowe, w tym szczególnie zimy 1939/1940, 1940/1941

1 Szerzej nt. Niemieckich Kolei Rzeszy podczas drugiej wojny światowej m.in.: J. Piekalkiewicz, *Die Deutsche Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1998; O. Wehde-Textor, *Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn im zweiten Weltkrieg*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1961, Bd. 71, s. 1–47.

2 Przykładowo, w obrębie RBD Wrocław sprzedano w 1939 r. 32,27 mln, a w 1943 r. 72,77 mln biletów. – H.-W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel: Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981, s. 271–272.

3 Zob.: P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017, s. 228–232; M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Wrocław–Opole 1992, s. s. 117–119.

4 Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg am Breisgau (dalej: BA Freiburg), RW 20-8, Rüstungsinspektionen VIII a (Breslau) und VIII b (Kattowitz) 1939–1942; RW 21-10, Rüstungskommando Breslau 1942–1944; RW 21-37, Rüstungskommando Liegnitz, 1939–1944.

5 Szerzej: M. Urbaniak, *Dzieła hydrotechniki w Polsce: Kanał Górnośląski (Gliwicki)*, Łódź 2015, s. 127–132.

6 BA Freiburg, RW 20-8/8, k. 32, 80–81; RW 20-8/15, k. 83; RW 21-37/3, k. 88.

7 BA Freiburg, RW 21-37/2, k. 165, 175, 177.

8 BA Freiburg, RW 20-8/6, k. 53; RW 20-8/9, k. 8–9; RW 21-37/2, k. 14–15; RW 21-37/3, k. 95.

9 BA Freiburg, RW 20-8/1, k. 131; RW 20-8/14, k. 79–80; RW 21-37/1, k. 193.

10 BA Freiburg, RW 20-8/15, k. 79–80; RW 21-37/3, k. 117, 133, 201–202, 207–208; RW 21-37/4, k. 60.

11 BA Freiburg, RW 20-8/1, k. 111–112; RW 20-8/4, k. 105–106; RW 20-8/14, k. 77–78; RW 20-8/17, k. 49, 62, 186; RW 20-8/19, k. 63; RW 20-8/7, k. 60, 83–84; RW 20-8/8, k. 80–81; RW 20-8/9, k. 8.

12 BA Freiburg, RW 20-8/7, k. 36, 47.

13 BA Freiburg, RW 20-8/6, k. 58, 63, 100–101; RW 20-8/9, k. 41; RW 20-8/11, k. 69–70; RW 20-8/15, k. 75–78; RW 20-8/14, k. 59–62; RW 20-8/22, k. 39.

14 Szerzej: G. Falkner, *Skier für die Front*, Planegg 2004.

15 BA Freiburg, RW 20-8/22, k. 16–17; RW 20-8/15, k. 79–80; RW 20-8/25, k. 20–23.

16 Zob.: A. Konieczny, *Śląsk a wojna powietrzna lat 1940–1944*, Wrocław 1998.

17 BA Freiburg, RW 20-8/4, k. 114–115; RW 20-8/9, k. 54.

18 BA Freiburg, RW 20-8/4, k. 37, 105–106; RW 20-8/21, k. 142; RW 20-8/21, k. 169; RW 20-8/29, k. 87–90; RW 21-37/11, k. 38–39; RW 20-8/27, k. 109–111; RW 21-37/3, k. 201–202; RW 20-8/1, k. 180.

19 BA Freiburg, RW 20-8/1, k. 50, 111–112, 135.

20 BA Freiburg, RW 20-8/1, k. 138–139, 165; RW 20-8/2, k. 26; RW 20-8/4, k. 37; RW 20-8/10, k. 98–99; RW 20-8/14, k. 77–78.

21 BA Freiburg, RW 20-8/2, k. 19–20, 22, 24, 27–28; RW 21-37/1, k. 82, 84; RW 21-37/1, k. 96–97, 102, 104–105; RW 21-37/3, k. 20; RW 21-37/3, k. 116.

i 1941/1942. Intensywne opady śniegu i silne mrozy doprowadziły do zatrzymania w połowie stycznia 1940 r. 300 pociągów w obrębie wrocławskiej RBD. W samym Wrocławiu miesiąc później oczekiwało na wyładunek 600 węglarek. W następnym roku sytuacja powtórzyła się, a spiętrzenie pociągów przekroczyło pod koniec grudnia 1940 r. poziom 100, na początku 1941 r. – 200. Obieg wagonów miał się wtenczas wydłużyć z czterech dni do czterech tygodni²². O skali problemów wiele mówią wzmianki z 1940 r. o bezprawnych zatrzymaniach składów wiozących węgiel do zakładów zbrojeniowych i ich samowolnym wyładunku na potrzeby lokalnych społeczności²³. Władze starały się tym praktykom przeciwdziałać, stąd transportów węgla pilnowali odtąd konwojenci²⁴. W obliczu mnożących się problemów, wiosną 1941 r., w dzienniku Inspekcji Zbrojeniowej we Wrocławiu pojawiła się ocena, że na kolei nie da się uniknąć improwizacji²⁵. W podobnym czasie napisano, że zadania przypisane DRB przekraczają ich możliwości. Na początku marca 1941 r. informowano, że kolej dysponuje zapasem węgla na najwyżej 8/9 dni funkcjonowania. Nie była to sytuacja odosobniona, skoro w listopadzie 1942 r. odnotowano, że deficyt węgla rzutuje negatywnie na efektywność pracy przewozowej²⁶. W rzeczowych zapisach Inspekcji Zbrojeniowej pojawiały się opinie, że zapaść w transporcie kolejowym przybierała postać krytyczną i katastrofalną²⁷. Najczęściej blokowały się stacje rozrządowe: Węgli-niec, Görlitz (Schlauroth), Żagań, Miłkowice, Brochów i Kamie-niec Żąbkowski²⁸. Sytuację ratowano wstrzymaniem przyjęć nowych składów, co powodowało kolejne utrudnienia w ruchu i dostawach. Na początku 1941 r. Inspekcja Zbrojeniowa oceniał, że sterowanie transportem za pomocą narzuconych blokad i listów przewozowych nie wystarcza i należałoby szukać innych metod. Rozwiązania upatrywano w lepszym planowaniu i koordynacji przewozów²⁹.

O niedoborze lokomotyw i personelu kolejowego informo-wano w materiałach wrocławskiej inspekcji niejednokrotnie, ale były to najczęściej ogólnikowe wzmianki tłumaczące problemy transportowe. Niekiedy doprecyzowywano, że deficyty kadrowe wynikały ze wzrostu samych przewozów, trudnych warunków pogodowych, ale też poboru kolejarzy do służby wojskowej³⁰. W marcu 1940 r. wyrażono zresztą wątpliwość, czy celowym jest powoływanie do Wehrmachtu wykwalifikowanych ma-newrowych, a później – pod presją zastopowania stacji – od-delegowywanie do tych prac niedoświadczonych żołnierzy³¹. W styczniu 1941 r. podano, że okręg opuściło ok. 3000 koleja-rzy zmobilizowanych do armii i 3430 oddelegowanych na tereny okupowane, a wspomniane braki potęgowała fala zachorowań

(do 9% zatrudnionych)³². Problem redukcji personelu kolej-o-wego na rzecz armii pojawiał się również w kolejnych latach, w tym w 1944 r.³³. Rok wcześniej narzekano, że zwiększony pobór do wojska przekłada się na spowolnienie przeładunków, a to wydłuża z kolei obieg wagonów³⁴. Ten od początku starano się zaś przyspieszyć, co stanowiło jedną z metod radzenia sobie z niedoborem taboru. Już w grudniu 1939 r. zalecano załadunek i wyładunek wagonów we wszystkie dni tygodnia (niezależnie od świąt)³⁵. Sięgano również po inne sposoby podniesienia efektyw-ności przewozów, czemu służyło m.in. podwyższenie dopuszczal-nej ładowności wagonów towarowych³⁶. Niezależnie od powyż-szego, wiosną 1940 r. wrocławska RBD szacowała, że brakuje jej 1500 odkrytych wagonów towarowych i tyleż krytych. Sytuację poprawiło kilka miesięcy później przejęcie „zdobycznego” tabo-ru francuskiego³⁷. Nie pomogło to jednak na długo, ponieważ w listopadzie 1940 r. wrocławskiemu okręgowi DRB brakowało dziennie 3000 wagonów (na koniec października nawet 4000)³⁸.

Bywało (zwłaszcza pod koniec wojny), że priorytetowo trak-towanym zakładom zbrojeniowym dostarczano jedynie 25%, 20%, a nawet 10% zamawianych wagonów. Powyższe wyliczenia należy oczywiście traktować orientacyjnie, ponieważ, jak zauwa-żyła w maju 1941 r. Inspekcja Zbrojeniowa, przynajmniej niektó-re przedsiębiorstwa radziły sobie z niedoborami w ten sposób, że zgłaszały zawyżone zapotrzebowanie przewozowe. Proceder ów uznano oczywiście za wysoce szkodliwy³⁹. Przy notorycznych problemach, podobnych zachowań nie sposób było jednak wy-eliminować. Braki zresztą narastały i rzutowały na życie ludności cywilnej. Przykładowo, w kwietniu 1943 r. w Legnicy zabrakło cukru, którego nie zdołano dostarczyć do miasta, choć czynne cukrownie znajdowały się w bliskim sąsiedztwie⁴⁰. Największe zwykle obciążenie kolei odnotowywano jesienią, kiedy potrze-by przemysłu „konkurowały” z dostawami zboża, ziemniaków i buraków cukrowych, które trzeba było przetransportować przed nastaniem zimy⁴¹. Regres przewozów samochodowych nakładał w tym względzie dodatkowe obciążenia na kolej. Je-sienią 1941 r. praktycznie wszystkie dostępne wagony wro-cławskiej RBD trzeba było skierować do odbioru płodów rol-nych. Priorytet przyznany załadunkowi ziemniaków niósł dalsze komplikacje, ponieważ ich transport wymagał podstawienia 21 XI 1941 r. – 502, 25 XI – 878, 26 XI – 1060, a 27 XI – 1200 wagonów⁴². W legnickim zagłębiu ogórkowym na czas zborów pracowano przy załadunku wagonów w dzień i w nocy, ale wy-znaczonych norm czasowych i tak nie zdołano dotrzymać⁴³.

W materiałach Inspekcji Zbrojeniowej stale monitorowano (nie)dostępność wagonów towarowych, w zależności od okresu:

22 BA Freiburg, RW 20-8/2, k. 9, 44; RW 20-8/14, k. 77–78; RW 20-8/4, k. 75.

23 BA Freiburg, RW 20-8/2, k. 27–28, 33–34; RW 21-37/1, k. 92–93.

24 BA Freiburg, RW 20-8/14, k. 79–80; RW 21-10/6, k. 7–8.

25 BA Freiburg, RW 20-8/21, k. 23.

26 BA Freiburg, RW 20-8/4, k. 105–106; RW 20-8/6, k. 53; RW 20-8/13, k. 48.

27 Np.: BA Freiburg, RW 20-8/2, k. 30, 50.

28 BA Freiburg, RW 20-8/4, k. 71; RW 20-8/4, k. 105–106; RW 20-8/6, k. 25, 28, 34, 37–38; RW 20-8/9, k. 125–126; RW 20-8/10, k. 69; RW 20-8/11, k. 69–70; RW 20-8/15, k. 75–78; RW 20-8/23, k. 125–131; RW 20-8/26, k. 77; RW 20-8/29, k. 87–90; RW 21-37/3, k. 201–202.

29 BA Freiburg, RW 20-8/6, k. 100–101.

30 BA Freiburg, RW 20-8/29, k. 87–90; RW 20-8/4, k. 105–106; RW 20-8/15, k. 79–80.

31 BA Freiburg, RW 20-8/20, k. 230.

32 BA Freiburg, RW 20-8/20, k. 205–206.

33 BA Freiburg, RW 20-8/29, k. 87–90.

34 BA Freiburg, RW 21-37/6, k. 12.

35 BA Freiburg, RW 20-8/1, k. 169.

36 BA Freiburg, RW 20-8/14, k. 77–78; RW 20-8/26, k. 124–128.

37 BA Freiburg, RW 20-8/19, k. 22; RW 20-8/20, k. 94.

38 BA Freiburg, RW 20-8/20, k. 128; RW 20-8/20, k. 153.

39 BA Freiburg, RW 20-8/21, k. 46.

40 BA Freiburg, RW 20-8/24, k. 112–114.

41 BA Freiburg, RW 20-8/13, k. 25, 91–92; RW 20-8/20, k. 128; RW 20-8/21, k. 169; RW 21-10/2, k. 22.

42 BA Freiburg, RW 20-8/9, k. 63, 76, 123–124.

43 BA Freiburg, RW 21-37/3, k. 205.

krytych, odkrytych lub specjalnych⁴⁴. W zależności od sytuacji starano się zapobiegać bieżącym brakom. Deficytowe wagony kryte zastępowano od 1943 r. odkrytymi, które przykrywano plandekami i wykorzystywano m.in. do przewozu cementu, wapna i gipsu⁴⁵. Trudne położenie III Rzeszy, straty powstałe w wyniku kolejnych nalotów i walk frontowych, redukowały do-stępny tabor. Na początku 1944 r. w okręgu wrocławskim DRB odnotowano pomniejszenie liczby wagonów o 15%, a tymcza-sem akcja przenoszenia na Dolny Śląsk zakładów zbrojeniowych generowała zwiększone zapotrzebowanie na transport kolej-o-wy⁴⁶. Tymczasem już w 1942 r. twierdzono, że dalsze ogranicze-nie ruchu na drogach pozbawi nadmiernie obciążoną kolej alter-natywy nawet na krótkich trasach⁴⁷. Załamanie przyszło wiosną 1944 r., kiedy DRB zostało zmuszone przejąć ładunki przewożo-ne wcześniej samochodami. Na skutki tych posunięć nie trzeba było długo czekać. W sierpniu 1944 r. zakład odlewniczy w Nowej Soli wstrzymał produkcję, ponieważ nie otrzymał zamówionego w Zgorzelcu tlenu. Ten dowożono wcześniej samochodami w cią-gu jednego dnia, a teraz – mimo priorytetowych listów przewo-zowych – kolej potrzebowała na to przynajmniej dwa i pół dnia⁴⁸. Z ostatnich, zachowanych sprawozdań Inspekcji Zbrojeniowej we Wrocławiu z września 1944 r. wynika, że nawet priorytetowe transporty mogła kolej pokryć w niewielkim stopniu, sięgającym kilku procent. Zwalniał również wyładunek⁴⁹. W połowie 1944 r. nawet w przypadku priorytetowych ładunków trzeba było cze-kać dniami na podstawienie wagonów kolejowych, w przypadku normalnych nadań takowych trudno było w ogóle oczekiwać⁵⁰. Kolejne miesiące jedynie zaostrzyły wspomniane niedobory, a na początku 1945 r., po wkroczeniu na Dolny Śląsk Armii Czer-wonej, nie sposób było mówić o planowym ruchu kolejowym.

W materiałach wrocławskiej Inspekcji Zbrojeniowej wspo-minano o transportach materiałów budowlanych słanych na wschód w ramach programu „Otto”, nie pisano za to o moderni-zacji lub rozbudowie dolnośląskiej sieci kolejowej, co potwierdza wcześniejsze ustalenia historyków o braku większych inwestycji w tym zakresie. W roku 1942 planowano wprawdzie budowę dużych warsztatów kolejowych (Lokomotiv- und Güterwagen-werk i Weichenwerkstatt) pomiędzy Brochowem i Świętą Ka-tarzyną, ale wskazana lokalizacja wzbudziła sprzeciw przedsta-wicieli armii i administracji cywilnej⁵¹. Wzmoczonemu ruchowi kolejowemu towarzyszyły niewątpliwie remonty torowisk, ale przy brakach kadrowych i materiałowych można je było prowa-dzić w ograniczonym zakresie. Brakowało m.in. szyn kolejowych, co potwierdza notatka z 1943 r. o przejęciu szyn należących do wybranych zakładów⁵². Można założyć, że chodziło o demon-taż bocznic kolejowych i że nie był to odosobniony przypadek.

44 BA Freiburg, RW 20-8/7, k. 24; RW 21-37/1, k. 173.

45 BA Freiburg, RW 20-8/25, k. 20–23; RW 20-8/26, k. 15; RW 21-10/5, k. 47.

46 BA Freiburg, RW 20-8/27, k. 109–111; RW 20-8/28, k. 100–103. Szerzej nt. gospodarki dolnośląskiej i wojennej industrializacji Dolnego Śląska zob.: Y. Kouli, *Dolny Śląsk 1936–1956: szybki rozwój i nieudana odbudowa. Wpływ wiedzy na produkcję przemysłową*, Warszawa 2018, s. 47–121; A. Konieczny, *Śląsk a wojna powietrzna...*, s. 22–55.

47 BA Freiburg, RW 21-37/3, k. 89–90, 163.

48 BA Freiburg, RW 21-37/3, k. 210–211, 227–228; RW 21-37/11, k. 28.

49 BA Freiburg, RW 20-8/29, k. 87–90; RW 21-10/9, k. 5–6.

50 BA Freiburg, RW 21-37/11, k. 26.

51 BA Freiburg, RW 20-8/10, k. 42, 112.

52 BA Freiburg, RW 21-10/3, k. 22.

Poważne ograniczenia ruchu kolejowego pojawiły się na począt-ku 1944 r. na zelektryfikowanej trasie Wrocław–Wałbrzych–Jele-nia Góra–Zgorzelec po awarii części turbozespołów elektrowni kolejowej w Ścinawce Średniej⁵³. Deutsche Reichbahn Wrocław okazała się nieprzygotowana na taką ewentualność. W zastęp-stwie taboru elektrycznego wprowadzono parowozy, ale bra-kowało lokomotyw i obsługi, a poszczególne stacje (np. Jelenia Góra) okazały się nie dość przepustowe. Jeszcze w kwietniu sy-tuacja nie mogła wrócić do normy⁵⁴. Inne komplikacje rodziły wspomniane już ostre zimy, podczas których trzeba się było od-wołać do pomocy wojska. Do odśnieżania kluczowych węzłów i szlaków kolejowych w obrębie wrocławskiego RBD na prze-łomie 1940/1941 skierowano 21 tys. żołnierzy (1/6 sił użytych w tym celu w Rzeszy). Kluczowe było odblokowywanie stacji Wałbrzych Główny, Wałbrzych Fabryczny i Wałbrzych Miasto⁵⁵. Poważnym problemem były również zamarznięte zwrotnice.

W materiałach Inspekcji Zbrojeniowej przewozy pasażerskie realizowane przez RBD Wrocław zajmowały niewiele miejsca, ponieważ nie wpływały bezpośrednio na funkcjonowanie prze-mysłu. Pisano o nich właściwie tylko w przypadku drastycznych niedoborów. W wybranych sytuacjach, na skutek przeciążenia czy wręcz paralizu kolei, wspomniano o ograniczeniu lub cał-kowitym wstrzymaniu ruchu pociągów pasażerskich. Tak było m.in. w październiku 1939 r., w styczniu i grudniu 1940 r. Szczeg-ółne problemy występowały właśnie zimą. Ze względu na obfi-te opady śniegu w sobotę 4 I 1941 r. nie uruchomiono 76 pocią-gów pasażerskich, a w niedzielę dalszych 35. Podobnie 1 XI (XII?) 1941 r. zatrzymano pewną liczbę pociągów pośpiesznych, przy-spieszonych i osobowych, ale – jak podkreślono w sprawozdaniu – nie wpływało to na przewozy pracownicze⁵⁶. Zimą 1940/1941 pisano z kolei o opóźnieniach pociągów, co miało utrudniać robotnikom punktualne podjęcie pracy⁵⁷. W obliczu szybko narastających braków paliwa, ogumienia, części zamiennych i uszczuplania liczby pojazdów, zakładane jesienią 1939 r. prze-sunięcie przewozów osobowych „na drogi” nie miało większego znaczenia, tym bardziej przyszłości⁵⁸. Gwałtowna, wojenna in-dustrializacja Dolnego Śląska zwiększała popyt na usługi trans-portowe, co w obliczu narastającej niewydolności komunikacji samochodowej niósło nowe obciążenia kolei. W latach 1943–1944 przewozy pracownicze stawały się palącym problemem i nie mogły tego zmienić kolejne narady z udziałem przedsta-wicieli wszystkich przewoźników⁵⁹. Pewien sukces odnotowano w przypadku ważnych zakładów N.K.F. Kurt Hodermann w Pełcz-nicy, której załoga od 19 VII 1944 r. miała docierać pociągami do Świebodzic i dopiero stamtąd transportem komunalnym do miejsca pracy, w czym upatrywano oszczędności deficytowego paliwa. Latem 1944 r. założono przesunięcie dalszych przewo-zów pracowniczych na kolej, ale w ówczesnych realiach łatwiej

53 Szerzej: P. Glanert, T. Scherrans, T. Borbe, R. Lüderitz, *Koleje elektryczne na Dolnym Ślą-sku 1911–1945*, Rybnik 2015, s. 141.

54 BA Freiburg, RW 20-8/27, k. 109–111; RW 20-8/28, k. 100–103.

55 BA Freiburg, RW 20-8/20, k. 205–206; RW 20-8/4, k. 78; RW 20-8/6, k. 12, 100–101.

56 BA Freiburg, RW 20-8/1, k. 131; RW 20-8/4, k. 71; RW 20-8/14, k. 77–78; RW 20-8/15, k. 79–80; RW 20-8/17, k. 49, 237; RW 20-8/20, k. 205–206; RW 20-8/9, k. 125–126.

57 BA Freiburg, RW 20-8/6, k. 101–102.

58 BA Freiburg, RW 20-8/1, k. 180.

59 BA Freiburg, RW 21-10/7, k. 3–4, 11; RW 21-10/8, k. 8–9.

było takie ustalenia podejmować, aniżeli je zrealizować⁶⁰. Intensyfikacja produkcji zbrojeniowej, w tym uruchomienie dużych zakładów, rodziła potrzebę zapewnienia dojazdu zatrudnionym w nich robotnikom. Zwrócono na to uwagę już wiosną 1941 r., podając przykład załogi wrocławskiego kombinatu Rheinmetall-Borsig-Werke (późniejszy PZL Hydral) zlokalizowanego na Psim Polu. Kolej nie mogła zapewnić odpowiedniej liczby połączeń kolejowych, a Wrocławskie Zakłady Komunikacyjne (Breslauer Verkehrsbetriebe – BVB) – autobusowych. Dowóz pracowników miało usprawnić otwarcie przystanku kolejowego, ale jego budowę wstrzymywał brak zgody władz centralnych (1942 r.). Kierownictwo wspomnianych zakładów próbowało jeszcze wpłynąć na BVB, by te zadbały o lepsze skomunikowanie pociągów z tramwajami na stacji Wrocław Nadodrze⁶¹.

Przedstawione wątki wskazują przede wszystkim na problemy, z którymi przyszło się mierzyć niemieckim kolejom na Dolnym Śląsku w okresie II wojny światowej, oraz – pośrednio – konsekwencje tychże kłopotów. Z materiałów wrocławskiej Inspekcji Zbrojeniowej wynika, że RBD Wrocław borykała się z przeróżnymi brakami, ograniczeniami i przeciwnościami praktycznie od 1939 r., stąd należałoby, w sumie, mówić o ciągu kryzysów, których źródłem było ogólne przeciążenie DRB wynikające z niedoboru pracowników i taboru. O infrastrukturze wspomniano rzadko, ale częste zatory i blokady na stacjach rozrządowych przynajmniej w części należy tłumaczyć ich niedostosowaniem do nowych potrzeb. Występujący deficyt z całą ostrością został obnażony podczas śnieżnych i surowych zim, ale też na skutek nieprzewidzianych wypadków: awarii elektrowni w Ścinawce Średniej (1944 r.), przerwania ruchu barek na Odrze (1941 r.) i postępującego wyhamowania przewozów samochodowych. Olbrzymie komplikacje rodziła również obsługa transportów wojskowych, które obciążyły dolnośląską sieć kolejową od 1939 r. czasowo, a od 1941 r. w zasadzie ciągle, ponieważ region znalazł się na zapleczu frontu wschodniego i łączył III Rzeszę z jej milionowymi siłami zbrojnymi. Dodatkowe obciążenie dolnośląskich kolei związane było z przenoszeniem na jego teren zagrożonych przedsięwzięć zbrojowych, szczególnie w latach 1943–1944. Dotkliwe dla Niemiec, alianckie naloty bombowe nie przyniosły na Dolnym Śląsku większych strat, ale pośrednio wpływały na obieg wagonów i ich liczebność. Podobne konsekwencje rodziły cykliczne transporty płodów rolniczych czy dorażne przewozy materiałów budowlanych, wszystko to razem rodziło niestabilność i wiele dodatkowych komplikacji.

Summary

The German Railways of the Reich (Deutsche Reichsbahn) proved to be very effective as far as the organization of rail traffic was concerned during World War 2. Still, the institution encountered very serious problems, which is confirmed – in the case of Lower Silesia – by materials of the Wrocław Armament Inspection (Rüstungsinspektion). Beginning with 1939, the

registers of the Inspection recorded a variety of limitations and barriers in connection with rail transport. The obstacles caused a series of recurring and intensifying crises, the roots of which should be seen in overloading the railway network and also in shortages of workers and the rolling stock. The occurring shortages accumulated during exceptionally harsh winters, but were also severely affected by unexpected adverse events, including floods and breakdowns of the railway power station. Apart from that, a great deal of complicacy resulted from the necessity of serving transports of troops, which – beginning with 1939 – heavily burdened the Lower Silesian railway network on the temporary basis, but from 1941 did so basically on the continuous one, since the region came to serve as a hinterland of the Eastern Front. In the face of the general military and economic collapse of the Third Reich, the railways in Lower Silesia ceased to perform their transporting tasks in 1944, both for the passenger sector and for the arms industry.

Bibliografia

Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg am Breisgau, RW 20-8, Rüstungsinspektionen VIII a (Breslau) und VIII b (Kattowitz) 1939–1942; RW 21-10, Rüstungskommando Breslau 1942–1944; RW 21-37, Rüstungskommando Liegnitz, 1939–1944.

Dominas Przemysław, Przerwa Tomasz, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017.

Falkner Gerd, *Skier für die Front*, Planegg 2004.

Glanert Peter, Scherrans Thomas, Borbe Thomas, Lüderitz Ralph, *Koleje elektryczne na Dolnym Śląsku 1911–1945*, Rybnik 2015.

Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.

Konieczny Alfred, *Śląsk a wojna powietrzna lat 1940–1944*, Wrocław 1998.

Kouli Yaman, *Dolny Śląsk 1936–1956: szybki rozwój i nieudana odbudowa. Wpływ wiedzy na produkcję przemysłową*, Warszawa 2018.

Piekalkiewicz Janusz, *Die Deutsche Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1998.

Scharf Hans-Wolfgang, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel: Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981.

Urbaniak Miron, *Dzieła hydrotechniki w Polsce: Kanał Górnośląski (Gliwicki)*, Łódź 2015.

Wehde-Textor Otto, *Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn im zweiten Weltkrieg*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1961, Bd. 71, s. 1–47.

Przemysław Dominas

Tunele kolejowe w Polsce w cieniu kryzysu, na przykładzie tuneli w Rydułtowach, Łupkowie i Warszawie

Railway tunnels in Poland in the shadow of crises, a case study of the tunnels in Rydułtowy, Łupków and Warszawa

Słowa kluczowe: tunele kolejowe, historia tuneli kolejowych, tunele kolejowe w Polsce
Keywords: railway tunnels, history of railway tunnels, railway tunnels in Poland

Na terenie Polski, w obecnych granicach, przed 1945 r. wybudowano 25 tuneli kolejowych. Podczas realizacji trzech z nich – w Rydułtowach, Łupkowie i na kolei średnicowej w Warszawie – zaistniały wyjątkowe okoliczności. W każdym z tych przypadków dochodziło do sytuacji kryzysowych przejawiających się na różne sposoby. W pierwszym w Rydułtowach w latach 50. XIX w. na skutek błędnie dobranej metody drążenia tunelu do istniejących uwarunkowań geologicznych doszło do zawalenia wyrobiska podczas prac budowlanych, co wydłużyło proces budowy do pięciu lat. W przypadku tunelu w Łupkowie, powstającego w latach 70. XIX w., nieodpowiednio dobrany budulec obudowy stałej tunelu oraz niewłaściwe rozpoznanie warunków geologicznych przyniosło wiele błędów i doprowadziło w efekcie do wydłużenia realizacji niewielkiego tunelu do sześciu lat. Tunel kolei średnicowej w Warszawie o długości zaledwie 1230 m, budowany metodą odkrywkową, powstający w okresie międzywojennym ze względu na trudną sytuację gospodarczą powstawał przez dekadę. Wszystkie trzy tunele można określić jako realizowane w warunkach kryzysowych, gdzie źródła zaistniałych trudności miały różnorodną naturę, która zostanie przeanalizowana i ukazana poniżej.

Tunel w Rydułtowach

Tunel w Rydułtowach powstał w ramach budowy sieci kolejowej prywatnej spółki Kolej Wilhelma (Wilhelmsbahn – WB), która w latach 1842–1848 zrealizowała odcinek Koźle–Racibórz–Bogumin, gdzie przekraczając Odrę połączyła się z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda (Kaiser Ferdinands-Nordbahn). W wyniku rozbudowy spółki, w latach 1855–1858 towarzystwo wybudowało odcinek Nędza–Rybnik–(Katowice) Ligota, który w założeniu miał połączyć wiele kopalń regionu. W szczególności chodziło

o przyłączenie do sieci kolejowej kopalń „Leo” i „Charlotte” w pobliżu Czernicy, by je połączyć podjęto decyzję o budowie tunelu kolejowego. Nadzór nad inwestycją prowadził nadinżynier Wollenhaupt, dyrektor do spraw eksploatacji WB. Od strony technicznej tunel ten zaprojektowano jako obiekt o długości 715,54 m, z czego 502,76 m wybudowano metodą górniczą, a 99,79 m od północy i 112,98 m od południa metodą odkrywkową. Tunel na ¼ długości poprowadzono na spadku 12‰, na ¼ długości na spadku 3‰, dodatkowo w środkowej części na odcinku 295,63 m został wybudowany w łuku poziomym o promieniu R-150. Według ówczesnych analiz geologicznych zakładano, że górotwór składał się z niebieskich, poprzecinanych drobnymi żyłkami warstw piasku, warstw gipsu, w których gęsty gips nieregularnie rozmieszczony był w większych lub mniejszych bulwach albo w całych skupiskach¹. Należy jednak zauważyć, że dane te różniły się od współczesnych ekspertyz wskazujących, iż górotwór w miejscu drążonego tunelu składa się z utworów plejstocen-skich, gdzie dominują mocno zawodnione piaski cienko- i gruboziarniste oraz gliny i żwiry, a także utwory miocen-skie reprezentowane przez warstwy szarych iłów gipsowych, zbite gipsy krystaliczne oraz margle. Dodatkowo pod warstwami tymi zalegają dolnokarbońskie osady kulmu².

Budowę podjęto metodą niemiecką, zwaną także metodą jądra oporowego, gdzie wyłom ścian i stropu odbywał się oddzielnie w poszczególnych sztolniach. W metodzie tej drążenie rozpoczynano od wykonania dwóch sztolni spągowych bocznych. Jedna z nich była sztolnią kierunkową i służyła do transportu materiałów, druga, połączona z pierwszą poprzecznymi sztolniami, była sztolnią roboczą. Jednocześnie z drążeniem,

1 F. Andriessen, *Bemerkungen über einige Tunnelbauten, namentlich über den Tunnelbau bei Czernitz auf der Wilhelms-Bahn in Ober-Schlesien*, „Zeitschrift für Bauwesen” 1856, Nr. 6, s. 175–182.
2 W. Preidl, *Katastrofa budowlana w tunelu czernickim*, „Górnictwo i Geoinżynieria” 2007, z. 3, s. 347–348.

60 BA Freiburg, RW 21-10/9, k. 5–6, 9, 12.

61 BA Freiburg, RW 21-37/2, k. 14; RW 21-10/2, k. 9; RW 21-10/2, k. 40–41.

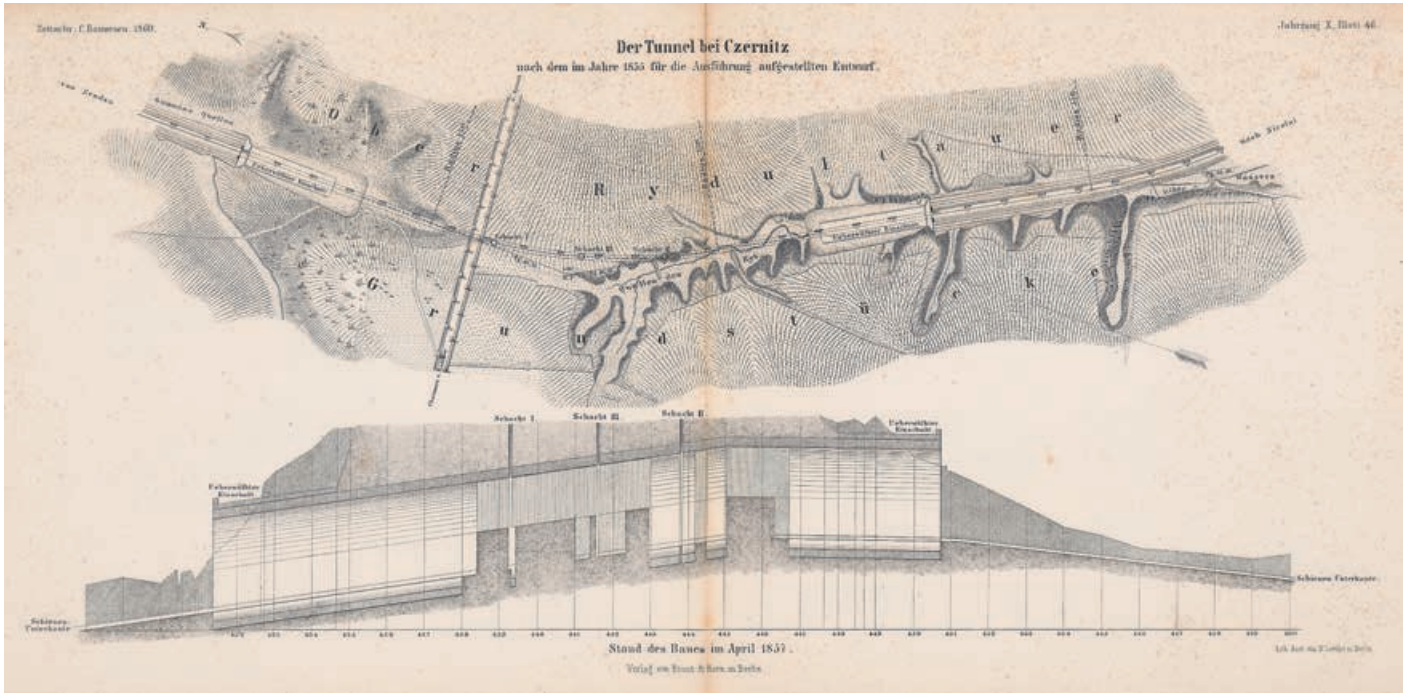
w strefie ociosu, następowało murowanie dolnego fragmentu ścian bocznych obudowy stałej. Po zakończeniu prac w dwóch sztolniach bocznych drążono dwie sztolnie bezpośrednio nad sztolniami kierunkową i roboczą, a następnie murowano kolejny fragment obudowy stałej. Dopiero po ukończeniu sztolni bocznych przystępowano do wyłomu kaloty. Najpierw drążono sztolnię kalotową, dalej usuwając boczne, przystropowe fragmenty górotworu. Stojaki obudowy tymczasowej, zwykle krokwiowe, opierano na nienaruszonym rdzeniu (jądrze oporowym) wyrobiska, który usuwano jako ostatni element drążonego górotworu. Jeżeli istniała taka konieczność, w ostatnim etapie prac budowano sklepienie spągowe³.

Pomiary geometryczne dotyczące projektu tunelu rozpoczęto jesienią 1853 r., jednocześnie podejmując budowę północnego wykopu poprzedzającego wjazd do tunelu. Planowano, że, w korzystnych okolicznościach, ukończenie budowy tunelu nastąpi pod koniec 1856 r.⁴. Pojawiające się trudności i opóźnienia spowodowały, że zarząd kolei podjął decyzję, żeby przyspieszyć połączenie obu wymienionych powyżej kopalni („Leo” i „Charlotte”), dlatego 1 X 1856 r. uruchomiono prowizoryczną kolejkę (*Interimsbahn*)⁵ z bardzo niekorzystnymi wzniesieniami i zakrętami, która nie spełniała wymagań regularnego ruchu. Warto to podkreślić, że według sprawozdania rocznego WB, kolej prowizoryczna, omi-

Pod koniec kwietnia 1857 r. budowany tunel był jeszcze w normalnym stanie. Dopiero 5 maja tegoż roku nastąpiło zawalenie na długości 0,94 m, a 7 maja na długości 2,19 m. Dalszy ciąg wydarzeń najlepiej oddaje opis zamieszczony w czasopiśmie „Zeitschrift für Bauwesen”:

„Po zaistniałych uszkodzeniach nagle w nocy z 9 na 10 maja, kiedy wszystkie wysiłki nadal trwały w celu ponownego ustawienia obudowy tymczasowej, okazało się, że nastąpiło całkowite zawalenie odcinka o długości większej niż 24 pręty (90,38 m). W ciągu kilku godzin spąg podniósł się o 10 do 12 stóp (3,1 do 3,7 m), podczas gdy sklepienie kalotowe obniżyło się o 5 do 6 stóp (1,56 do 1,88 m); całkowitego zawalenia należało się spodziewać w każdej chwili. Połamane drewniane części obudowy tymczasowej oraz elementy obudowy stałej uniemożliwiły dalsze zabezpieczanie wnętrza tunelu, więc robotnicy musieli zostać wycofani, a tunel musiał zostać pozostawiony swojemu losowi”⁶.

Stan uszkodzeń przedstawia rycina 2. Podjęcie robót zabezpieczających nastąpiło w październiku 1857 r. Prace nad zawalonym odcinkiem tunelu rozpoczęły się w maju 1858 r. Kolejno 1 września zamontowano pierwsze rusztowania, a 12 grudnia zamknęto ostatni fragment sklepienia kalotowego. Pierwsza lokomotywa przejechała tunelem 15 XI 1858 r., a 20 listopad tunel przekazano do użytku⁷.

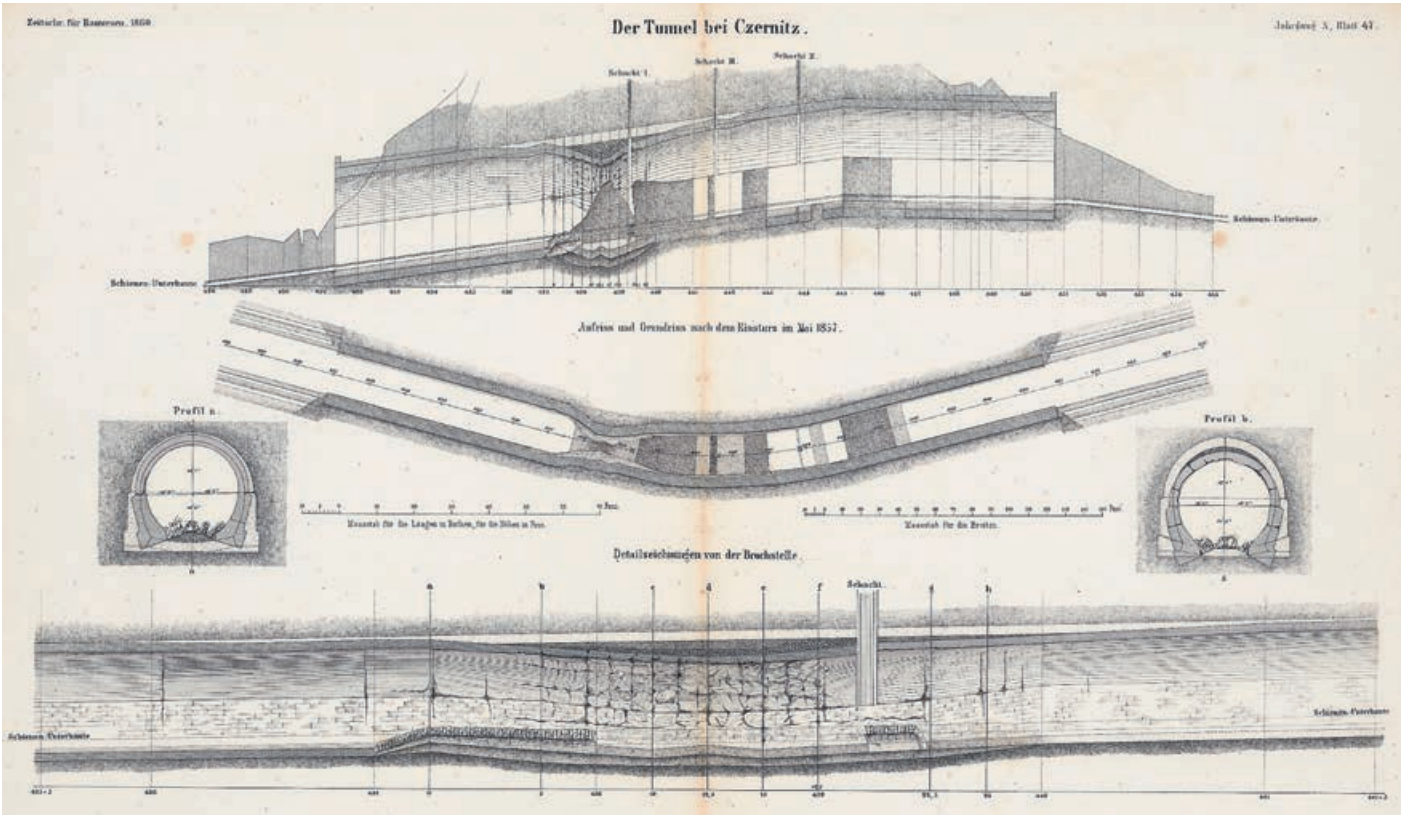


jąca nieukończony tunel z Czernicy do kopalni „Leo”, została uruchomiona przed zawaleniem tunelu w maju 1857 r. Nie była zatem konsekwencją katastrofy w tunelu rydułtowskim, tylko wynikała z chęci pośpiesznego połączenia obu kopalń.

Źródło: „Zeitschrift für Bauwesen” 1860, Nr. 9.
Rycina 1. Plan sytuacyjny tunelu w Rydułtowach. Rzut z góry pokazuje fragmenty budowane metodą odkrywkową. Przekrój podłużny przedstawia zakres wykonanych prac drążeniowych w kwietniu 1857 r. tuż przed jego zawaleniem. Pośrodku szkicu pokazano elementy nieusuniętego w miejscu zawalu rdzenia

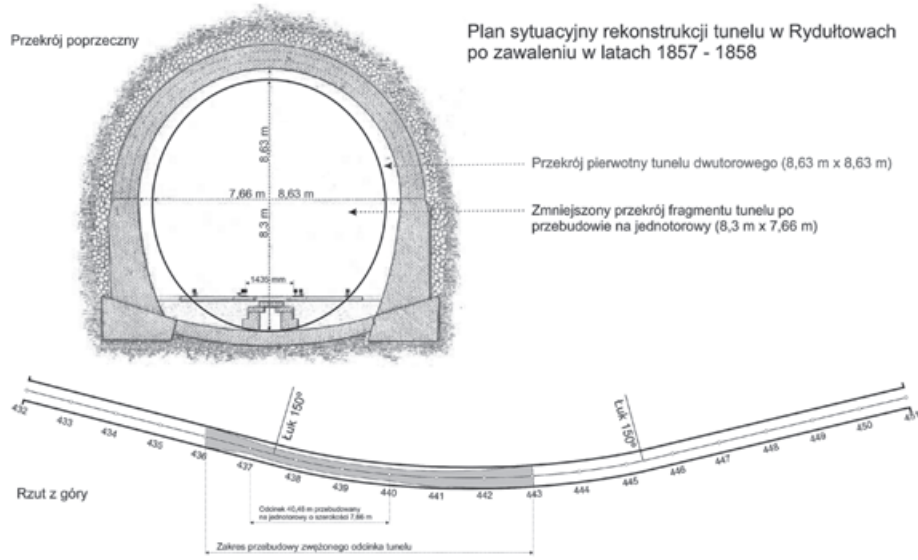
3 H. Stamatello, *Tunele i miejskie budowle podziemne*, Warszawa 1970, s. 310–313.
4 Simon, *Über den Bau des Tunnels bei Czernitz, den theilweisen Einsturz und die Wiederherstellung desselben bis zur Eröffnung am 30, December 1858*, „Zeitschrift für Bauwesen” 1860, Nr. 9, s. 351–366.
5 Archiwum Państwowe w Opolu (dalej: APO), Rejencja opolska, sygn. 8152, *Jahres-Bericht über die Betriebs-Verwaltung der Wilhelms-Bahn im Jahre 1857*, Ratibor 1858, s. 3.

6 Simon, *Über den Bau des Tunnels...*, s. 351–366.
7 Ibidem.



Źródło: „Zeitschrift für Bauwesen” 1860, Nr. 9.
Rycina 2. Plan sytuacyjny tunelu w Rydułtowach przedstawiający zakres uszkodzeń powstałych podczas zawalu w maju 1857 r.

Naprawa tunelu wiązała się ze zmniejszeniem profilu poprzecznego z dwutorowego na jednotorowy, jednak tylko na odcinku o długości 40,48 m, w sekcjach 437–440. Szerokość tunelu w świetle na poziomie wezglowia została zmniejszona z 8,63 do 7,66 m, natomiast wysokość z 8,63 do 8,30 m. Zakres zmniejszonego profilu pokazuje rycina 3.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Zeitschrift für Bauwesen” 1856, Nr. 6.
Rycina 3. Plan sytuacyjny tunelu w Rydułtowach przedstawiający zrekonstruowany fragment po zawaleniu w latach 1857–1858

Warto zauważyć, że w świetle sprawozdania rocznego WB z 1858 r. (za 1857 r.) przejęcie spółki WB pod administrację państwa nie było konsekwencją zawalenia tunelu. Należy wskazać, że decyzja akcjonariuszy o przekazaniu spółki pod administrację państwa zapadła 22 IV 1857 r., a przejęcie spółki pod zarząd państwa nastąpiło 4 V 1857 r. Natomiast zawalenie tunelu miało miejsce w pierwszych dniach maja (główny zawał w nocy z 9 na 10) 1857 r.⁸. Dodatkowo, biorąc pod uwagę koszt naprawy tunelu, nie mógł być on bezpośrednią przyczyną trudnej sytuacji spółki. Koszty budowy tunelu poniesione do momentu katastrofy wyniosły 640 509 talarów 2 srebrne grosze 4 fenigi, a koszty naprawy 37 525 talarów 20 srebrnych groszy 7 fenigów. Daje to łączną kwotę 678 034 talarów 22 srebrne grosze i 11 fenigów⁹. Naprawa kosztowała zatem jedynie 5,5% całej operacji. Faktem jednak jest to, że rekonstrukcji tunelu nie podjęto o pełnym dwutorowym przekroju ze względów finansowych.

Do naprawy tunelu sprowadzono Franza Ržihe, młodego inżyniera biorącego wcześniej udział w budowie alpejskiej kolei Semmeringbahn. Ržiha do odbudowy tunelu zastosował obudowę tymczasową zwaną austriacką, dlatego w literaturze rozpo-wszechniony jest pogląd, że tunel w Rydułtowach, jako pierwszy na terenie Prus, został wybudowany metodą austriacką¹⁰. Przytaczane opracowania powołują się na Siegfrieda Bufego, który cytuje opis Ržihy w odniesieniu do metody austriackiej w tunelu Czernickim (w Rydułtowach), który brzmi:

„Przy wykonaniu fragmentu w tunelu Czernickim, obudowa tymczasowa według systemu austriackiego (*Zimmerung*) w bar-dzo płynnym górotworze, gdzie załadunek urobku musiał odby-wać się nie łopatami tylko konwiami (wiadrami), okazała się być niezwykle skuteczna. W tunelu tym, gdzie byłem zaangażowany osobiście, stojąc na górnej części wyrobiska, zauważyłem, że lampa, która wypadła mi z ręki, zniknęła w miękkiej strukturze spągu, tak jakby wpadła do wody. Zarówno wykonanie obudo-wy tymczasowej, jak i stałej na tym fragmencie odbyło się bez żadnych incydentów. [...] W kontekście historycznym chciałbym zauważyć, że właściwy system austriacki w 1856 r. był poza Au-strią przeze mnie po raz pierwszy użyty w niektórych partiach tunelu Czernickiego”¹¹.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że wydrążenie tunelu w Rydułtowach nastąpiło metodą niemiecką, natomiast meto-da austriacka została po raz pierwszy zastosowana jedynie do wykonania obudowy tymczasowej we fragmencie odbudowywanego tunelu.

Jako obiekt jednotorowy tunel funkcjonował do II wojny światowej. W dniu 1 IX 1939 r. wysadzenia tunelu dokonał pluton saperów 6. Dywizji Piechoty Wojska Polskiego¹². Naprawa tunelu, trwająca od 8 IX 1939 do 10 VII 1941 r., była realizo-wana nakładem koncernu Philippa Holzmanna z Frankfurtu nad

Menem za niebagatelną kwotę 5 mln marek. Zniszczone frag-menty zrekonstruowano w formie żelbetowej, natomiast porta-le wykonano z cegły. Kolejny poważny remont wykonany został w tunelu w latach 1987–1989 podczas elektryfikacji odcinka kolei Rybnik–Sumina. Na odcinku o długości 597 m założono wówczas w tunelu stalowe odrzwia obudowy, które z wykorzy-staniem stalowej siatki wypełniono betonem natryskowym¹³. Do czasów współczesnych (2020 r.) tunel jest regularnie eksplo-atowany zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym.

Tunel w Łupkowie

Powstały w latach 70. XIX w. tunel w Łupkowie wybudowa-ła spółka kolejowa Pierwsza Węgiersko-Galicyjska Kolej Żelazna (Die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn – EUGE/Első Magyar-Gácsországi Vasút – EMG). Wydrążony pod Przełęczą Łupkowską (640 m n.p.m.) tunel znajdował się na granicy ówczesnej Galicji i Korony Węgierskiej, stanowiąc element najważniejszej transkar-packiej magistrali Przemyśl–Miskolc–Budapeszt. Kolej ta obok znaczenia gospodarczego pełniła ważną funkcję militarną, łącząc Budapeszt z twierdzą Przemyśl oraz ze Lwowem¹⁴. Zarówno ko-lej, jak i tunel były ważnym osiągnięciem znanego austriackiego budowniczego Rudolfa Gunescha¹⁵.

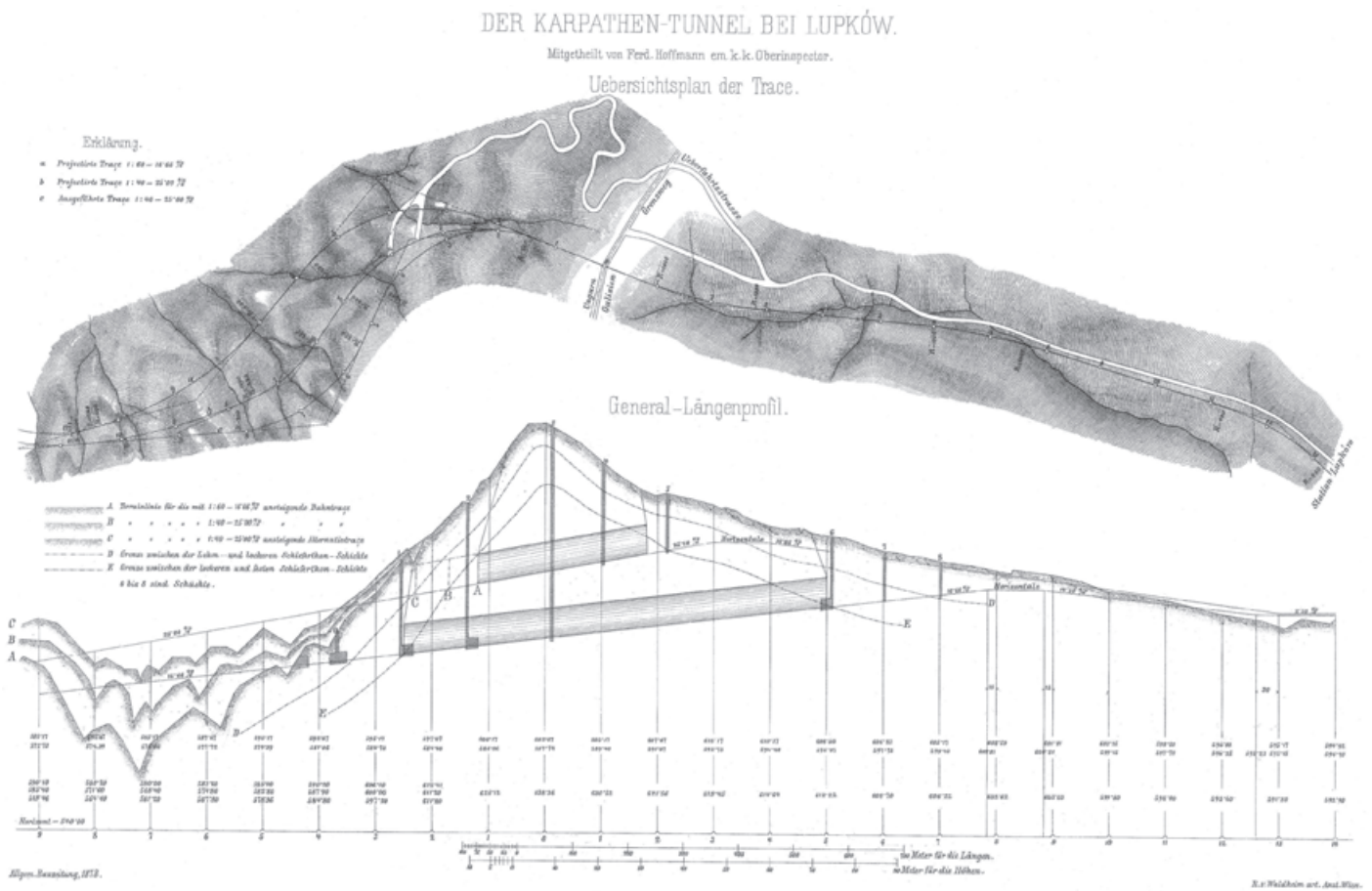
Według projektu wykonanego w 1869 r. koszt budowy tune-lu o długości 750 m oszacowano na 570 tys. guldenów. Eksperty-za geologiczna wykazała, że w wyższych partiach gór znajdował się piaskowiec, w głębszych warstwach na głębokości 2–3 m, głównie utwory gliniaste (*Lehmschichte*) o różnym stopniu wilgotności, natomiast na głębokości 4–6 m mniej twarde pokłady gliny. Głębiej występowały twarde margle ilaste (*Thonmergel*), wykształcone jako łupki marglisto-ilaste (*Schieferthon*) oraz opoka (*Opaka*). Początkowo budowniczowie uznali, że miejsco-wy piaskowiec jest przydatny do wykonania sklepień obudowy stałej tunelu¹⁶. Już pierwsze prace drążeniowe przy budowie szybów tunelu, podjęte 10 X 1870 r., spowodowały kilka tygo-dni później bardzo niepokojące osunięcia gruntu przy wykopach wjazdowych oraz uszkodzenie obudowy tymczasowej dwóch szybów, które były następstwem silnego nacisku górotworu. W konsekwencji, jeszcze w listopadzie 1870 r., zarząd budowy postanowił, aby podwyższyć poziom trasowania linii i drążenia tunelu, gdyż na wyższym poziomie górotwór był bardziej suchy. Nowy projekt przewidywał podwyższenie drążonego tunelu i wykonanie go w bardziej suchym i twardszym gruncie. Wymagało to jednak zwiększenia nachylenia szlaku na odcinku 10 km z 16,6‰ do 25‰ (1:40). Plan obu projektów przedstawia rycina 4. Nowy projekt przewidywał także, że tunel będzie miał 300 m długości, czyli o 350 m mniej niż poprzedni¹⁷.

^[13] R. Brawański, A. Chmielnik, J. Mateja, M. Prikop, Naprawa metodą górniczą tunelu kolejowego w Rydułtowach na linii Katowice-Ligota-Nędza, „Przegląd Górniczy” 1991, nr 3, s. 33–38.

^[14] I. Konta, Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Bd. 1, Tł. 2, Wien 1898, s. 78–83.

^[15] R. Gunesch, Der Lupkower Tunnel der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Wien 1878, s. 1.

^[16] F. Hoffmann, Baugeschichte des Lupkower Tunnels der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, „Allgemeine Bauzeitung” 1878, Nr. 43, s. 73–83.

^[17] Ibidem.


Źródło: „Allgemeine Bauzeitung” 1878, Nr. 43.

Rycina 4. Plan sytuacyjny tunelu w Łupkowie. Rzut z góry przedstawia trzy różne trasy prowadzenia linii kolejowej do tunelu od południa: a) (16,6‰); b) (25‰) i c) zrealizowany (25‰) w łuku poziomym o promieniu R=200. Poniżej przekrój podłużny z dwoma opcjami budowanego tunelu: dolna (niezrealizowana) o długości 750 m z szybami o numerach 0-8. Górna komora zrealizowana o nachyleniu 25‰ z trzema planowanymi wersjami: A) o długości 300 m; B) o długości 340 m; C) zrealizowana o długości 416 m. Linią przerywaną przedstawiono granice warstw skalnych; D) granica pomiędzy utworami gliniastymi a zwietrzałymi utworami łupków; E) granica pomiędzy zwietrzałymi i twardymi warstwami łupków

Prace przy budowie sztolni spagowych kierunkowych nowego tunelu rozpoczęto na początku kwietnia 1871 r. Początkowo twardy łupek wymagający prac strzelniczych pozwalał przyjąć, że obudowa stała może być wykonana jedynie jako lekkie lico-wanie ścian zabezpieczające wyrobisko przed szkodliwymi warunkami atmosferycznymi. Jednak już w czasie zimy 1871/1872 opady śniegu i deszczu doprowadziły do licznych osunięć gruntu przed wjazdem do tunelu, dochodzące do 50 m wysokości. W konsekwencji woda dostawała się do wnętrza tunelu. Krótko potem doszło do kolejnych osunięć i zniszczenia osadzonego na

skałach łupkowych muru oporowego. Osunęła się również duża część lasu ponad wykopami wjazdowymi do tunelu oraz zniszczony został kanał odwadniający na długości 40 m.

Powyższe okoliczności wraz z gromadzącą się w tunelu wodą i pękającymi sklepieniami spowodowały, że zarząd kolei 26 IV 1872 r. powołał dwóch ekspertów, aby wydali opinię o stanie budowy tunelu. W konsekwencji, w celu wyeliminowania osunięć ziemi w południowym wykopie przed wjazdem do tunelu, należało zmienić przebieg szlaku dojazdowego do tune-lu i wydłużyć tunel o 40 m. Pomimo zastosowania tych zmian, jeszcze w czerwcu 1872 r. dochodziło do dalszego zalewania drążonych sztolni wodą oraz do zmiążdżenia sztolni jednego z pierścieni kamiennej obudowy. W konsekwencji powołano nowych ekspertów w osobach: Georga Buchera, Johanna Lin-ka i Franza Ržihy¹⁸. Na tym etapie wątpliwości budziły stale występujące nieprzewidziane zdarzenia i trudność w zapew-nieniu dostatecznie silnej obudowy stałej przeciwstawiającej się parciu górotworu, a także dziewięciomiesięczne opóźnienie w stosunku do zakładanego ukończenia budowy. W lecie 1872 r. brano pod uwagę nawet wstrzymanie budowy tunelu i popro-wadzenie szlaku grzbietem Beskidów, jednak decyzje tę uzależ-niono od ekspertyzy nowych specjalistów.

^[8] APO, Rejencja opolska, sygn. 8152, s. 10.

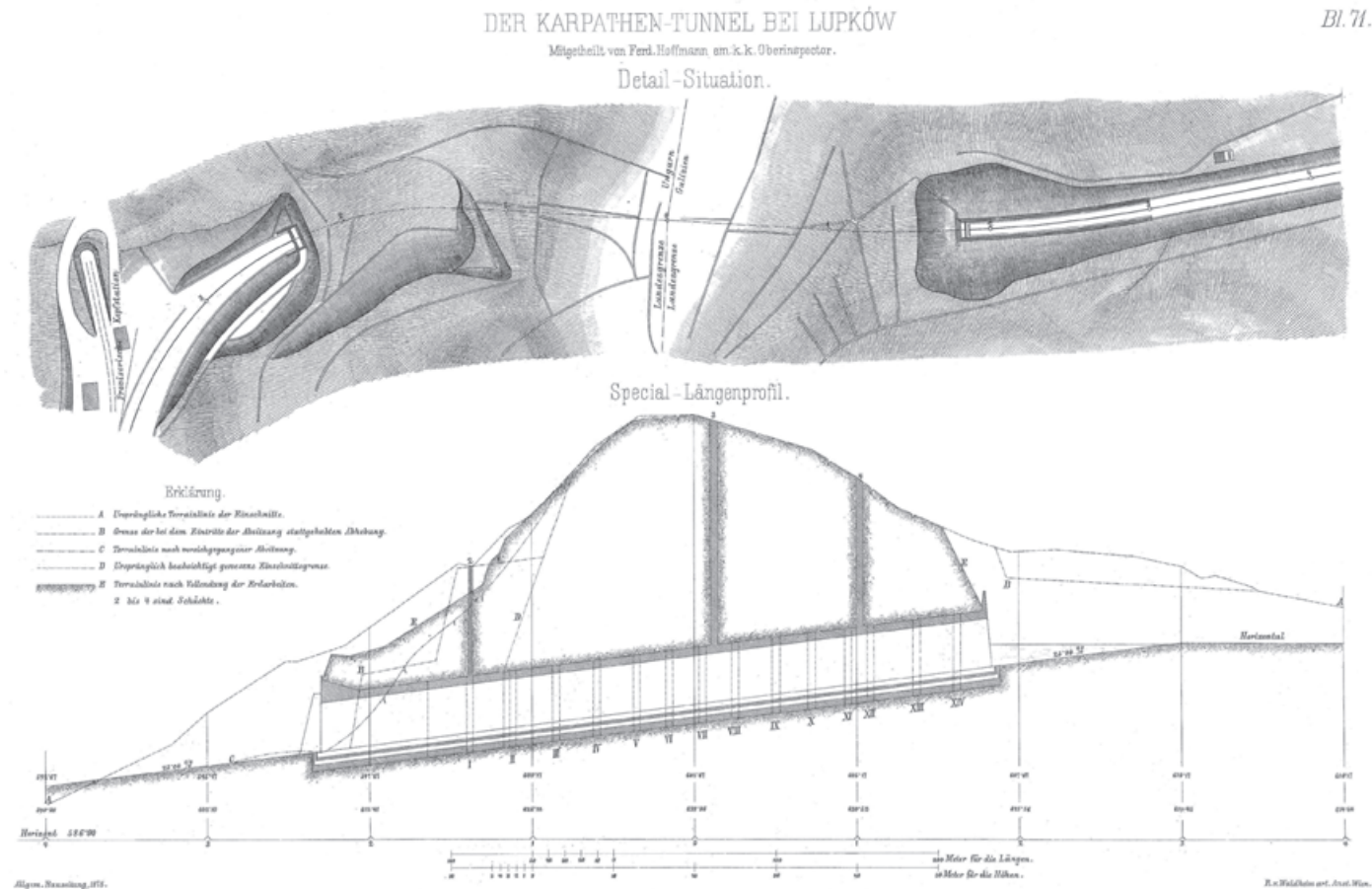
^[9] Simon, Über den Bau des Tunnels..., s. 351–366.

^[10] A. Adamczyk, Budowa tunelu kolejowego w Rydułtowach, [w]: 150 lat kolei w Rybniku, red. B. Kloch, A. Grabiec, D. Keller, Rybnik 2007, s. 23–26; D. Keller, B. Kloch, K. Soida, E. Wieczorek, Kolej z Katowic do Raciborza: najciekawsze linie kolejowe Polski, wyd. 2, Rybnik 2013, s. 36.

^[11] S. Bufe, Ostdeutsche Eisenbahnerinnerungen, Darmstadt 1974, s. 180–181.

^[12] D. Keller, B. Kloch, K. Soida, E. Wieczorek, Kolej z Katowic do Raciborza..., s. 111–118.

^[18] R. Gunesch, Die Lupkower Tunnel..., s. 29.



Źródło: „Allgemeine Bauzeitung” 1878, Nr. 43.
Rycina 5. Plan sytuacyjny tunelu w Łupkowie. Rzut z góry po lewej stronie przed wjazdem przedstawia prowizoryczną stację z czołowo zakończonymi torami. Według dolnego schematu (przekroju podłużnego) najwyższy punkt linii (610 m n.p.m.) znajduje się w Łupkowie, a nachylenie tunelu (opadającego w stronę Medzilaborc) jest stałe i wynosi 25‰

Eksperci mieli zastrzeżenia do jakości piaskowców ilastych wykorzystywanych do wykonywania obudowy stałej, a także kamienia łamanego stosowanego do budowy sklepień, który częściowo przekształcił się w płynną masę. Ponadto zalecali przedłużenie tunelu o 76 m. Nakazali również zwiększenie jakości używanego kamienia oraz grubości ścian obudowy: górne sklepienie – 1 m grubości; ściany boczne – 1,2 m grubości; sklepienie spągowe – 1 m. Pomimo wprowadzonych zaleceń ciągle dochodziło do zalewania sztolni wodą oraz zaciskania i niszczenia obudowy stałej, wymagającej wymiany kamieni licujących. W konsekwencji dyrektor Gunesch złożył zarządowi wniosek w sprawie wykonania trzeciej ekspertyzy przez nowych specjalistów¹⁹. Ostatecznie wnioski z trzeciej ekspertyzy nakazywały sprowadzenie kamieni granitowych do murowania obudowy, co wymagało transportu z odległych nawet o kilkaset kilometrów kamieniołomów. Grubość obudowy w ścianach bocznych wzrosła do 1,8 m i 1,5 m w sklepieniach kalotowym i spągowym.

Z powodu pęknięć obudowy istniała konieczność prowadzenia rozległych rekonstrukcji na odcinku 40 m, dlatego zarząd kolei wątpił w możliwość dotrzymania terminu ukończenia 1 XI 1873 r. Rządy węgierski i austriacki za pośrednictwem Generalnego Inspektoratu do spraw Kolejowych w Wiedniu, zezwoliły na wprowadzenie komunikacji zastępczej wozami konnymi zarówno w ruchu towarowym, jak i osobowym. Po obu stronach tunelu, od maja 1873 r., wprowadzono komunikację zastępczą. Po stronie węgierskiej wybudowano prowizoryczną stację czołową dla wozów konnych z trzema torami. Prowizoryczny dworzec i magazyn wykonano w konstrukcji ryglowej. Po przeciwnej stronie, pomiędzy tunelem i stacją Łupków, wybudowano utwardzoną drogę z placem manewrowym do nawracania, umożliwiającą transport najcięższym wozom towarowym. Podczas wykonywania rekonstrukcji obudowy tunelu, w zimie 1873/1874 r., obsługa rosnącego ruchu towarowego oraz pasażerskiego na stromych górskich podjazdach przy opadach śniegu sięgających 0,5 m okazało się niewykonalne, dlatego zdecydowano o przewożeniu przez tunel towarów za pomocą prowizorycznego wózka tymczasowego. Przewozy te podczas prac rekonstrukcyjnych obudowy w tunelu odbywały się pomiędzy dworcem przeładunkowym po stronie węgierskiej i stacją Łupków. W ten sposób przez tunel przewieziono 100 tys. cetnarów towarów (głównie zboża).

W dniu 30 V 1874 r. tunel oddano do ruchu w oficjalnym trybie²⁰. Jednak rekonstrukcja pękającej obudowy trwała do października 1876 r. Oznacza to, że tunel o długości 416 m, budowano równo sześć lat, a biorąc pod uwagę rekonstruowane pierścienie obudowy był wykonywany na długości 595,2 m. Koszt budowy w stosunku do pierwotnego założenia (570 tys. guldenów) i rzeczywistych wydatków 3524 tys. guldenów wzrósł o 618%. Przyczyną tak dużej różnicy była głównie konieczność sprowadzania granitu z odległych kamieniołomów. Innym ważnym powodem wydłużenia budowy była występująca epidemia cholery w 1872 i 1873 r., która spowodowała śmierć wielu ludzi i doprowadziła do masowego odchodzenia pracowników budujących tunel²¹. Przykładowo w 1872 r. z 1200 pracowników w ciągu kilku dni na placu budowy pozostało ok. 200 osób²². W konsekwencji prace były zawieszane dwukrotnie na długie tygodnie. Innym czynnikiem stojącym na przeszkodzie były nadzwyczajnie trudne warunki pogodowe, duże opady śniegu, silne mrozy w zimie i długotrwałe opady deszczu w lecie, sprawiające, że czas prowadzenia robót był ograniczony do ok. 100 dni w ciągu całego roku. Wreszcie zarówno w ocenie Rudolfa Gunescha, jak i wielu innych specjalistów tunel od samego początku powinien być budowany metodą austriacką zamiast angielską, co zredukowałoby trudności i przyspieszyłoby prace²³.

Po wybuchu I wojny światowej, w 1915 r. wycofujące się wojsko austro-węgierskie wysadziło fragmenty sklepienia przy obu wjazdach do tunelu. Naprawę jeszcze w 1915 r. wykonała znana wiedeńska firma Brüder Redlich & Berger, biorąca udział m.in. w budowie kolei przez przełęcz Arlberg²⁴. Kolejno w czasie II wojny światowej tunel zniszczyło w 1939 r. Wojsko Polskie, a w 1944 r. oddziały niemieckie. Odbudowany w latach 1945–1946 tunel skrócono od wschodu o ok. 50 m. Wykonując betonową obudowę w północno-wschodnim odcinku tunelu zmieniono profil na jednotorowy. W latach 1952–1974 ze względów politycznych i wojskowych tunel był zamknięty. Przewozy transgraniczne uruchomiono dopiero w 1974 r. i to tylko w ruchu towarowym, a odbywały się one do 1988 r. Po wykonaniu remontu nawierzchni przywrócenie przewozów towarowych w tunelu nastąpiło w 1996 r., a ruch pociągów pasażerskich wznowiono dopiero 27 VI 1999 r. Przez ostatnie dwie dekady zarówno przewozy pasażerskie, jak i towarowe odbywają się z przerwami²⁵. Wypada dodać, że tunel w Łupkowie zarówno ze względu na niewspółmiernie wysokie koszty budowy, jak i czas wykonania należał do najtrudniejszych realizacji tunelowych powstających w granicach obecnej Polski w XIX w.

Tunel kolei średnicowej w Warszawie

Budowa tunelu kolei średnicowej w Warszawie miała uporządkować ruch kolejowego w centrum miasta. Wybudowany został jako element systemu warszawskiej kolei średnicowej, który w okresie międzywojennym należał do największych inwestycji kolejowych Polski. Konieczność budowy tunelu w Warszawie wiązała się z ukształtowanym systemem kolei prywatnych, w ramach którego przed 1914 r. istniało w mieście pięć czołowych dworców pasażerskich²⁶. Innym powodem determinującym inwestycję była rozbudowa miasta, które świadomie było zaniedbywane i marginalizowane przez władze carskie. Pod koniec XIX w. Wisłę w Warszawie przecinał tylko jeden most kolejowy, powstały koło cytadeli jeszcze w latach 70. XIX w. Dlatego w tym czasie władze rosyjskie planowały budowę dworca centralnego, chcąc jednocześnie oddzielić ruch towarowy od pasażerskiego. Linię obwodową wraz z mostem koło cytadeli zamierzano przeznaczyć dla ruchu towarowego. Natomiast nowa kolej średnicowa z tunelem i mostem miała (z dworcami Warszawa Główna, Wschodnia i Zachodnia) obsługiwać ruch pasażerski. Co ważne, miała być poprowadzona przez środek miasta z szeregiem dworców przejściowych, a nie jak dotąd czołowych²⁷. Budowa tunelu kolei średnicowej w Warszawie była powiązana z wieloletnią przebudową węzła warszawskiego, a tunel był tylko jednym z elementów całego systemu. Warto dodać, że rozbudowa węzła i pojawiające się problemy były szeroko komentowane przez prasę fachową, taką jak „Inżynier Kolejowy” czy „Przegląd Techniczny” z lat 1920–1932.

Pierwsze plany związane z budową tunelu wypłynęły ze środowiska Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, kiedy w 1890 r. podjęto starania o przebudowę starego dworca z 1845 r. W opinii władz carskich przebudowa ta miała być powiązana z połączeniem dworca z innymi liniami kolejowymi w mieście. W roku 1894 inżynierowie Stanisław Rohan i Stefan Zieliński utworzyli trzy warianty połączenia prawo i lewobrzeżnej Warszawy koleją, z uwzględnieniem budowy tunelu kolejowego pod Alejami Jerozolimskimi. Powołana w 1898 r. przez ówczesne władze ministerialne komisja, pod przewodnictwem dyrektora Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (Варшавско-Венская железная дорога – Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska) dr. Ferdynanda Rydzewskiego, miała koordynować przebudowę. Przygotowany przez inżynierów Adama Świętochowskiego i Juliana Eberhardta w 1901 r. projekt przewidywał budowę kolei średnicowej z tunelem, jego realizacja nie doszła jednak do skutku ze względu na wysokie koszty, oszacowane na 37 mln rubli²⁸. Okrojony projekt realizowano w bardzo wolnym tempie. Jego zmiana nastąpiła po upaństwowieniu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w 1912 r. Nowy projekt z 1913 r. przygotował

19 F. Hoffmann, *Baugeschichte des Lupkower Tunnels...*, s. 73–83.

20 „Czas” nr 122 z 31 V 1874.

21 Prasa pisała, że epidemie cholery przyniśli z Węgier na teren Podkarpacia robotnicy budujący kolej łupkowską, „Czas” nr 277 z 3 XII 1872; nr 289 z 17 XII 1872.

22 R. Gunesch, *Die Lupkower Tunnel...*, s. 18.

23 Ibidem, s. 5, 27.

24 P. Mechtler, *Redlich Karl, Bauunternehmer*, [w:] *Österreichisches Biographisches Lexikon*, Bd. 9, Wien 1984, s. 11.

25 A. Kučera, *Tunel łupkowski – 10 lat ponownej eksploatacji*, „Świat Kolei” 2007, nr 5, s. 15–19.

26 D. Keller, *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Centralnej DOKP*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 338–396.

27 A. Miszke, *Rozwój sieci kolejowej i ulepszenia na liniach istniejących*, „Inżynier Kolejowy” 1939, nr 1, s. 25.

28 A. Wasiutyński, *Przebudowa węzła kolejowego warszawskiego*, „Przegląd Techniczny” 1921, nr 39, s. 240.

prof. Aleksander Wasiutyński, przy udziale inżynierów A. Świętochowskiego i J. Eberhardta²⁹. Jego istotą ciągle była chęć połączenia obu brzegów Wisły wraz z tunelem prowadzącym do dworca centralnego. Podjęte prace zahamował wybuch I wojny światowej³⁰. Podczas wojny, po zajęciu Warszawy przez Niemców w 1915 r., polski zarząd miasta nadal planował budowę linii średnicowej z tunelem kolejowym³¹.

Pod koniec działań zbrojnych, we wrześniu 1918 r., z inicjatywy szefa sekcji kolejowej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu inżyniera J. Eberhardta powstała komisja do spraw przebudowy warszawskiego węzła kolejowego. Jej celem było scalenie wszelkich dotychczasowych planów. Wśród najważniejszych członków komisji ze strony ministerialnej występowali J. Eberhardt i A. Wasiutyński, magistrat reprezentował inżynier architekt Michalski i inżynier J. Prüffer, a Stowarzyszenie Techników Polskich w Warszawie inżynier Stefan Sztolcman. Według nowej koncepcji węzeł warszawski o szlaku normalnotorowym zakładał budowę tunelu i czterotorowego mostu przez Wisłę. Warto nadmienić, że przewodniczący komisji prof. A. Wasiutyński z dużym zaangażowaniem przez wiele lat koordynował prace związane z rozbudową węzła i budową omawianego tunelu. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości ówczesny minister kolei J. Eberhardt złożył w Sejmie wniosek dotyczący przebudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego, którego efektem była uchwała z 19 VII 1919 r. przyznająca na budowę kwotę 15 mln marek polskich³².

Jeszcze w 1920 r. planowano, że ukończenie początkowo dwutorowej linii średnicowej nastąpi w 1925 r., natomiast jej rozbudowa o dodatkowe dwa tory w 1928 r. Projekt wykonawczy tunelu był gotowy na początku 1921 r. Aleksander Wasiutyński relacjonował:

„Tunel zaprojektowano o stropie żelazobetonowym płaskim, pod cztery tory, ze ścianą środkową, biegnącą wzdłuż osi Alei 3-go Maja i Alei Jerozolimskich i dzielącą tunel na dwie połowy o szerokości po 8,84 m w świetle, pod dwa tory każda. Wzniesienie stropu nad poziomem szyn przyjęto 5,20 m ze względu na przewody trakcji elektrycznej”³³.

Biorąc pod uwagę powojenny kryzys gospodarczy i szalejącą inflację, nadto ze względu na pilniejsze projekty (np. budowa linii Łódź–Kutno–Płock), pierwsze środki na warszawską inwestycję przeznaczył Sejm dopiero w 1922 r. Poważne trudności piętrzyły się również w odniesieniu do rotacji na stanowisku kierownika budowy. Od 1919 r. kierownikiem budowy całego węzła, w tym także tunelu, był inżynier Kazimierz Milicer. Po przejściu budowy przez Dyрекcję Budowy Kolei Państwowych, nadzór robót spoczywał w rękach inżyniera Ignacego Ciszewskiego. Po jego śmierci, od 1924 r., kierownikiem budowy został inżynier Stanisław Olszewski. Po śmierci którego w 1929 r. kierownikiem mia-

nowano inżynierów Jerzego Turowicza oraz S. Suszyńskiego. Kilka miesięcy przed uruchomieniem tunelu, w maju 1933 r., budowę przejęła Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie³⁴.



Źródło: NAC, sygn. 1-G-3157-2.

Rycina 6. Budowa tunelu linii średnicowej w Warszawie – fragment wykopu tunelu i rozbiórki gmachu Dworca Głównego (dawniej Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego) przy Alejach Jerozolimskich. Widok od strony zachodniej. Widoczny parowóz Tp2 z wagonami towarowymi

Podczas realizacji tunelu doszło do poważnego sporu pomiędzy zarządem kolei i miastem stołecznym Warszawa. Jego przedmiotem był sposób wykonywania tunelu na przecięciu instalacji miejskich (wodociągi, kanalizacja). Magistrat w obawie o ich uszkodzenie był przeciwny budowie tunelu na poziomie 8–10 m pod powierzchnią ulicy. W świetle argumentacji zarządu kolei wykonywanie głębszych wykopów wymagałoby stosowania kosztowniejszych prac drążeniowych prowadzonych metodami górniczymi. Dwuletni spór pomiędzy Ministerstwem Komunikacji i Zarządem Miasta zakończył się w 1924 r. wyrokiem Sądu Najwyższego oddalającym skargę miasta³⁵.



Źródło: NAC, sygn. 1-G-3163-1.

Rycina 7. Zaawansowana faza budowy tunelu kolei średnicowej w Warszawie. Na zdjęciu wnętrze tunelu na wysokości ul. Kruczej

29 J. Wołkanowski, *Projekt dworca głównego w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 3, s. 73.

30 A. Wasiutyński, *Przebudowa węzła kolejowego warszawskiego w dziesięciolecie 1918–1928*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 395–406.

31 A. Wasiutyński, *Przebudowa węzła...*, „Przegląd Techniczny”, s. 239–241.

32 *Budowa tunelu linii średnicowej węzła kolejowego w Warszawie*, (Opis Robót Wykonanych przez Firmę Fr. Martens i Ad. Daab S.A.), „Przegląd Budowlany” 1929, nr 2, s. 57–64.

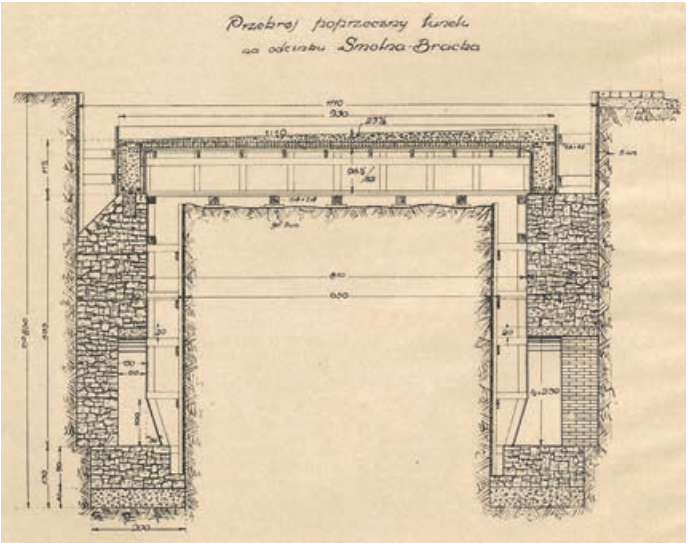
33 A. Wasiutyński, *Przebudowa węzła...*, „Inżynier Kolejowy”, s. 395–406.

Budowa tunelu metodą odkrywkową ruszyła w 1923 r. od strony ul. Smolnej. Ze względu na ograniczone środki prace prowadzono metodami gospodarczymi. Rozległy zakres prac w procedurze przetargowej 8 X 1924 r. przekazano znanej warszawskiej firmie Fr. Martens i A. Daab (Fryderyk Martens i Adolf Daab)³⁶. Ograniczone środki zarówno na budowę całego węzła kolei średnicowej, jak i tunelu powodowały, że w latach 1925–1926 prace były wstrzymywane. W roku 1926 coraz częściej w ministerstwie mówiono o całkowitym wstrzymaniu prac i rezygnacji z budowy kolei średnicowej. Sam tunel był jednak powoli realizowany. Powodem miały być zaciągnięte kredyty na poczet zatrudnienia osób bezrobotnych. Duże zaangażowanie w kierunku kontynuowania prac wykazywał także prof. A. Wasiutyński. W latach 1927 i 1928 sytuacja przedstawiała się równie ciężko. Przekazywanie niewielkich kwot na budowę sprawiało, że w tym czasie roboty dwukrotnie wstrzymywano i podejmowano na nowo³⁷.

Budowę tunelu, w tym jego fragmentu pomiędzy ul. Smolną i Bracką, rozpoczynano od wykonania wykopu w spągu. Następnie wylewano żelbetową ławę o grubości 1,3 m, na której znajdowały się pionowe ściany tunelu o szerokości 2,3 m i wysokości 5,33 m. Mury tunelu wykonywano z kamienia łamanego (piaskowca kieleckiego), stosując zaprawę cementową. W ścianach murowano nisze ewakuacyjne o głębokości 0,6 m. Kolejno na powierzchni ścian układano szalunek i zbrojenie oraz wylewano strop, którego grubość uzależniona była od bieżących potrzeb, takich jak prowadzenie przewodów gazowych lub elektrycznych. Po ułożeniu żelbetowego stropu tunel zasypywano ziemią i układano jezdnię i chodniki. Wywóz ziemi z wyrobiska odbywał się z wykorzystaniem lokomotyw parowych po szynach o szerokości 600 mm na nasyp przy ul. Solec i na Wybrzeże Kościuszkowskie, a także w okolice cytadeli. Wykorzystywany do budowy dźwиг firmy Menck & Hambrok jeździł po torach o normalnym rozstawie szyn³⁸. Na odcinku między ul. Bracką i Marszałkowską, na mniej stabilnych, namokniętych gruntach, fundamentowanie wymagało palowania w gruncie, na szerokości od 3,0 do 3,7 m. W zależności od twardości gruntu stosowano od 26 do 48 żelbetowych pali w dwóch rzędach na jedną sekcję³⁹. Najtrudniejszy odcinek budowy przypadł na ul. Nowy Świat i dalej na odcinku 54 m, gdzie koniecznym było utrzymanie ruchu drogowego i tramwajowego na powierzchni. W tym celu wykonano konstrukcję nośną wspartą na żelbetowych i drewnianych palach, odciażającą tory tramwajowe i jezdnię⁴⁰.

Prace postępowały powoli, do lipca 1928 r. wykonano 65% prac, a do czerwca 1930 r. ok. 95%⁴¹. Głębokość tunelu wahała się pomiędzy 8 i 10 m pod powierzchnią jezdni, a jego przekrój wykonano w kształcie czworokąta. Tunel podzielono na sekcje (pierścienie) o długości 10,81 m. Powstał on na dość dużym, zróżnicowanym wzniesieniu umożliwiającym odwodnienie gra-

witacyjne w kierunku Wisły. Od wschodu pierwszy odcinek o długości 93 m wznosił się o 2,5‰, dalej 446 m – 12,45‰, następnie 350 m – 6,95‰ i odcinek o długości 197 m – 2,5‰. W okolicach Dworca Głównego szlak poprowadzono w poziomie na odcinku o długości 531 m. Tunel wybudowano w łuku poziomym o następujących krzywych: na odcinku 82,81 m – R-570 m, dalej prosta o długości 300,69 m, następnie 55,85 m krzywa R-1650 m, kolejno prosta 552,26 m i na odcinku 61,26 m krzywa R-270 m, po czym tunel docierał do Dworca Głównego. Tunel budowano jako dwutorowy, zakładając, że w okresie późniejszym od strony północnej poprowadzona zostanie dodatkowa dwutorowa komora. Łączna długość tunelu wynosiła ok. 1230 m⁴².



Źródło: „Przegląd Budowlany” 1929, nr 2.

Rycina 8. Przekrój poprzeczny tunelu kolei średnicowej w Warszawie na odcinku pomiędzy ul. Smolną i Bracką

Oddanie do użytku fragmentu kolei średnicowej z tunelem nastąpiło 2 IX 1933 r. Uroczystość miała charakter państwowy, wziął w niej udział prezydent Ignacy Mościcki oraz najważniejsze osobistości w państwie⁴³. Po uruchomieniu tunelu, tak jak się spodziewano, utrzymywało się w nim duże zadymienie utrudniające prowadzenie ruchu. Dopiero w 1936 r. uruchomiono trakcję elektryczną⁴⁴. Pod koniec II wojny światowej, wycofujący się z Warszawy Niemcy wysadzili pięć sekcji o długości ok. 55 m na skrzyżowaniu Alej Jerozolimskich z Nowym Światem, oraz sześć sekcji o długości 66 m w przebiegu Alej Jerozolimskich przy ul. Smolnej w pobliżu wylotu tunelu. Łącznie tunel uszkodzono na długości 120 m. Odbudowa przy udziale przedsiębiorstwa inżyniera Leona Pniaka trwała do 1946 r.⁴⁵. Kilka miesięcy po zakończeniu budowy podjęto realizację sąsiedniej komory, ukończonej w 1948 r. Tunel już jako czterotorowy został uroczystie uruchomiony w 1949 r.⁴⁶.

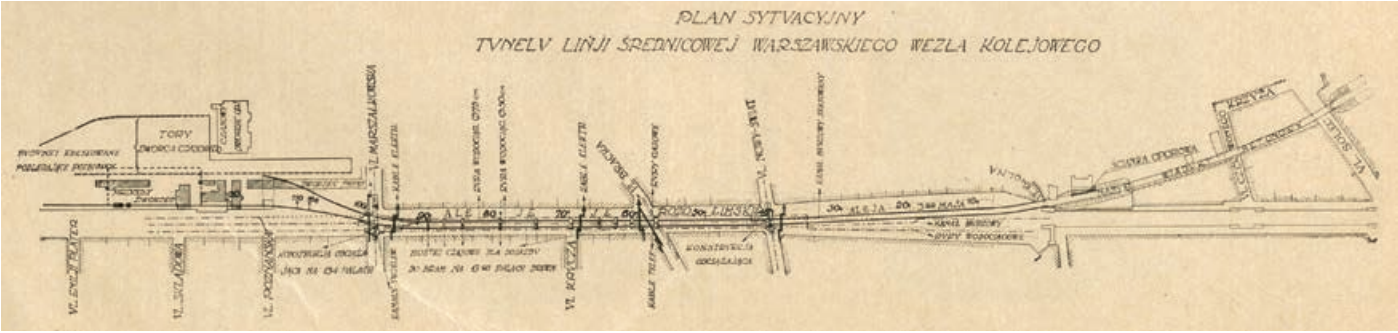
42 S. Olszewski, S. Suszyński, *Kilka słów o budowie tunelu...*, s. 206–212.

43 *Linia średnicowa uruchomiona*, „Gazeta Poznańska” nr 203 z 5 IX 1933.

44 S. Plewako, *Pociągi elektryczne w ruchu podziemnym Warszawskiego Węzła Kolejowego*, „Inżynier Kolejowy” 1937, nr 2, s. 50–58.

45 A. Stankiewicz, *Odbudowa tunelu Linii Średnicowej w Warszawie*, „Przegląd Budowlany” 1945, nr 1, s. 12–15.

46 P. Sobolewski, *Podziemski tunel średnicowy w stolicy wreszcie otwarty*, „Świat Kolei” 2007, nr 3, s. 21.



Źródło: „Przegląd Budowlany” 1929, nr 2.
Rycina 9. Plan sytuacyjny (rzut z góry) tunelu kolei średnicowej w Warszawie

Zaplanowany pierwotnie jako czterotorowy tunel kolei średnicowej ze względu na niekorzystny spłot okoliczności historycznych był realizowany od 1923 do 1949 r., czyli z przerwami aż 26 lat. Tak długi okres można bez wątpienia uznać za permanentny kryzys. Przerywany i wydłużający się proces budowy nałożył się zarówno na ogólnoeuropejski kryzys ekonomiczny początku lat 20., jak i światowy kryzys gospodarczy początku lat 30., a także wybuch II wojny światowej, co utrudniało i uniemożliwiało prowadzenie prac. O ile konstrukcyjnie pierwsza komora tunelu uruchomiona w latach 30. XX w. sięgała do powszechnie stosowanych już w tym czasie technologii żelbetowych, to biorąc pod uwagę rozwiązanie organizacyjne oraz architektoniczne całego węzła i wyposażenie go w nowoczesny system sterowania ruchem i trakcji elektrycznej przewyższał wiele europejskich rozwiązań ówczesnej doby⁴⁷. Obecnie starsza komora tunelu wykorzystywana jest w ruchu podmiejskim, natomiast powojenna w ruchu dalekobieżnym.



Źródło: Fot. P. Dominas, 2019 r.
Rycina 10. Wschodni wlot do tunelu kolei średnicowej w Warszawie. Po lewej stronie starsza komora z lat 1923–1933 wykorzystywana współcześnie dla kolei podmiejskiej. Po prawej stronie komora z lat 1946–1949 wykorzystywana w ruchu dalekobieżnym

47 A. Miszke, *Rozwój sieci kolejowej...*, s. 26.

Podsumowanie

Opisane tunele powstawały w cieniu kryzysu, na co wskazuje choćby wydłużony czas realizacji przywołanych obiektów. Rydułtowy 715 m – pięć lat, Łupków 416 m – sześć lat, Warszawa 1230 m – 10 lat (do pełnej czterotorowej formy 26 lat). Warto dodać, że drażnienie w latach 1876–1880 najdłuższego w granicach obecnej Polski tunelu pod Małym Wołowcem o długości 1605 m dzięki stabilnemu górotworowi trwało zaledwie 2,5 roku⁴⁸.

Poszukując przyczyn stawiających omawiane tunele w cieniu kryzysu, wymienić należy nadzwyczajne okoliczności, takie jak wyjątkowo niestabilny górotwór powodujący zawały drażonych sztolni czy niszczenie obudowy stałej, lecz także niewłaściwe rozpoznanie warunków naturalnych przez budowniczych czy niewłaściwe metody budowlane. Inne obiektywne przyczyny to epidemie chorób zakaźnych i brak środków na pełną realizację planowanych obiektów. Jako kryzysowe można poczytać również zniszczenia wojenne. Dotknęły one podczas II wojny światowej każdego z przedstawionych tuneli, wyłączając je z regularnej eksploatacji. O ile tunele w Rydułtowach oraz w Warszawie obecnie są nadal eksploatowane, to tunel w Łupkowie przejściowo wyłączony jest z ruchu pociągów.

Summary

The basic motive to undertake to discuss the problem of the railway tunnels in Rydułtowy, Łupków and the one on the Warsaw cross-city line, were the exceptional difficulties which arose during their realization. In each of the cases, there appeared crisis situations. In the first case of the tunnel in Rydułtowy, in the 1850s, the inappropriately applied drilling method with respect to the existing geological conditions resulted in a collapse of the excavation during the construction work, which prolonged the construction process up to 5 years. In the case of the tunnel in Łupków, which was built in the 1870s, the inappropriately selected building material of the fixed tunnel casing and wrong recognition of the geological conditions led to a number of errors and – in consequence – to prolonging the construction of this relatively small tunnel to 6 years. Then, the tunnel of the Warsaw cross-city line, constructed with the use of the opencast method in the Interwar period, came to be realized for as long

48 P. Dominas, *Kolej Wałbrzych–Kłodzko*, wyd. 2, Łódź 2019, s. 74–91.

as a decade because of the economic crisis. All the three above-mentioned tunnel constructions can be referred to as ones built in conditions of a crisis, although the causes behind the existing difficulties were of different character in each case.

Bibliografia

Archiwum Państwowe w Opolu, Rejencja opolska 1837–1935, sygn. I 8152.

„Allgemeine Bauzeitung” 1878.

„Czas” 1872, 1874.

„Gazeta Poznańska” 1933.

„Inżynier Kolejowy” 1920–1939.

„Przegląd Budowlany” 1929, 1945–1948.

„Przegląd Górniczy” 1991.

„Przegląd Techniczny” 1920–1930.

„Świat Kolei” 2007.

„Zeitschrift für Bauwesen” 1856, 1860.

Adamczyk Andrzej, *Budowa tunelu kolejowego w Rydułtowach*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*, red. Bogdan Kloch, Aleksander Grabiec, Dawid Keller, Rybnik 2007, s. 23–26.

Bufe Siegfried, *Ostdeutsche Eisenbahnerinnerungen*, Darmstadt 1974.

Dominas Przemysław, *Kolej Wałbrzych–Kłodzko*, wyd. 2, Łódź 2019.

Gunesch Rudolf, *Der Lupkower Tunnel der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn*, Wien 1878.

Keller Dawid, *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Centralnej DOKP*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. Dawid Keller, Rybnik 2012, s. 338–396.

Keller Dawid, Kloch Bogdan, Soida Krzysztof, Wieczorek Edward, *Koleją z Katowic do Raciborza: najciekawsze linie kolejowe Polski*, wyd. 2, Rybnik 2013.

Konta Ignaz, *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, Bd. 1, Tl. 2, Wien 1898.

Mechtler Paul, Redlich Karl, *Bauunternehmer*, [w:] *Österreichisches Biographisches Lexikon*, Bd. 9, Wien 1984, s. 11.

Preidl Wojciech, *Katastrofa budowlana w tunelu czernickim*, „Górnictwo i Geoinżynieria” 2007, z. 3, s. 347–355.

Stamatello Henryk, *Tunele i miejskie budowle podziemne*, Warszawa 1970.

Bohaterskie pół godziny – strajk woźniców i konduktorów wrocławskich tramwajów konnych w 1889 roku¹

The heroes’ half an hour – the strike action of drivers and conductors of Wrocław horse-drawn trams in 1889

Słowa kluczowe: Wrocław, tramwaje konne, strajk
Keywords: Wrocław, horse-drawn trams, strike action

„Występujące w ubiegłym roku w różnych miejscach ruchy dążące do zwiększenia płac nie ominęły całkiem również i naszego personelu. W wyniku wystosowanego do nas w połowie maja przez pracowników ruchu podania, za pośrednictwem którego poproszono w sposób całkiem dobrze uzasadniony o pewne udogodnienia w pracy, a mianowicie o bardziej regularne rozplanowanie oraz niewielkie zwiększenie dni wolnych od służby, a także o podwyżki płac dla najstarszych pracowników, sukcesywnie zwiększaliśmy liczebność personelu, aby spełnić te życzenia, a z dniem 1 czerwca wprowadziliśmy odpowiednie podwyżki płac. Jednak na swój sposób nie oszczędzono nam krótkotrwałego, choć częściowego, zaprzestania pracy, rankiem 4 czerwca bowiem cały personel ruchowy zajezdni głównej oraz około połowa pracowników obu zajezdni pomocniczych nie przystąpiła do służby, nie podając przy tym żadnego powodu, ani nie stawiając żadnych żądań. W wyniku skierowanych przez nas do strajkujących upomnień praca została podjęta na tyle wcześnie, że nie doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego. – Całe zajście, a także informacje o nim przekazane nam później przez rozsądniejszą część naszej załogi, wyjaśniły, że warunki pracy i płacy same w sobie nie stanowiły żadnego powodu do głębszego niezadowolenia. To raczej wszędzie wówczas utrzymujący się ruch [robotniczy – przyp. T.S.] w połączeniu z namowami jednego niezadowolonego towarzysza oraz z pochodzącym z zewnątrz podżeganiem, były powodem nieprzemysłanej odmowy pracy przez zaledwie 2 godziny – Po tym, jak kilka szkodliwych elementów zostało usuniętych, mimo powtarzających się prowokacji z zewnątrz, nie było już oznak niezadowolenia. W uznaniu dla postawy naszych pracowników wprowadziliśmy

dla nich szereg udogodnień i możemy jedynie mieć nadzieję, że przy obecnych stosownych warunkach pracy i płacy, w ramach których stale otrzymujemy wiele ofert zatrudnienia, nasi pracownicy będą także i w przyszłości pokorniejsi. – Tak samo, jak według współczesnych idei nie pomniejszamy naszej troski [o pracowników – przyp. T.S.], tak z drugiej strony z całą naszą energią przeciwstawimy się nieuzasadnionym żądaniom i bezprawnym działaniom oraz podejmiemy środki ostrożności, aby niepokojące elementy nie osłabiły zdrowego rozsądku zdecydowanie większej części naszych pracowników, którzy przez wiele lat sprawdzili się w pracy”².

Taką informację mogli przeczytać akcjonariusze spółki Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (BSEG) na początku 1890 r. na temat krótkiego – według powyższego fragmentu trwającego dwie, a według innych źródeł – około pół godziny strajku personelu ruchowego, czyli konduktorów i woźniców, wrocławskiego przedsiębiorstwa tramwajowego, który wybuchł rankiem 4 VI 1889 r.

Czytający przytoczoną relację z pewnością zadadzą sobie trzy podstawowe pytania: o jakich „występujących w różnych miejscach ruchach” pisał zarząd spółki BSEG? Kim był ów „jeden niezadowolony towarzysz” oraz o jakim „pochodzącym z zewnątrz podżeganiu” informowani byli właściciele akcji spółki? Odpowiedź na pierwsze pytanie jest bardzo prosta, wystarczy bowiem sięgnąć do historii Cesarstwa Niemieckiego oraz samego Śląska, by zarysować realia połowy 1889 r. Wówczas bowiem w cesarstwie, ale też poza jego granicami, doszło do

masowych strajków w wielu regionach przemysłowych, głównie górniczych. Najpierw, 9 V 1889 r., strajk rozpoczęło kilkadziesiąt tysięcy górników w Zagłębiu Ruhry i Saary. Wystąpienia robotnicze prędko rozszerzyły się na inne regiony: Saksonię oraz Śląsk. Dnia 13 maja rozpoczął się strajk w wałbrzyskim okręgu przemysłowym³, a 16 maja – w kopalniach Górnego Śląska, gdzie protestowało ok. 15 tys. górników⁴. Akcja strajkowa trwała ponad dwa tygodnie. Z kolei 26 maja do protestu przyłączyli się tkacze bielawscy⁵. Echa tych wydarzeń trafiły także i do samej stolicy Śląska, zresztą – co warto przypomnieć – miasta rodzinnego Ferdinanda Lassalle’a, uchodzącego wszak za ojca niemieckiej socjaldemokracji.

Odpowiedź na dwa pozostałe pytania nie jest już tak jednoznaczna. Z pewnością miało znaczenie to, że w owym czasie wielu socjaldemokratycznych działaczy zajętych było agitacją wśród robotników, na co zwracała uwagę także lokalna prasa dolnośląska⁶. Ponadto zbliżał się zaplanowany na połowę lipca międzynarodowy kongres socjaldemokratów w Paryżu, na którym pojawić się mieli przedstawiciele z Austrii, Belgii, Hiszpanii, Portugalii, Rosji, Polski (sic!), Holandii, Włoch, Wielkiej Brytanii, Szwajcarii oraz Niemiec⁷. Wśród nich znalazł się także delegat z Wrocławia miejski radca budowlany (*Stadt-Bauinspektor*) Friedrich Keßler⁸. Atmosfera tak na Śląsku, jak i w samym Wrocławiu sprzyjała zatem takim ruchom.

Zatrzymajmy się na chwilę na rzeczy na pierwszy rzut oka oczywistej, a jednak wartej zaznaczenia. Strajk górników nie był przypadkowy, oddziaływał bowiem nie tylko na pracę samych kopalń, ale prowadził do paraliżu przemysłu. Protestujący mieli świadomość, że skutki strajku będą odczuwalne w całym kraju. Nie mylili się. Prasa zajmowała się tą kwestią przez kilka tygodni. W pogotowiu były najwyższe władze prowincji, a także wojsko. Do górników prędko dołączały inne profesje. O podwyżki występowali m.in. murarze w Halle, Hanowerze, Grudziądzu, Wittenberdze, Bielefeldzie czy Zwickau, garncarze w Kolonii, Miśni, Gerze, Magdeburgu, Norymberdze czy Monachium, czeladnicy ciesielscy w Kostrzynie i Würzburgu, pomocnicy szklarscy w Magdeburgu, czeladnicy szewscy w Halle⁹, a w samym Berlinie robotnicy zatrudnieni w przemyśle tytoniowym, czeladnicy kotlarscy czy budowlancy¹⁰.

Skąd pomysł, aby na fali protestów górniczych i robotniczych akcję rozpoczęli pracownicy przedsiębiorstwa komunikacyjnego? Trzeba wziąć pod uwagę, że tramwaje konne były wówczas jedynym lub prawie jedynym środkiem transportu i ewentualne wstrzymanie ruchu z pewnością dałoby się we znaki całemu miastu. Co ciekawe, Wrocław nie był przypadkiem odosobnionym. Pod koniec maja akcję protestacyjną rozpoczęli pracowni-

cy przedsiębiorstw tramwajowych w Wiedniu (jak widać, ówczesny ruch robotniczy nie ograniczał się wyłącznie do Cesarstwa Niemieckiego)¹¹. Nie inaczej było w Berlinie, gdzie strajk podjęli konduktorzy i woźnice spółki Große Berliner Pferdeisenbahn, a także zatrudnieni w firmie omnibusowej Allgemeine Omnibusgesellschaft¹².

W roku 1889 Wrocław liczył ponad 300 tys. mieszkańców i był miastem o powierzchni ponad 3 tys. ha. Stolica Śląska należała zatem do największych ośrodków cesarstwa, będąc trzecim miastem – po Berlinie i Hamburgu – pod względem liczby ludności. Od 1877 r. funkcjonował w nim system tramwajów konnych stworzony i obsługiwany przez prywatną spółkę akcyjną Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft. Firma działała na podstawie umowy z gminą Wrocław podpisanej w 1876 r. na okres 30 lat. Za użytkowanie dróg publicznych przewoźnik wypłacał gminie część przychodów. Tego typu przedsięwzięcie należało w owym czasie traktować czysto komercyjnie – jako dobrze prosperujący interes przynoszący niemały dochód. Kapitał zebrany do stworzenia infrastruktury, zakup wagonów, koni itd. pochodził z wydania akcji, których właściciele oczekiwali zysków. Dla przedsiębiorstw, takich jak BSEG najważniejszym okazywała się zatem roczna dywidenda, a ta w przypadku wrocławskiej firmy była istotnie zadowalająca, wahała się bowiem od 5,0 do 6,5%, a w roku 1888 osiągnęła rekordowy poziom 7,0%. Sieć tramwajowa składała się z tras o łącznej długości ponad 27 km, co stawiało ją wśród większych systemów tramwajowych cesarstwa. Firma BSEG obsługiwała w roku 1889 pięć linii:

- Szczytniki (Scheitnig)¹³–Rynek (Ring)–pl. Jana Pawła II (Königsplatz),
- Borek (Kleinburg)–Rynek–Przedmieście Odrzańskie (Odervorstadt),
- rogatka Oławska (Ohlauer Barrière)–Rynek–Popowice (Pöpelwitz),
- pl. Jana Pawła II–Rynek–Dworzec Główny (Centralbahnhof),
- linia okólna (tzw. Gürtelbahn lub Ringbahn).

Spółka posiadała trzy zajezdnie tramwajowe: główną, największą, znajdującą się przy ul. Legnickiej (Friedrich-Wilhelm-Straße) 70b, która zajmowała podłużną działkę aż do ul. Ziemo-wita (Karuthstraße) 5, gdzie wznosił się budynek dyrekcji BSEG, oraz dwie mniejsze: przy ul. M. Curie-Skłodowskiej (Thiergartenstraße) 39 oraz Powstańców Śląskich (Kaiser-Wilhelm-Straße) 98¹⁴. Tramwaje kursowały początkowo co 10 minut, prędko jednak okazało się to dalece niewystarczające, przynajmniej na niektórych trasach, dlatego częstotliwość zwiększano do 5, a na niektórych ciągach nawet do 2,5 minut. Rozkład jazdy zmieniał się dwa razy do roku. Od 1 października do 30 kwietnia obo-

1 Artykuł jest rozwinięciem badań zawartych w monografii: T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, Łódź 2017, s. 111–112, 202–208.

2 *Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft. Geschäftsbericht pro 1889*, Breslau 1890, s. 13. Wszystkie tłumaczenia tekstów źródłowych z języka niemieckiego, o ile nie podano inaczej, wykonał autor artykułu.

3 *Arbeiterbewegung im niederschlesischen Kohlengebiete*, „Schlesische Zeitung” Nr. 337 z 15 V 1889.

4 *Ausstand ober-schlesischer Bergleute*, „Schlesische Zeitung” Nr. 340 z 17 V 1889.

5 *Arbeitseinstellung*, „Schlesische Zeitung” Nr. 364 z 26 V 1889.

6 *Sozialdemokratische Agitation*, „Schlesische Zeitung” Nr. 369 z 28 V 1889.

7 *Tagesbericht*, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 253 z 5 VI 1889.

8 *Sozialdemokratisches*, „Schlesische Zeitung” Nr. 373 z 30 V 1889. W artykule figuruje on jako *Regierungsbaurat*, natomiast w księdze adresowej miasta Wrocławia na rok 1889 określony jest jako *Stadt-Bauinspektor* (*Breslauer Adreßbuch* 1889, Tl. I, s. 232).

9 *Ueber die Ausdehnung der Streikbewegung im Reiche*, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 227 z 19 V 1889.

10 *Zur Lohnbewegung in Berlin*, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 227 z 19 V 1889.

11 *Vom Strike der böhmischen Bergleute und der Pferdebahnkutscher*, „Schlesische Zeitung” Nr. 376 z 1 VI 1889.

12 *Zur Lohnbewegung in Berlin*, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 227 z 19 V 1889.

13 W artykule stosuję obecne (2020 r.) nazewnictwo miejscowe ulic, osiedli i obiektów na terenie Wrocławia, w nawiasie podając przy pierwszym pojawieniu się jej ówczesny niemiecki odpowiednik. W przytoczonych fragmentach źródłowych przetłumaczonych na język polski pozostawiam brzmienie oryginalne nazw miejscowych.

14 Numerację wszystkich posesji podaję wg stanu z 1889 r.

wiązywał rozkład zimowy, a od 1 maja do 30 września – letni. Ruch tramwajowy nasilał się w okresie wiosenno-letnim, bo wówczas do parków oraz w kierunku terenów rekreacyjnych (np. na Szczytniki czy do Popowic) zmierzały tłumy wrocławian. Największą frekwencję we wrocławskich tramwajach notowano w niedziele i święta, szczególnie w Zielone Świątki¹⁵.

Każdego roku wzrastało zainteresowanie przewozami tramwajowymi, tak że w 1888 r. liczba pasażerów przekroczyła 7 mln, co przyniosło spółce 871 017,15 marek wpływu. Firma BSEG była monopolistą w dziedzinie masowych przewozów pasażerskich (omnibusy pod wpływem konkurencji tramwajów zostały zmarginalizowane¹⁶) na terenie miasta, a także poza jego granicami, ponieważ Popowice oraz kolonia willowa Borek leżały wówczas poza Wrocławiem. Tramwaje konne były powszechnie użytkowane na co dzień (stanowiły dostępny dla ogółu społeczeństwa środek transportu za sprawą stosunkowo korzystnej taryfy biletowej). Ewentualne wstrzymanie ruchu mogło być zatem odczuwalne dla ogółu mieszkańców, szczególnie w okresie wiosenno-letnim.

W roku 1888 spółka zatrudniała 300 osób. Wśród nich znajdowało się: dwóch dyrektorów, dwóch inspektorów, toromistrz, trzech pracowników biurowych, 11 osób zarządzających stajniami (mistrz zajezdni, kontrolerzy i furażer), 79 konduktorów, 138 woźniców i stajennych, 22 rzemieślników, 42 dróżników obchodowych i robotników. Jak zatem widać, konduktorzy i woźnice stanowili ponad 2/3 całego personelu BSEG. Pełnili oni – co należy podkreślić – kluczową rolę w przedsiębiorstwie¹⁷. Obowiązki woźniców i konduktorów regulowało Rozporządzenie policyjne w sprawie działalności kolei ulicznej we Wrocławiu (Polizei-Verordnung betreffend den Betrieb der Straßen-Eisenbahnen in Breslau) z 14 IV 1877 r., wydane przez wrocławskie prezydium policji. W dokumencie zawarto m.in. przepisy odnosnie do warunków podjęcia pracy w spółce, umundurowania personelu, zachowania względem pasażerów czy obsługi ruchu tramwajowego. Do zadań konduktorów – prócz sprzedawania i sprawdzania biletów – wliczano nadzór nad punktualną jazdą, oświetleniem wagonów oraz ich czystością. Na woźnicach z kolei spoczywały ograniczenia prędkości powożenia tramwajów – nie można było przekraczać klusa – a także obowiązek sygnalizowania innym uczestnikom ruchu za pomocą dzwonka zbliżającego się pojazdu¹⁸.

Spółki tramwajowe, takie jak BSEG zorganizowane były, podobnie jak kolejowe, na wzór jednostek militarnych, w których panowała ścisła hierarchia, wojskowy dryg i porządek. Dyscyplina oraz podporządkowanie przełożonym były podstawą funkcjonowania tego typu przedsiębiorstw. Co ciekawe, do pracy w firmach tramwajowych chętnie przyjmowano byłych żołnierzy, szczególnie kawalerzystów ze względu na umiejętność obchodzenia się z końmi. Wymagano od nich solidności i punktualności¹⁹.

Dzięki publikacji Moritza Neefego, poświęconej sytuacji płacowej we Wrocławiu, jesteśmy w stanie podać zarobki wrocławian z lat 1885–1886²⁰. Wśród nich są również pracownicy BSEG. Pensje w wymiarze tygodniowym zestawiają tabele 1 i 2. W porównaniu z innymi woźnicami przewożącymi towary (np. piwo) zarobki woźniców powożących tramwaje nie były niskie. Pozostali mogli liczyć średnio na ok. 10–12 marek tygodniowo. Niemniej trzeba mieć świadomość istotnie wytężonej i ciężkiej, trwającej kilkanaście godzin dziennie, pracy w spółce komunikacyjnej, co ostatecznie doprowadziło do opisywanych zdarzeń.

Tabela 1. Tygodniowe wynagrodzenie pracowników BSEG w 1885 r. (w markach)

Pracownicy	Najniższe tygodniowe wynagrodzenie	Najwyższe tygodniowe wynagrodzenie	Średnie tygodniowe wynagrodzenie
Toromistrz	–	–	34,62
Pracownicy biurowi, kontrolerzy, masztalerze	19,23	25,39	23,50
Konduktorzy, woźnice, stajenni, rzemieślnicy	12,46	17,31	15,20
Dróżnicy, torowcy	12,46	13,85	12,70

Źródło: M. Neefe, *Ermittlungen über die Lohnverhältnisse in Breslau*, Breslau 1887.

Tabela 2. Tygodniowe wynagrodzenie pracowników BSEG w 1886 r. (w markach)

Pracownicy	Najniższe tygodniowe wynagrodzenie	Najwyższe tygodniowe wynagrodzenie	Średnie tygodniowe wynagrodzenie
Pracownicy biurowi, kontrolerzy	19,44	26,83	23,57
Konduktorzy, woźnice, stajenni	12,60	17,50	15,68
Dróżnicy, torowcy	12,60	15,40	13,28
Pracownicy fizyczni, dozorczy	11,67	17,50	13,27
Rzemieślnicy	14,00	17,50	16,58

Źródło: Jak w tab. 1.

Jaki przebieg miał wrocławski strajk, a raczej jego nieudana próba? Światło na ten temat rzuca lektura ówczesnej lokalnej prasy, co ma ten dodatkowy atut, że sprawa wydawałoby się prostego konfliktu pomiędzy pracownikami firmy a jej zarządem, przedstawiana jest w nieco odmienny sposób przez różne czasopisma.

O nieudanej próbie paraliżu komunikacji tramwajowej na terenie miasta Wrocławia rankiem 4 VI 1889 r. informowała „Breslauer Morgen-Zeitung” w sposób następujący:

20 M. Neefe, *Ermittlungen über die Lohnverhältnisse in Breslau*, Breslau 1887.

„Dnia dzisiejszego we wczesnych godzinach rannych, podczas gdy większość wrocławian pogrążona była jeszcze w ślodzi śnie, odbyła się krótka potyczka forpocztą ruchu walczącego o wynagrodzenia, który dał o sobie znać już przed 14 dniami. Woźnice i konduktorzy naszych tramwajów dążą zarówno do polepszenia swego wynagrodzenia, jak i do skrócenia swojego czasu pracy. Zażądali wówczas miesięcznej podwyżki w wysokości 15, 12 i 6 marek w zależności od stażu pracy oraz 4 dni wolnych od pracy w miesiącu. Dyrektor przedsiębiorstwa obiecał proszącym, jeśli nie całkowicie spełnić ich życzenia, to możliwie wyjść im naprzeciw w kwestii odciążenia służby. Od 1 czerwca przyznano woźnicom i konduktorom z siedmioletnim stażem miesięczną podwyżkę wynagrodzenia w wysokości 2 marek, a tym z ośmioletnim stażem – w wysokości 5 marek. Poza tym w każdej zajezdni zostało zatrudnionych po jednym woźnicy i konduktorze więcej. Jednak te ustępstwa nie wydają się personelowi spółki tramwajowej zadowalające. W niedzielę wieczorem duża część załogi zebrała się na Viehweide [łąka na Szczepinie, w okolicach obecnej ul. Głogowskiej – przyp. T.S.] na naradę. Ustalono początek strajku na dzisiaj (wtorek) rano. Nie było jednak mowy o całkowitym zjednoczeniu się strajkujących. Tylko w zajezdni przy Friedrich-Wilhelm-Straße woźnice i konduktorzy jednocześnie odmówili wykonywania pracy, w tych przy Thiergartenstraße i Kaiser-Wilhelm-Straße strajkowali jedynie woźnice. Wynik tego był taki, że dyrekcja, w żadnym razie niezaskoczona wstrzymaniem pracy, rozpoczęła ruch z niewielkim opóźnieniem, tymczasowo obstawiając wagony przez załogę pomocniczą. Cały strajk trwał tylko pół godziny. Dyrektor wytłumaczył pracownikom, że nie przestrzegając 14-dniowego terminu wypowiedzenia, stracą swoją kaucję i że nigdy więcej nie zostaną przyjęci do służby w przedsiębiorstwie. Strajkujący dostrzegli niebezpieczeństwo swego przedsięwzięcia i podjęli pracę. Dzięki prezorności i sile dyrekcji tramwajów oraz równoczesnemu namysłowi woźniców i konduktorów oszczędzono naszemu miastu przykrego spektaklu strajku zbiorowego. Mamy ufną nadzieję, że wzorowe relacje, jakie do tej pory panowały w tej dużej instytucji transportowej pomiędzy pracodawcą a pracobiorcą, przez pracowitość i lojalność z jednej strony, a sprawiedliwość i życzliwość z drugiej, zostaną umocnione na nowo”²¹.

W tym miejscu pragnę zwrócić uwagę na dwa ostatnie zdania w artykule z „Breslauer Morgen-Zeitung”. Wynika z nich, że dziennikarz stał raczej po stronie dyrekcji spółki.

Czy zarząd w swoim, przytoczonym na samym początku niniejszego artykułu, sprawozdaniu na pewno przedstawił akcjonariuszom całą prawdę? Czy istotnie pracę wstrzymano, nie podając przy tym żadnego powodu, ani nie stawiając żadnych żądań? Powyższa relacja prasowa potwierdziła, że w połowie maja istotnie załoga BSEG wystosowała prośbę do zarządu o polepszenie warunków pracy i płacy. W porannym wydaniu „Schlesische Zeitung” z 4 czerwca, w którym ukazała się relacja z dnia poprzedniego, znaleźć można następującą notkę:

21 *Locale und provinzielle Umschau*, „Breslauer Morgen-Zeitung” Nr. 130 z 5 VI 1889, s. 5–6.

„Według doniesień, jutro (wtorek) z rana konduktorzy i woźnice tutejszego przedsiębiorstwa tramwajowego zamierzają zwrócić się do swoich dyrektorów z prośbą o poprawę wynagrodzeń. Twierdzi się, że konduktorzy domagają się natychmiastowego podwyższenia miesięcznego wynagrodzenia o sześć marek i zapewnienia jednakowej podwyżki na początku przyszłego roku, jak również przyznania czterech dni wolnych na każdy miesiąc. Wymagania woźniców są takie same. W przypadku odrzucenia ich żądań, konduktorzy i woźnice chcą odmówić dalszej służby”²².

Dodatkowo z artykułu w porannym wydaniu „Schlesische Volkszeitung” z 5 czerwca, można się było dowiedzieć, że dwa tygodnie przed strajkiem do dyrekcji spółki przybyła delegacja składająca się z czterech pracowników każdej z pięciu istniejących linii tramwajowych, łącznie było to zatem 20 osób, które przekazały zarządowi ultimatum, że w przypadku, gdy ich oczekiwania nie zostaną spełnione w ciągu 14 dni, pracownicy podejmą akcję protestacyjną²³. Dyrekcja przystała na warunki tylko częściowo, więc pracownicy, a przynajmniej ich część, próbowała na łące na obrzeżach miasta – na Szczepinie – ustalić szczegóły akcji protestacyjnej i zapewne wówczas pomysł ten nie wzbudził powszechnej aprobaty. Powyższe mogłoby tłumaczyć fakt, dlaczego dyrekcja nie była w ogóle zaskoczona przystąpieniem do strajku części załogi i mogła szybko zorganizować za nich zastępstwo. To właśnie brak solidarności pomiędzy pracownikami skutkował całkowitym fiaskiem przedsięwzięcia. Pokazuje to także podziały występujące wśród personelu spółki, gdyż obok osób wyrażających poprzez strajk niezadowolnienie z warunków pracy była także, posłużę się określeniem użytym przez zarząd firmy, „rozsądniejsza część załogi”, której rola sprowadziła się do „łamistrajków”. Nie wiadomo jednak, czy niechętnymi do strajku byli ci pracownicy, którym obiecano podwyżki, chociaż taki tok rozumowania można przyjąć za całkiem prawdopodobny. Należałoby zatem uznać, że dyrekcja doskonale zdawała sobie sprawę zarówno z grożącego strajku, jak i z jego przyczyn – informacji zawarte w sprawozdaniu dla akcjonariuszy nie do końca zatem odpowiadały prawdzie.

Kolejne wydanie dziennika „Schlesische Zeitung” przekazuje jeszcze więcej okoliczności porannego strajku, jak i samych żądań protestujących:

„Dzisiaj z rana konduktorzy i woźnice przedsiębiorstwa tramwajowego wystąpili do swojej dyrekcji z zapowiadanymi żądaniemipodwyżkipłac oraz czterech dni wolnych w miesiącu. W przypadku niespełnienia ich żądań ludzie chcieli powstrzymać się od pracy, ale zostali poinstruowani, że każdy odpowiada swoją kaucją (w przypadku woźniców w wysokości 45 marek, w przypadku konduktorów – 75 marek) za zachowanie zawarte go w umowie 14-dniowego okresu wypowiedzenia. Każdy zatem, kto odmawia spełnienia swojej służby, jednocześnie traci swoją kaucję oraz stanowisko pracy, ponieważ dyrekcja zdecydowała nie przyjmować więcej do pracy nikogo, kto teraz porzuci służbę. Efektem tego oświadczenia było to, że najpierw pojedynczy, następnie jednak wszyscy woźnice i konduktorzy

22 *Drohender Strike des Straßenbahn-Personals*, „Schlesische Zeitung” Nr. 382 z 4 VI 1889.

23 *Zur Lohnbewegung*, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 253 z 5 VI 1889.

bezw warunkowo wznowili pracę. – Jak zapewniano, już w połowie poprzedniego miesiąca ze strony woźniców i konduktorów została poczyniona próba uzyskania podwyżki płac oraz czterech dni wolnych w miesiącu. Wówczas bohaterom tej historii zostało udowodnione, że już teraz mają, jeśli nie cztery dni wolne każdego miesiąca, to niemalże tyle samo, tj. 45 wolnych dni w roku, które jedynie nie są równomiernie rozplanowane, bo na lato z jego nasilonym ruchem tramwajowym przypada mniej wolnych dni, niż w zimie. Pomimo tego poprzez zatrudnienie personelu pomocniczego uzyskano dodatkowe ułatwienia w pracy. Również płace szczególnie starszych pracowników powinny się polepszyć, tak że najlepiej uposażeni otrzymują miesięczne wynagrodzenie w wysokości 80 marek oraz prezent noworoczny w wysokości do 40 marek, czyli 1000 marek rocznie, a dodatkowo dostają jeszcze umundurowanie. Te ogłoszone w ubiegłym miesiącu ustępstwa nie zadowolili jednak załogi”²⁴.

Lektura „Schlesische Volkszeitung” z 7 czerwca pozwala określić, że „szkodliwy element”, o którym w sprawozdaniu rocznym wspomina zarząd spółki, to grupa kilkunastu pracowników:

„Według zastyszanych informacji dyrekcja wskutek podjęcia próby strajku zwolniła pięciu konduktorów i pięciu woźniców. Najprawdopodobniej przez zwolnienia dyscyplinarne prowadzących zostanie wszystkim zożydzona chęć do strajkowania w przyszłości. Jak wygląda jednak sprawa z nieludzką egzystencją – 16 do 18 godzin służby dziennie?”²⁵.

Jak się niebawem okazało, gazeta podała zbyt małą liczbę zwolnionych dyscyplinarnie pracowników. Ostatecznie było to 12 osób: pięciu woźniców, sześciu konduktorów oraz pracujący w spółce od 12 lat, a więc od samego początku jej istnienia, kontroler, o których „sądzono, że są szczególnie zainteresowani tą sprawą”, jak pisano później w artykule na pierwszej stronie gazety „Schlesische Zeitung” z 21 czerwca, opatrzonym dużym nagłówkiem *Unmenschlich (Nieludzkie)*. Tytuł odnosił się do użytego w jednym z wcześniejszych tekstów tej gazety określenia na zbyt krótki czas nocnego odpoczynku. W tym samym artykule podano ponadto przyczynę fiaszka strajku:

„[...] obawa przed utratą chleba oraz stosunkowo wysokiej kaucji trzymała pozostałych w ryzach. Prawo zrzeszania się tych pracowników w zasadzie nie istnieje, korzystanie z niego w legalnej formie jest w obliczu panujących w instytucji warunków praktycznie niemożliwe. Gdyby pracownicy zechcieli zachować się nielojalnie, wczesnym rankiem w święto Wniebowstąpienia Pańskiego lub pierwszy dzień Zielonych Świątek bez ostrzeżenia wstrzymaliby swoją pracę i przez to mogliby wymusić dalsze ustępstwa”²⁶.

Czy sytuacja socjalno-finansowa woźniców i konduktorów wrocławskich tramwajów konnych istotnie była tak niebudząca zastrzeżeń, jak chciał widzieć to zarząd spółki oraz liberalna gazeta „Breslauer Morgen-Zeitung”? O co walczyli protestujący? Zacząć trzeba od przedstawienia ówczesnych realiów pracy załogi ruchowej przedsiębiorstwa tramwajowego. Kilka dni po

strajku do gazet trafiło pismo od protestujących. Także i w tym wypadku lektura katolickiej gazety „Schlesische Volkszeitung” jest bardzo pomocna:

„Warunki pracy i płacy we wrocławskim przedsiębiorstwie tramwajowym. Zostaliśmy poproszeni o przytoczenie poniższego pisma: «Ostatnimi czasy tutejsza prasa codzienna (także Schlesische Volkszeitung) zamieszczała krótkie wiadomości, według których wśród konduktorów i woźniców wrocławskiego przedsiębiorstwa tramwajowego panowało niezadowolenie, co ostatecznie doprowadziło do strajku, który został prędko zakończony za sprawą działań, czy też grózb zwolnienia ze strony dyrekcji. Wiadomości odnośnie do tego ostatniego wydarzenia zamieszczone przez jedną z tutejszych gazet oraz gdzie indziej, pochodzące najpewniej z samego biura dyrekcji przedsiębiorstwa tramwajowego, mogą u nieświadomych czytelników wzbudzić fałszywe wyobrażenie o warunkach pracy i płacy personelu owego przedsiębiorstwa. Poniższe wyjaśnienie powinno być zatem mile widziane przez wszystkich, którym leży na sercu dobro ludzkości.

1. Warunki pracy: Każdy konduktor musi wcześniej rano, w lecie o 5.45, w zimie o 6.45, pojawić się w zajezdni, aby pobrać bilety i cedułę; po tym następuje przekazanie kasy. Regularna służba rozpoczyna się zatem o godzinie 5.45 i trwa aż do późnej nocy. Pierwszy wagon linii Ohlauer Barrière–Pöpelwitz dla przykładu zjeżdża krótko przed godziną 11, ostatni z kolei – krótko przed 12 w nocy. Należy przy tym mieć świadomość, że ten konduktor, który wcześniej rano jako pierwszy wyjeżdża, wieczorem zjeżdża jako ostatni, a więc od 5.45 rano do 12.00 w nocy jest na służbie – gdy wystąpi opóźnienie, praca trwa w pewnych okolicznościach jeszcze dłużej – a zatem pełne 18 godzin i za to przysługuje skromne wynagrodzenie w wysokości 54 do najwyżej 75 marek, a więc od 10 do 13 fenigów za godzinę. Niektórzy czytelnicy mogą myśleć, że tak długi czas pracy przypada może raz w miesiącu, ale są w błędzie. Piszącemu te słowa samemu się przydarzyło, że musiał cztery dni z rzędu pełnić służbę przez 18 godzin. Wczesnym rankiem o godzinie 5.15 wychodził z domu i wracał do niego o godzinie 12.30 w nocy. Ile czasu zostaje na spanie? – Obecnie wprawdzie każdy konduktor powinien regularnie w tygodniu mieć jeden wolny dzień, ale najczęściej trwa to 12 czy 13 dni; w tym czasie przypada jednak jeszcze tzw. półwolny dzień, tzn. konduktor pojawia się rano o godzinie 5.30 w zajezdni, podejmuje kasę od wszystkich kolegów i przekazuje ją potem do biura; to trwa do godziny 9.00. O godzinie 11.30 konduktor musi ponownie pojawić się na służbie, aby zastąpić swoich kolegów podczas kursu południowego, czyli jest przesuwany pomiędzy innymi, aby konduktor w południe zamiast dziesięciu minut miał dwadzieścia minut przerwy. A zatem całe dwadzieścia minut przerwy obiadowej. Konduktorzy linii popowickiej mają nawet tylko 15 minut przerwy obiadowej. Teraz konduktorzy z zajezdni «Stadt Aachen» [przy ul. Ziemowita – przyp. T.S.] już o godzinie 2.00 po południu muszą być na Scheitnig, aby pełnić tam służbę pomocniczą, a trwa służba do godziny 10–11 wieczorem. Cały półwolny dzień składa się z wolnego pomiędzy godziną 9.00 a 11.30 w południe, tj. całych dwu i pół godziny. – Woźnice mają jeszcze mniej wolnych dni, a do tego muszą sobie na ten dzień wolny dodatkowo zapraco-

wać. Po tym jak pełnią służbę pełne 18 godzin, muszą czynić jeszcze przez całą noc wartę stajenną, tj. każdy ma 30 koni do nadzorowania i pojenia. Kto zaśnie podczas warty stajennej, jest bezlitośnie karany kwotą przynajmniej trzech marek. Z drugiej strony, jeśli konduktor lub woźnica zachoruje, w tym czasie kierownictwo nie szuka za niego zastępstwa, lecz musi być on zastępowany przez swoich kolegów, czyli tak długo, jak dana osoba jest chora, jeden z nas ma mniej wolnego czasu. Czasami bywa tak, że w podobnym czasie trzech czy czterech konduktorów jest chorych i ci muszą być przez cały okres choroby zastępowani, nawet wówczas, gdy trwa to kwartał. Ile wolnych dni pozostali pracownicy tracą? Podobnie bywa latem, gdy często na Scheitnig bądź na Friebeberg [lokal rozrywkowy Friebeego przy dzisiejszej ul. Powstańców Śląskich – przyp. T.S.] odbywają się większe koncerty charytatywne. W takie dni przedsiębiorstwo wysyła do służby cały swój personel; ludzie tracą swój wolny dzień, nie dostając za to nawet najmniejszej rekompensaty, chociaż spółka kasuje całkiem ładną sumkę.

2. Warunki płacowe. Konduktor otrzymuje w pierwszym miesiącu od momentu zatrudnienia 54 marki, w drugim miesiącu 60 marek. Takie wynagrodzenie pozostaje przez rok niezmiennie, a następnie wzrasta z roku na rok o sześć marek, dopóki nie sięgnie wysokości 75 marek. W przypadku woźniców obowiązują te same zasady. Co prawda, od 1 czerwca tego roku konduktorzy i woźnice, którzy są na służbie pełne siedem lat, otrzymali miesięczny dodatek w wysokości dwóch marek, a ci powyżej ośmiu lat w wysokości pięciu marek. Jeśli weźmie się jednak pod uwagę to, że ten, który otrzymuje miesięczny dodatek w wysokości dwóch marek, przekroczy wyższy próg podatkowy, a zatem zamiast 1,25 marek, zapłaci 2,63 marek, to zostaje mu z całego dodatku 62 fenigi, tj. dziennie dwa fenigi. – Tyle na temat warunków pracy i płacy we wrocławskiej spółce tramwajowej. Można by mówić jeszcze o wielu innych sprawach, ale to może innym razem. To, że, jak Państwa gazeta już doniosła, została zwolniona pewna liczba konduktorów, jest prawdą»²⁷.

Równie wiele ciekawych szczegółów o codziennej służbie w spółce BSEG dostarcza lektura tekstu opublikowanego na pierwszej stronie „Schlesische Zeitung” z 13 czerwca, podsumowującego przyczyny fali strajków w Niemczech. Spory fragment poświęcono polepszeniu warunków pracy konduktorów i woźniców wrocławskiego przedsiębiorstwa tramwajowego. W tekście tym wykorzystano także cytowane już pismo pracowników:

„Podstawowym personelem są konduktorzy i woźnice, z których ostatni zajmują się równocześnie opieką nad końmi. Pensja konduktorów waha się pomiędzy 54 a 75 marek miesięcznie, woźniców nie jest podana, ale w żadnym wypadku nie może być wyższa. Zapytamy teraz, co za tę pensję należy uczynić. Konduktor musi być człowiekiem o odpowiednim poziomie wykształcenia, kulturze osobistej, niestrudzonej wytrwałości i pełnym wigoru zdrowiu. Nawet jeśli może się cieszyć tym ostatnim w pełni, pod względem fizycznym służbę może pełnić wyłącznie w trakcie najlepszych lat życia człowieka. Troska o jego przyszłe życie tylko w wyjątkowych przypadkach zaprzęta jego głowę.

Nie mało z nich umiera wcześniej wskutek wysiłku, na które są narażeni cały dzień i dobrą część nocy niezależnie od pogody (zimą temperatura osiąga u nas 24 stopni mrozu, latem – 45 stopni w słońcu). Uniform letni jest dostarczany, ale płaszcz na zimę – nie. Z poniższego listu dowiadujemy się na temat służby konduktorów rzeczy następujących: «Każdy konduktor musi wcześniej rano w lecie o 5.45, w zimie o 6.45 pojawić się w zajezdni, aby pobrać bilety i cedułę; po tym następuje przekazanie kasy. Regularna służba rozpoczyna się zatem o godzinie 5.45 i trwa aż do późnej nocy. Pierwszy wagon linii Ohlauer Barrière–Pöpelwitz, dla przykładu zjeżdża krótko przed godziną 11, ostatni z kolei – krótko przed 12 w nocy. Należy przy tym mieć świadomość, że ten konduktor, który wcześniej rano jako pierwszy wyjeżdża, wieczorem zjeżdża jako ostatni, a więc od 5.45 rano do 12.00 w nocy jest na służbie – gdy wystąpi opóźnienie, praca trwa w pewnych okolicznościach jeszcze dłużej – a zatem pełne 18 godzin. Zdarza się, że przez cztery następujące po sobie dni temu samemu pracownikowi przypada pełnić służbę przez 18 godzin. Taka osoba musi naturalnie najpóźniej o godzinie 5:15 rano wyjść z domu i wraca nocą najwcześniej o godzinie 0:15».

Chcemy rozpatrzyć tylko jeden z aspektów: nieludzkie skrócenie czasu na nocny spoczynek, który nie jest rekompensowany w dzień w żaden sposób. Jeśli w podobny sposób chciano by skrócić czas spania w zakładach karnych, powszechnie zabiłoby się głośno o okrucieństwie wymiaru sprawiedliwości. Konduktor musi uznać to za szczęście, także wówczas, gdy jego mieszkanie znajduje się stosunkowo blisko zajezdni, co zwykle nie ma miejsca, jeśli ma pełne sześć godzin pomiędzy powrotem wieczorem do wyjścia rano. Gdy człowiek wraca do domu około północy, jego pierwszą potrzebą jest filiżanka kawy, którą zwykle sam robi. To kosztuje określony czas. Jeszcze więcej czasu kosztuje konieczna higiena ciała, pielęgnacja skóry, włosów, brody, czyszczenie ubrania oraz nierzadko całkiem przemoczonego obuwia. Ile czasu zostaje na sen? Z naszej wiedzy wynika, że osadzeni w więzieniach mogą sobie pozwolić na siedem godzin snu. Chyba nie jest przesadą, że poruszamy kwestię trzech dodatkowych godzin do przygotowania się, pielęgnacji ciała, oczyszczenia ubioru oraz skromnego porannego i wieczornego posiłku dla człowieka pełniącego całodzienną – nie licząc 15 czy 20 minut, które konduktorzy spędzają na obiedzie, oraz trwających pięć bądź dziesięć minut przerwach od jazdy przypadających po każdej 1¼ godzinie – służbę poza tymi siedmioma godzinami nocnego snu. Nawet jeśli służba w kasie [w zajezdni – przyp. T.S.] oraz jeden dzień wolny od pracy co 10 lub 13 dni mogłyby sprawić, że bilans stałby się nieco korzystniejszy, roszczenia kierownictwa podnoszone względem konduktorów nie mogą być w żaden sposób uzasadnione. Bezsprzecznie jest rzeczą konieczną, zarówno w wymiarze ludzkim, jak ze względu na należytą troskę o fizyczne i psychiczne zdrowie, że każdemu robotnikowi, także zatem konduktorowi, powinno pozostawać w tygodniu, wliczając w to niedziele 7 razy 10, tj. 70 godzin wolnego czasu. Czy te minimalne wymagania zostaną spełnione? Niech przywołani domagają się dowodów [spełnienia tych wymagań – przyp. T.S.] i niech spółka akcyjna je dostarczy – jeśli potrafi. – Woźnice znajdują się w nie lepszym położeniu. Każdy ma obok drobniejszych obowiązków dwójkę koni do opieki, zakładanie i zdejmowanie uprzęży

24 Von der Straßenbahn, „Schlesische Zeitung” Nr. 383 z 4 VI 1889.

25 Die Direktion der Breslauer Straßenbahn, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 257 z 7 VI 1889.

26 Unmenschlich, „Schlesische Zeitung” Nr. 424 z 21 VI 1889.

27 Dienst- und Lohnverhältnisse bei der Breslauer Straßeneisenbahn, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 261 z 9 VI 1889.

oraz utrzymywanie w porządku całego inwentarza. To zajmuje – niech panowie z artylerii nas poprawią, jeśli się mylimy – dwie i pół godziny dla każdego konia, czyli pięć godzin dziennie. Do tych pięciu godzin wytężonej pracy fizycznej dochodzi 10–12 godzin jazdy. Ciężka i pełna odpowiedzialności praca woźnicy trwa zatem 15–17 godzin dziennie. – Akcje spółki tramwajowej stoją za to na poziomie 152,5%; wkład panów akcjonariuszy nie tylko przyniósł dobry zysk, ale też w ciągu 12 lat powiększył się o ponad połowę. Pomoc [socjalna – przyp. T.S.] jest zatem nie tylko możliwa, ale też zdecydowanie konieczna”²⁸.

Temat ciężkiej służby we wrocławskiej spółce tramwajowej powracał w czerwcu 1889 r. wielokrotnie na łamach gazet. Szczególnie nad losem konduktorów i woźniców pochylały się „Schlesische Zeitung” oraz „Schlesische Volkszeitung”, które, jak widać na powyższych przykładach, omawiały tę kwestię bardzo dokładnie, nieraz zamieszczając relacje na pierwszych stronach gazet. Wyjątkowym świadectwem opisywanych zdarzeń są teksty nadesłane przez samych zainteresowanych, które potwierdzały informacje zebrane w artykułach. Prócz przytoczonego wyżej przykładu w rubryce „Od czytelników” gazety „Schlesische Zeitung” można było znaleźć krótkie pismo jednego z byłych pracowników, który z samym strajkiem nie miał nic wspólnego:

„Wrocław, 22 czerwca [1889]. Z własnego doświadczenia mogę potwierdzić Państwa artykuł wstępny zamieszczony we wczorajszym numerze Schlesische Zeitung dotyczący czasu pracy konduktorów wrocławskich tramwajów. W lecie 1883 r. z konieczności byłem zmuszony szukać posady w tej instytucji i pełniłem wówczas obowiązki konduktora o numerze 71. Moja służba rozpoczynała się wówczas o godzinie 5.45 rano, a kończyła się około godziny 12.30 w nocy; następnie musiałem jeszcze zdać kasę, tak że zawsze, nie licząc kilku wyjątków, była godzina 1.30, gdy mogłem udać się na spoczynek, który trwał do godziny 5.00 rano, a więc trzy i pół godziny. Do tego przez pierwsze trzy tygodnie nie miałem w ogóle wolnego dnia, a potem wolne przypadało co 13 dni”²⁹.

Najbardziej chyba jednak szokującym wydaje się list, być może lekarza bądź sanitariusza, podpisanego inicjałami T.P. Nadesłał on do redakcji informację na temat przyczyn pogarszającego się stanu zdrowia pracowników BSEG, którzy swego czasu tłumnie trafiali do jednego ze szpitali:

„Wrocław, 11 czerwca [1889]. W odniesieniu do informacji opublikowanych w nr 397 Schlesische Zeitung o sytuacji konduktorów i woźniców spółki Breslauer Straßenbahn-Gesellschaft chciałbym przedstawić następujące uwagi: Przed paroma laty w jednym z tutejszych szpitali, do którego byli przyjmowani w przypadku choroby zatrudnieni w przedsiębiorstwie, zaobserwowano, że nieproporcjonalnie wysoki odsetek tych ludzi cierpi na delirium tremens; wielu z nich zmarło na skutek tej choroby. Ze strony kierownika placówki przeprowadzono w tym czasie badania nad przyczynami tego szokującego zjawiska. Za główne przyczyny uznano nieodpowiednio długi czas pracy oraz brak przerwy obiadowej. Na wskutek znacznego, długotrwałego wysiłku oraz ze względu na to, że pracownicy nie mieli wystar-

czającego czasu do jedzenia – jeszcze dziś można codziennie zaobserwować, jak pracownicy otrzymują w koszyku obiad do wagonu na którymś z przystanków, aby na krańcówce albo zjeść go w pośpiechu albo go zostawić – czuli się zmuszeni lub nakłaniani na krańcówkach do wielokrotnego przyjmowania napojów wysokowych, aby utrzymać się na nogach. Fakt, że jednak tylko wyjątkowo rzadko konduktor lub woźnica znajdował się w stanie upojenia alkoholowego, należy tłumaczyć prawdopodobnie faktem, że delektowany alkohol dozowany był w ciągu całego dnia. Po stwierdzeniu tych okoliczności dyrekcji spółki wytłumaczono, że koniecznym jest zapewnienie zatrudnionym przerwy na obiad. Dyrekcja przystała na tę sugestię, ale sami pracownicy odrzucili oferowane przerwy. Niektórzy powiedzą: volenti non fit iniuria, ludzie nie mogą zatem narzekać. Lecz sprawa jest tak zadziwiająca, że musi mieć swój haczyk. Mnie podano powód odrzucenia proponowanych konduktorem przerw. Ludzie odrzucili je, ponieważ ich zarobek pomniejszyłby się o napiwki, które otrzymywali na postojach. Nie udało mi się dowiedzieć, czy oby z przerwami nie było związane zmniejszenie bardziej niż skromnych regularnych zarobków. Ale nawet zakładając, że nie było, to jest to już wystarczająco oburzające, że zatrudnieni w publicznym przedsiębiorstwie transportowym muszą być uzależnieni od napiwków. To, że ten absurdalny proceder panuje także w tramwajach konnych można zaobserwować codziennie. Zauważa się, że jednemu pasażerowi podczas uiszczenia opłaty mówi się «dziękuję», innemu – nie. Widać, że przy wydawaniu reszty z większych monet jest to tak zorganizowane, że pojawiają się pięciofenigówki albo ostatnia pięciofenigówka znajduje się dopiero po dłuższym poszukiwaniu! Nie można mieć do konduktorów żadnych pretensji, biorąc pod uwagę ich skąpe wynagrodzenie, mimo wszystko takie warunki pozostają całkowicie niegodne. Pragnę jeszcze wyraźnie podkreślić, że wspomniane badania odnośnie do przypadków delirium tremens wśród pracowników spółki tramwajowej zostały przeprowadzone przed kilkoma laty i że nie wiem, jak sprawa ma się dziś; w każdym razie przyczyny wówczas obserwowanego zjawiska istnieją nadal. Doniesienia mogłyby jednak wystarczająco wyraźnie dowodzić, że warunki w naszej firmie tramwajowej stanowią przedmiot zainteresowania dla policji sanitarnej, co narzuca na inspektorów obowiązek przyjrzenia się sprawie. T.P.”³⁰.

Dziennikarze używali bardzo jaskrawych określeń opisujących postępowanie zarządu spółki i w sposób jednoznaczny je oceniano. „Schlesische Volkszeitung”, odnosząc się i cytując obszerne fragmenty przytaczanego już dużego artykułu ze „Schlesische Zeitung”, zamieszczonego na pierwszej stronie nr 403 z 13 czerwca, dodała swoje komentarze, niejednokrotnie wyrażane bardzo emocjonalnie, które przytaczam poniżej częściowo:

„Podczas strajku górników państwowe wyższe władze górnicze zostały oskarżone o to, że nie przewidziały zająć i że zawczasu nie przedsięwzięły środków zapobiegawczych. Także naszej spółce tramwajowej grozi strajk, który przy stosunkowo niewielkiej liczbie pracowników, co prawda, nie stanowi zagrożenia dla panów akcjonariuszy, ale może pozbawić chleba setki uczciwych ludzi. Już to samo w sobie wydaje nam się wystarczającym po-

wodem, aby wyznaczone władze interweniowały, całkowicie pomijając względy sanitarne i potrzebę zapewnienia utrzymania transportu miejskiego. Jeżeli wyznaczone organy przeprowadzą nawet tylko dochodzenie w sprawie obecnej sytuacji i przekażą wyniki opinii publicznej, cel zostanie osiągnięty. Ponieważ presja opinii publicznej i publicznego sumienia robi resztę. W końcu akcje znajdują się na poziomie 152,5%. – Nawiasem mówiąc, zostaliśmy poinformowani, że woźnice tramwajów zwolnieni w wyniku ostatnich strajków (por. nr 257 Schlesische Volkszeitung) muszą być reprezentowani [w pracy – przyp. T.S.] przez pozostałych woźniców, ponieważ jeszcze nie zostało zorganizowane za nich zastępstwo! Czy dyrekcja spółki tramwajowej będzie teraz na tyle uprzejma, aby rozmawiać lub – jeszcze lepiej – negocjować, nie wiemy, ale po dotychczasowych doświadczeniach śmiemy wątpić. «Wszak akcje stoją na poziomie 152,5%» – i w końcu to jest najważniejsze dla akcjonariuszy. Co ich obchodzi woźnica? Co obchodzi konduktor? Służba: 16–18 godzin. Płaca: 54–75 marek. Akcja: 152,5! Koniec i basta!”³¹.

Sama firma Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft zdawała się być niewzruszona w obliczu intensywnej krytyki medialnej, chociaż nie pozostała całkowicie bierna. Do gazet trafił lapidarny komunikat odnoszący się do ówczesnej sytuacji, który, jak nietrudno się domyślić, doczekał się także ostrego komentarza ze strony nieocenionej dla niniejszych badań gazety „Schlesische Volkszeitung” w wydaniu z 19 czerwca:

„Wczoraj o godzinie 8.30 wieczorem dotarł do nas następujący komunikat od zarządu wrocławskiej spółki tramwajowej. Ponieważ jednak mieliśmy do niego pewne uwagi, zachowaliśmy ten dodatek na dziś. Brzmi on tak: «Podczas dzisiejszego posiedzenia rady nadzorczej pod obrady oraz głosowanie trafiło wiele ważnych spraw. Przede wszystkim, powstrzymano się od wchodzenia w dyskusję na temat spraw dotyczących tramwajów opisywanych w gazetach, ponieważ godne uwagi sugestie poczynione na łamach gazet już przed ich zamieszczeniem znalazły swoją realizację poprzez kroki zlecone od początku miesiąca ze strony dyrekcji do wykonania i wzięte pod uwagę w dalszej perspektywie. Powstrzymano się od polemiki w prasie odnośnie do innych informacji, częściowo opartych na przesłankach, częściowo na nieprawdziwych wnioskach wysnutych ze wcześniejszych incydentów, która jednak nie wydała się ani właściwa, ani konieczna. Co się tyczy pewnych zmian w przedsiębiorstwie, które magistrat uznał za pożądane, rozważane jest przyspieszenie ruchu w takim stopniu, w jakim jest to obecnie w ogóle możliwe do przeprowadzenia; niektóre inne życzenia głośno wyrażone przez publiczność również zostaną spełnione. Dotychczasowe wyniki działalności firmy były całkiem korzystne. Niezwykłe piękna i stale utrzymująca się aura pogodowa spowodowała niespotykanie wysoką frekwencję w tramwajach, tak że już teraz w porównaniu z rokiem poprzednim osiągnięto dodatkowe przychody w wysokości 21 000 marek. – Nie można jednak wiązać żadnych nadziei z tymi dodatkowymi przychodami w odniesieniu do tegorocznej dywidendy, ponieważ wzrost liczebności personelu ruchowego, wzrost płac i gwałtowny wzrost cen paszy dla zwierząt spowodowały znaczne dodatkowe wydatki w porównaniu z rokiem poprzednim. Także próby przyspiesze-

nia ruchu w świetle dotychczasowych doświadczeń związane są z kosztami, których przynajmniej na pierwszym etapie nie da się pokryć przez ewentualny wzrost dochodu».

«Najprzyjemniejszą» informacją raportu, który jest zresztą utrzymany w dość zdawkowej i mrocznej konwencji, jest ogłoszenie dodatkowego przychodu w wysokości 21 000 marek. Powinno się teraz oczekiwać, że usłyszymy, iż postanowiono wyciąć w pierś najjaśniejsze krzywdy, takie jak skromne zarobki konduktorów i woźniców oraz służba od 16 do 18 godzin dziennie, zwłaszcza że akcje tak czy owak wynoszą 152,5%. Zamiast tego otrzymujemy jedynie parę niedających się sprawdzić frazesów, takich jak m.in. o «wzroście liczebności personelu ruchowego», nie wiedząc jak duży miałby być ten wzrost. To co się na ten temat powszechnie opowiada, brzmi jak czysta ironia. Myśleliśmy, że przykładów lub, posługując się sformułowaniem powyższego raportu, «godnych uwagi sugestii poczynionych na łamach gazet» było tak wiele i były one na tyle ważne, że szacowna rada nadzorcza w każdym razie w interesie własnego przedsiębiorstwa wykorzysta wszelką okazję, aby wyraźnie poinformować o «krokach zleconych od początku miesiąca ze strony dyrekcji do wykonania i wziętych pod uwagę w dalszej perspektywie», zamiast głośno podnoszone w prasie i częściowo całkiem poważne zarzuty zbywać sformułowaniem, że polemika nie wydawała się «ani właściwa, ani konieczna». Najwyraźniej jest to najlepszy sposób na uniknięcie nieprzyjemnych dyskusji, w których zaatakowana strona w żadnym wypadku nie zdobędzie wieńca laurowego”³².

Warto zasygnalizować niejako w ramach porównania, że każdy koń tramwajowy dziennie pracował ok. 3–4 godzin, pokonując kłusem (ok. 10 km/h) dystans średnio 20–21 km. Kilkusetkilogramowe zwierzę musiało ciągnąć pojazd, który z kompletem pasażerów ważył nawet do 4,5 t. Dla zwierząt praca w spółce tramwajowej była niezwykle wyczerpująca. Konie cierpiały na schorzenia kończyn, szczególnie kopyt. Były narażone na przeziębienia i infekcje. Z tego względu w spółce panował rozbudowany system opieki nad końmi, obejmujący także odpowiednią dozę odpoczynku. Jakkolwiek trudno jest to porównywać, to w tym kontekście wydaje się, że używanie w powyższych przykładach z wrocławskiej prasy określenia „niehumanitarne” na relacje panujące pomiędzy personelem ruchowym a zarządem firmy bynajmniej nie jest nadużyciem.

Wystosowana w połowie maja prośba załogi przyniosła jedynie drobną poprawę warunków pracy w spółce. Dyrekcja obiecała podwyżki dla pracowników z siedmioletnim stażem na poziomie dwóch marek miesięcznie, a dla tych pracujących ponad siedem lat – pięć marek. Zatrudniono także dodatkowe osoby. Najpierw, w wyniku majowej petycji po jednym woźnicy oraz konduktorze do każdej z trzech zajezdni, a w czerwcu jeszcze łącznie cztery osoby³³. Dzięki temu możliwe było nieznaczne skrócenie czasu pracy: uzyskanie piątego dnia wolnego w miesiącu. Na dzień 31 XII 1889 r. stan zatrudnienia w BSEG wyniósł 310 pracowników (o 10 osób więcej niż w roku poprzednim). Jeśli chodzi o personel ruchowy, przybyło łącznie dziewięć osób (trzech konduktorów i sześciu woźniców) przy podobnej pracy

28 Zum Kampfe um die Arbeitsbedingungen, „Schlesische Zeitung” Nr. 403 z 13 VI 1889.

29 Aus dem Leserkreise, „Schlesische Zeitung” Nr. 430 z 23 VI 1889.

30 Aus dem Leserkreise, „Schlesische Zeitung” Nr. 403 z 13 VI 1889.

31 Der Breslauer Straßenbahngesellschaft, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 267 z 14 VI 1889.

32 Von der Verwaltung der Breslauer Straßenbahn, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 275 z 19 VI 1889.

33 Von der Straßenbahn, „Breslauer Zeitung” Nr. 423 z 20 VI 1889.

przewozowej jak w roku 1888³⁴. Dywidenda w 1889 r. wyniosła 6%. Liczba pasażerów nieco wzrosła – z 7 241 647 do 7 529 911 osób, a razem z tym zwiększyły się wpływy z biletów – z 810 594,25 do 836 882,80 marek. Pomimo zwiększonych wpływów, zysk spółki nieco zmalał – ze względu na wyższe koszty eksploatacji, głównie wyższe ceny paszy³⁵.

Tabela 3. Praca Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft za lata 1888–1889

Lata	Stan liczebny personelu	Liczba kursów	Droga przebyta przez wagony [km]	Wysokość dywidendy [w%]
1888	300	419 406	2 150 714	7
1889	310	418 592	2 144 097	6

Źródło: *Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft. Geschäftsbericht pro 1889*, Breslau 1890, s. 3.

Ustępstwa wrocławskiej spółki były jednak dalekie od warunków, jakie wywalczyli sobie berlińscy pracownicy bliźniaczej firmy. Udało im się skrócić czas pracy „aż” do 14 godzin dziennie. Co ciekawe, kwestia czasu pracy personelu spółek komunikacyjnych, jak można zaobserwować na przykładzie Wrocławia, odbiła się szerokim echem w całych Niemczech. Sprawą zajął się nawet parlament niemiecki, ale ostatecznie posłowie odrzucili wniosek o zagwarantowanie lepszych warunków pracy konduktorów i woźniców. Inne podejście do tej sprawy prezentowały lokalne władze Wrocławia, gdyż w późniejszych latach chciały mieć wpływ na komfort służby pracowników ruchu. Dla przykładu, w umowie miasta i spółki BSEG dotyczącej elektryfikacji tramwajów konnych zawartej w 1899 r. znalazł się następujący zapis § 27:

„Spółka akcyjna w ciągu roku od zawarcia niniejszej umowy jest zobowiązana ustalić regulamin pracy dla swoich urzędników i pracowników, a także przedstawić go do zatwierdzenia magistratowi. Magistrat ma jednak tylko prawo żądać takich zmian lub uzupełnień, które są niezbędne z uwagi na zdrowie urzędników i pracowników, a także na bezpieczeństwo ruchu. – Spółka akcyjna jest ponadto zobowiązana, by na żądanie magistratu przystąpić do wspólnej kasy emerytalnej Verein deutscher Kleinbahn- und Straßenbahn-Verwaltungen w celu ubezpieczenia osób zatrudnionych (motorniczych, konduktorów, kontrolerów, personelu biurowego)”³⁶.

Na tym przykładzie widać przepaść w sposobie traktowania pracowników przedsiębiorstwa tramwajowego na przestrzeni dekady. Do poprawy warunków pracy droga była jednak długa i, jak widać, to władze samorządowe Wrocławia wykorzystywały swoją pozycję do wymuszania na prywatnej spółce lepszego komfortu pracy personelu.

* * *

Na koniec rozważań chciałbym dodać, że ten krótki strajk miał smutny finał w wymiarze jednostkowym. Niestety nie udało się ustalić, którzy konkretnie pracownicy zostali zwolnieni natychmiast po nieudanej próbie protestu, o których „sądzono, że są szczególnie zainteresowani tą sprawą”. Reszta pracowników mogła przekonać się jesienią 1889 r., ile warte były obietnice dyrekcji BSEG. Z końcem września z pracy zwolniono najstarszych stażem pracowników, a więc tych, którzy otrzymali podwyżkę będącą odpowiedzią na majowe wystąpienia delegacji pracowniczej. Większość dzienników przemilczała ten fakt. Tym cenniejszym jest lektura „Schlesische Volkszeitung”, która zamieściła pełen goryczy list zwolnionych tramwajarzy:

„Po tym jak w maju tego roku, jak wiadomo, do dyrekcji wrocławskiej spółki tramwajowej została skierowana petycja w sprawie podniesienia płac i odciążenia faktycznie ponad ludzkie siły ciężkiej służby, zaangażowani w nią konduktorzy i woźnice zostali od ręki zwolnieni. Dyrekcja pominęła milczeniem artykuły w niektórych tutejszych gazetach, które zajęły się tą sprawą. Aby jednak pokazać, że przedsiębiorstwo ma najlepsze chęci, by wyjść naprzeciw swym pracownikom, przyznała niektórym z nich, a mianowicie tym zatrudnionym, którzy są czynni w przedsiębiorstwie już siedem lat, spory dodatek w wysokości dwóch marek miesięcznie. Żeby jednak obietnicę uczynić iluzoryczną, wręczyła dnia 19 poprzedniego miesiąca [tj. września – przyp. T.S.] wypowiedzenia czterem starszym niżej podpisanym konduktorom, z których dwóm przysługiwał duży dodatek dwumarkowy. Decyzję tłumaczono tym, że są oni «zbyteczni do prowadzenia ruchu zimowego». Pytamy się obywateli Wrocławia, jak należy oceniać tak dużą, wspieraną przez władzę i działającą ze znacznymi nadwyżkami zysków spółkę, która zwalnia u progu zimy, gdy trudno znaleźć inną pracę, najstarszych, żonatych, nienagannie się prowadzących pracowników. Zakładając nawet, że «zbyteczność w ruchu zimowym» byłaby właściwą przyczyną zwolnienia, każde inne przedsiębiorstwo zwolniłoby właśnie nie najstarszych, lecz przede wszystkim nowo przyjętych pracowników. Jednak to nie tajemnica, że «zbyteczność» w ruchu zimowym nie jest przypadkową przyczyną zwolnienia niżej podpisanych. Nasze zwolnienie nie nastąpiło ze względu na nadmiar personelu, lecz – powiedzmy – ze względu na oszczędności. Wyliczono, że jeśli zwolni się czterech starszych pracowników z maksymalnym wynagrodzeniem, to na ich miejsce za tę samą sumę można zatrudnić pięciu nowych. Ofiarami takiej arytmetyki padło czterech niżej podpisanych ojców rodzin. Przy i tak marnie wyliczanym uposażeniu nie byliśmy w stanie zaoszczędzić. Nasze położenie jest zatem teraz na początku zimy podwójnie smutne. I to wszystko dlatego, ponieważ szereg lat wiernie służyliśmy wrocławskiej spółce tramwajowej. Niech to ocenią obywatele Wrocławia. Wrocław, 4 października 1889 r. Hayn, 6 lat w służbie; Langner, 7¼ roku w służbie; Jahn, 7 lat w służbie; Titze, 7¼ roku w służbie. – Chcemy do tego dodać tylko to, że świadectwa [pracy – przyp. T.S.] zwolnionych zgodnie określają ich prowadzenie się jako «dobre»” – podsumowała redakcja gazety³⁷.

37 Die Breslauer Straßeneisenbahn-Gesellschaft, „Schlesische Volkszeitung” Nr. 459 z 6 X 1889, s. 6.

Kim byli zwolnieni ze spółki Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft? Najwięcej niejasności budzi postać niejakiego Titzego. W księgach adresowych miasta Wrocławia nie ma ani konduktora, ani woźnicy BSEG o takim nazwisku. Jest za to August Tietze, istotnie określany jako konduktor i mieszkający przy ul. Długiej (Langegeasse) 74³⁸. W roku 1890 August Tietze nadal zamieszkały przy ul. Długiej 74 występuję jako lakiernik (*Lackierer*)³⁹. W następnym roku lakiernik Tietze mieszkał przy ul. Żytniej (Zietenstraße) 24⁴⁰. Problem w tym, że przed strajkiem August Tietze występuje tylko w roku 1888, a przecież według gazety powinien pełnić to stanowisko ponad siedem lat. Sprawę dodatkowo komplikuje fakt, że we wcześniejszych księgach adresowych równocześnie występuje August Titze określany jako lakiernik⁴¹. Trudno zatem jednoznacznie wskazać, czy był to jeden ze wspomnianych pracowników. Więcej szczęścia mamy w przypadku pozostałej trójki.

Z Robertem Jahnem również łączy się nieco nieścisłości. Figuruje on w księdze adresowej miasta Wrocławia w roku 1883 jako robotnik mieszkający przy ul. Komandorskiej (Neudorffstraße) 74⁴². W następnym, 1884 r., zajmuje ten sam adres, ale pracuje jako stróż⁴³, w kolejnym, a więc 1885 r. widnieje już jako konduktor⁴⁴. Od 1886 do 1889 r. mieszkał przy ul. Długiej (Langegeasse) 8–10⁴⁵. I w tym wypadku podany staż pracy nie do końca pokrywa się z zapisami w księgach adresowych. Niepewne są również jego losy po 1889 r. Jest całkiem prawdopodobne, że jest to sama osoba, która w roku 1890 pod tym samym imieniem i nazwiskiem figuruje jako wytwórca cygar (*Cigarrenmacher*) mieszkający przy ul. W. Cybulskiego (Salzstraße) 47⁴⁶. Jego sytuacja nie zmieniła się do roku 1893, gdy występuje w księdze adresowej po raz ostatni⁴⁷.

Joseph Langner od 1884 r. figuruje jako konduktor tramwajowy (*Pferdeb.-Conduct.*) mieszkający przy ul. Legnickiej (Friedrich-Wilhelmstraße) 64⁴⁸. Wcześniej prowadził nieopodal wyszynk kawy (*Kaffeeschänker*)⁴⁹. W roku 1885 widnieje pod adresem ul. Legnicka 75⁵⁰, bardzo blisko zajezdni głównej – tej, którą częściowo otworzono w roku 1884 (całość oddano do użytku właśnie w 1885 r.). Zadziwiający jest jednak fakt, że w roku 1890 mieszkający pod tym samym adresem Joseph Langner nadal określany jest mianem konduktora tramwajowego⁵¹. Nie wiadomo zatem, czy mamy tu do czynienia z przeoczeniem twórców książki adresowej, czy może losy Langnera potoczyły się inaczej. W kolejnych latach trudno określić, gdzie mieszkał

38 Breslauer Adreßbuch 1888, Tl. 1, s. 495; 1889, Tl. 1, s. 524.

39 Breslauer Adreßbuch 1890, Tl. 1, s. 542.

40 Breslauer Adreßbuch 1891, Tl. 1, s. 564.

41 Por. Breslauer Adreßbuch 1884, Tl. 1, s. 459; 1885, Tl. 1, s. 468; 1886, Tl. 1, s. 476; 1887, Tl. 1, s. 492.

42 Breslauer Adreßbuch 1883, Tl. 1, s. 178.

43 Breslauer Adreßbuch 1884, Tl. 1, s. 183.

44 Breslauer Adreßbuch 1885, Tl. 1, s. 185.

45 Breslauer Adreßbuch 1886, Tl. 1, s. 189; 1887, Tl. 1, s. 195; 1888, Tl. 1, s. 197; 1889, Tl. 1, s. 207.

46 Breslauer Adreßbuch 1890, Tl. 1, s. 215.

47 Breslauer Adreßbuch 1891, Tl. 1, s. 223; 1892, Tl. 1, s. 231; 1893, Tl. 1, s. 238.

48 Breslauer Adreßbuch 1884, Tl. 1, s. 252.

49 Breslauer Adreßbuch 1883, Tl. 1, s. 246.

50 Breslauer Adreßbuch 1885, Tl. 1, s. 256.

51 Breslauer Adreßbuch 1890, Tl. 1, s. 297.

i czym się zajmował, gdyż nazwisko Langner było we Wrocławiu popularne, a noszących imię Joseph było kilku mężczyzn, m.in. robotnik, woźnica i murarz.

Powyższe przykłady mogą być przez swą niepewność i niekompletność informacji nieco mylące dla czytelnika. Historia czwartego ze zwolnionych pracowników nieprzypadkowo znalazła się na końcu – niech stanowi swojego rodzaju dominantę tej historii.

Benno Hayn figuruje w księdze adresowej miasta Wrocławia w roku 1883 jeszcze jako tapicer (*Tapecierer*) mieszkający przy ul. Tęczowej (Siebenhufenerstraße) 13⁵², a następnie przy ul. Skwerowej (Nachodstraße) 14⁵³. W roku 1885 jego adres zamieszkania był taki sam, chociaż samego Hayna określano wówczas mianem konduktora tramwajowego (*Straßenbahn-Conducteur*)⁵⁴. Adres jego zamieszkania zmienił się pod rokiem 1886, w którym występuje ul. Nabycińska (Schwertstraße) 13⁵⁵. W roku 1887 figuruje ul. Ziemowita (Karuthstraße) 11⁵⁶, a w latach 1888–1889 – ul. Nabycińska 8a⁵⁷. Jego przeprowadzka z ul. Skwerowej była zatem prawdopodobnie związana z zatrudnieniem się w BSEG, gdyż ostatnie adresy znajdują się w bliskim sąsiedztwie tzw. zajezdni głównej, zajmującej działkę pomiędzy ul. Ziemowita a ul. Legnicką. Rzeczywiście w roku 1890 nie był on już konduktorem. Powrócił do swojego dawnego zajęcia tapicera, zajmując kolejne mieszkanie przy ul. Nabycińskiej 7⁵⁸. Następnie przeprowadził się na ul. Trzemeską (Mariannenstraße) 5 i oprócz tapicerstwa trudnił się także handlem wędzonymi produktami rybnymi. Taki stan utrzymywał się w latach 1891–1893⁵⁹. Pod rokiem 1894 figuruje zaskakująca informacja, gdyż Benno Hayn ponownie zapisany jest jako konduktor (*Conducteur*), mieszkający tym razem przy ul. Braniborskiej (Brandenburgerstraße) 15⁶⁰. Pozostaje nim także w roku 1895, a w kolejnym 1896 r. jego adresem zamieszkania była ul. Grabiszyńska (Gräbschener Straße) 108. Tak też jest i w kolejnych latach (1897–1898), po których Benno Hayn już w księdze adresowej nie występuje⁶¹. Co stało się w ciągu 1893 r., że Benno ponownie został konduktorem? Odpowiedź może być oczywista, gdy pod uwagę weźmie się istotny w historii Wrocławia fakt, że 15 VI 1893 r. zostały uruchomione tramwaje elektryczne, obsługiwane przez inną firmę, a mianowicie Elektrische Straßenbahn Breslau, której zajezdnia oraz siedziba dyrekcji znajdowała się przy ul. Grabiszyńskiej – w okolicy nowego mieszkania konduktora Hayna. To tam prawdopodobnie Benno Hayn znalazł nowe zatrudnienie.

52 Breslauer Adreßbuch 1883, Tl. 1, s. 144.

53 Breslauer Adreßbuch 1884, Tl. 1, s. 148.

54 Breslauer Adreßbuch 1885, Tl. 1, s. 150 (tu występuje bez imienia).

55 Breslauer Adreßbuch 1886, Tl. 1, s. 152.

56 Breslauer Adreßbuch 1887, Tl. 1, s. 157.

57 Breslauer Adreßbuch 1888, Tl. 1, s. 160; 1889, Tl. 1, s. 167.

58 Breslauer Adreßbuch 1890, Tl. 1, s. 174.

59 Breslauer Adreßbuch 1891, Tl. 1, s. 181; 1892, Tl. 1, s. 192 (występuje jako Benno Heyn).

60 Breslauer Adreßbuch 1894, Tl. 1, s. 201 (występuje ponownie jako Benno Hayn).

61 Breslauer Adreßbuch 1895, Tl. 1, s. 210; 1896, Tl. 1, s. 219; 1897, Tl. 1, s. 229; 1898, Tl. 1, s. 242.

Przedstawione w tekście wydarzenia odnoszą się do czasów, gdy ruch robotniczy dopiero zyskiwał na znaczeniu, a związki zawodowe nie stanowiły jeszcze przeciwwagi wobec właścicieli spółek, których interesy reprezentowały zarządy. Powyższe okoliczności tłumaczą brak skuteczności opisanego strajku, który dla spółki BSEG stanowił mało znaczący epizod, a załódze nie przyniósł większych korzyści. Wielotygodniowa dyskusja w prasie wydobyla jednak na światło dzienne „ciemną stronę” szacownej instytucji transportowej, która wśród wrocławian cieszyła się sporym uznaniem. Warto również podkreślić, że wysoka rentowność ówczesnych przedsiębiorstw tramwajowych wynikała właśnie w głównej mierze z przedstawionych w artykule warunków pracy oraz skromnych płac. W kolejnych dziesięcioleciach wrażliwość społeczna uległa dalekim przemianom. Wraz ze wzrostem znaczenia ruchu robotniczego w Niemczech – szczególnie po I wojnie światowej – strajki, również personelu przedsiębiorstw tramwajowych, stanowiły skuteczne narzędzie walki o polepszenie warunków pracy i płacy, które w latach 20. XX w. były nieporównywalnie wyższe, niż w czasach grynderskiego kapitalizmu. Oprócz przedstawienia samego strajku i jego okoliczności, celem niniejszego artykułu było również ukazanie złożonego obrazu ówczesnej prasy oraz informacji płynących z niej do czytelników. Stąd tak obszerne cytaty, niekiedy zawierające podobną treść, rzucające jednak nieco inne światło na omawianą sprawę, niż zdawkowe informacje podawane w sprawozdaniach zarządu spółki.

Summary

On the morning of 4 June 1889, in three depots of horse-drawn trams of the private company *Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft* (BSEG) there broke out a strike action organized by drivers and conductors. The action was motivated by the proprietors’ not satisfying the expectations of the personnel who demanded rises in their wages and an additional – the fourth in a month – day off work. Although the protest lasted a short time – according to different sources from half an hour to two hours – it raised a widespread discussion in the local press, concerning hard work conditions and low wages of the workers of the transport company which in fact made substantial profits every year. The working time for the conductors was 18 hours a day, while the drivers had to additionally take care of the horses, which meant that their working day took even longer. As a result of the existing conditions, the personnel of the BSEG was extremely exhausted, which was confirmed in the columns of the local press inserting opinions provided by medical doctors. It is the relevant articles in the then Wrocław-based newspapers, such as *Breslauer Zeitung*, *Breslauer Morgen-Zeitung*, *Schlesische Zeitung* or *Schlesische Volks Zeitung* that allowed looking at the above-described event from different perspectives. Thanks to them there emerged a picture of the transport company’s functioning that was completely different from the official version offered by the management of the BSEG. Numerous and

extensive quotations from the press, despites repeating part of the information, were purposefully chosen by the author to show how one event was described in different press titles. In the article, the fates of the four workers of the company dismissed in connection with the strike action were shown as well.

Bibliografia

Breslauer Adreßbuch 1883–1898.

Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft 1889–1890.

„Breslauer Morgen-Zeitung” 1889.

„Breslauer Zeitung” 1889.

„Schlesische Volks-Zeitung” 1889.

„Schlesische Zeitung” 1889.

Bufe Siegfried, *Straßenbahnen in Schlesien*, Eggldham 1992.

Neefe Moritz, *Ermittlungen über die Lohnverhältnisse in Breslau*, Breslau 1887.

Sielicki Tomasz, *Wrocławskie tramwaje konne*, Łódź 2017.

Zbigniew Bereszyński

Dr, Instytut Śląski w Opolu
ORCID: 0000-0001-9761-8701
e-mail: zbereszynski@wp.pl

Zanim powstała „Solidarność”.

Akcje protestacyjne i inne przejawy niezadowolenia w środowiskach kolejarskich jako wyraz reakcji społecznej na problemy gospodarcze PRL w latach 70. XX wieku – w świetle materiałów operacyjnych Służby Bezpieczeństwa

Before the “Solidarity” movement came to life.

The protest actions and other manifestations of dissatisfaction in the railway workers’ environments as an expression of social reaction to the economic problems of the Polish People’s Republic in the 1970s – in the light of Security Service’s operational materials

Słowa kluczowe: kolej, Polska Ludowa, kryzys, niezadowolenie społeczne, protesty, Służba Bezpieczeństwa
Keywords: railways, the Polish People’s Republic, crisis, social dissatisfaction, protests, Security Service

W roku 1971 ekipa Edwarda Gierka zaczęła realizować ambitną strategię dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju. Na obradującym od 6 do 11 XII 1971 r. VI Zjeździe PZPR oficjalnie przyjęto program „dynamicznego rozwoju” i „dalszego budownictwa socjalizmu w Polsce”¹. Zgodnie z tym programem w latach 1971–1975 należało „zapewnić przy pełnym zatrudnieniu wzrost średniej płacy realnej w gospodarce uspołecznionej o 17–18%”. „Dochód narodowy wytworzony, stanowiący materialną podstawę realizacji zadań wzrostu płac realnych oraz ogólnego wzrostu spożycia”, miał wzrosnąć o ok. 38–39%. Taki przyrost dochodu zamierzano uzyskać „w wyniku wzrostu produkcji przemysłowej o 48–50% oraz produkcji rolnej o 18–21%”². Źródłem środków finansowych, niezbędnych do realizacji tych zamierzeń, stały się w głównej mierze kredyty zaciągane na Zachodzie. Zakładano, że środki na ich spłatę można będzie pozyskiwać ze sprzedaży dóbr produkowanych w nowo zbudowanych lub zmodernizowanych zakładach.

W latach 1971–1975 realizacja tego programu zaowocowała bardzo szybkim wzrostem dochodu narodowego i dochodów realnych ludności. W skali ogólnopolskiej dochód narodowy podzielony wzrastał w tym okresie średnio o 12% rocznie, natomiast wzrost dochodów realnych ludności w przeliczeniu na jednego mieszkańca wynosił średnio 7,2% rocznie. Przeciętna płaca realna rosła w średnim tempie 6% rocznie³. Rozwój go-

spodarki narodowej był jednak bardzo nierównomierny. Przejawem tego były w szczególności dysproporcje pomiędzy nakładami na rozwój produkcyjnej i nieprodukcyjnej sfery gospodarki. We wszystkich latach 1971–1975, podobnie jak w poprzednich okresach historii gospodarczej PRL, nakłady na inwestycje produkcyjne rosły znacznie szybciej od nakładów na inwestycje nieprodukcyjne, służące zaspokojeniu potrzeb konsumpcyjnych społeczeństwa. W związku z tym pogłębiały się dysproporcje pomiędzy rosnącą siłą nabywczą społeczeństwa a możliwościami zaspokojenia popytu na dobra konsumpcyjne⁴.

W połowie lat 70. XX w. doszło do dramatycznego pogorszenia się sytuacji w zakresie zaopatrzenia rynku w artykuły konsumpcyjne. W czerwcu 1976 r. władze PRL podjęły próbę zaradzenia temu poprzez wprowadzenie odraczanej od pięciu lat generalnej podwyżki cen artykułów żywnościowych. Fala robotniczych protestów w różnych częściach kraju zmusiła jednak rządzących do odwołania tej podwyżki⁵. Po tych doświadczeniach władze PRL zrezygnowały z kolejnych prób przywracania równowagi rynkowej przez generalne regulacje poziomu cen. Ograniczono się do ukrytych podwyżek cen pod pozorem wprowadzania na rynek tzw. nowości, stanowiących faktycznie znane już wcześniej artykuły pod inną nazwą czy w zmienionym opakowaniu. Utrzymywane sztucznie zamrożenie cen na większość artykułów żywnościowych miało wiele negatywnych konsekwencji gospodarczych. Jedną z nich był permanentny niedobór towarów w placówkach handlowych, skutkujący takimi zjawie-

1 A.L. Sowa, *Historia polityczna Polski 1944–1991*, Kraków 2011, s. 384.

2 Archiwum Państwowe w Opolu (dalej: APO), Komitet Wojewódzki PZPR (dalej: KW PZPR), sygn. 366, Protokoły posiedzeń Egzekutywy KW, s. 287. Por. A.L. Sowa, *Historia polityczna Polski...*, s. 384; P. Sasanka, *Czerwiec 1976. Geneza – przebieg – konsekwencje*, Warszawa 2017, s. 33.

3 A. Müller, *Przyspieszony wzrost gospodarczy w latach 1971–1975 a proporcje wzrostu w trzydziestoleciu 1950–1980*, [w:] *U źródeł polskiego kryzysu. Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju gospodarczego Polski w latach osiemdziesiątych*, red. A. Müller, Warszawa 1985, s. 149.

4 Por. G. Kołodko, *Cele rozwoju a makroporcje gospodarcze*, Warszawa 1986, s. 102–103.

5 Por. P. Sasanka, *Czerwiec 1976...*, s. 166–261, 416–417; W. Roszkowski, *Najnowsza historia Polski 1945–1980*, Warszawa 2003, s. 698–703; A.L. Sowa, *Historia polityczna Polski...*, s. 407–411.

skami, jak kolejki w sklepach i pod sklepami czy tzw. sprzedaż spod lady (dla klientów utrzymujących bliższe związki osobiste ze sprzedawcami).

Plany zakładające duży wzrost eksportu produkcji przemysłowej i związany z tym napływ dewiz okazały się nieizszczalne. Wzrost taki jest generalnie niełatwy do osiągnięcia, a w drugiej połowie lat 70. XX w. dodatkowe źródło trudności w poszukiwaniu nabywców na dobra produkowane w Polsce stanowiła recesja gospodarcza na świecie. Rozwojowi eksportu nie sprzyjało także jakościowe lub technologiczne nieprzystosowanie wielu wyrobów polskiego przemysłu do norm akceptowanych na Zachodzie.

Negatywne tendencje pojawiły się również w sferze transportu i komunikacji, nie omijając także kolejnictwa. Z upływem czasu spadał udział nakładów na komunikację w ogólnej strukturze nakładów inwestycyjnych państwa. W takich warunkach pogłębiały się zaniedbania w zakresie prac remontowych, wymiany szyn itp., a nowe szyny bywały niskiej jakości. Brakowało części zamiennych do naprawy taboru. Kolejnym problemem był niedostatek siły roboczej, związany z ciężkimi warunkami pracy i relatywnie niewysokimi płacami (z problemem tym próbowano sobie radzić angażując do prac na kolei wojsko). Konsekwencją tego były częste awarie, wykolejenia itp. Niszczały nieremontowane budynki kolejowe. Musiano ograniczać dopuszczalną prędkość pociągów i maksymalny nacisk na tory na wyeksploatowanych liniach kolejowych, a niektóre trasy zamykano jako nierentowane⁶.

Katastrofalny stan polskiej gospodarki ujawniła z całą jasnością tzw. zima stulecia w pierwszych tygodniach 1979 r.: „1100 pociągów zasypanych, tysiące autobusów i ciężarówek utknęło w zaspach – mieć to będzie swoje odbicie m.in. w zaopatrzeniu w surowce i elementy kooperacyjne” – mówił Tadeusz Wrzaszczyk, zastępca członka Biura Politycznego Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (PZPR), na posiedzeniu plenarnym Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Opolu w lutym tego samego roku⁷. Powszechne stały się wówczas m.in. wyłączenia prądu, skutkujące przerwami w działalności produkcyjnej.

Problemy związane bezpośrednio z zimą udało się chwilowa przezwyciężyć, ale wyraźnie dostrzegalny od tego czasu kryzys gospodarczy nadal się pogłębiał. W roku 1979 po raz pierwszy spadł „bezwzględny poziom produkcji i dochodu narodowego”⁸. Był to zatem początek kryzysu gospodarczego w ścisłym tego słowa znaczeniu. Wraz z pogarszaniem się sytuacji gospodarczej w kraju mnożyły się rozmaite przejawy społecznego niezadowolenia z warunków życia i pracy. Dotyczyło to w znacznym stopniu

również środowisk kolejarskich, mających na co dzień do czynienia z podobnymi problemami bytowymi jak reszta społeczeństwa, a jednocześnie mniej lub bardziej dotkliwie odczuwającymi konsekwencje zjawisk kryzysowych w samym kolejnictwie⁹. Prawdziwą kopalnię wiedzy na temat ówczesnych przejawów niezadowolenia społecznego wśród kolejarzy stanowią materiały wytworzone przez Służbę Bezpieczeństwa w ramach sprawowania nadzoru operacyjnego nad koleją i jej pracownikami. Źródła te, zachowane w zasobach archiwalnych Instytutu Pamięci Narodowej, wiele mówią również o sposobach zażegnывania sytuacji konfliktowych w zakładach pracy przez ówczesny aparat władzy.

Od roku 1957 zadania związane ze sprawowaniem nadzoru operacyjnego nad koleją oraz innymi działami gospodarki narodowej były realizowane przez pion III SB. Od połowy 1975 r., po dokonanej wówczas zmianie struktury administracyjnej kraju i związanym z tym przeobrażeniu struktury organizacyjnej aparatu bezpieczeństwa, pion ten był reprezentowany przez wydziały III w komendach wojewódzkich Milicji Obywatelskiej. W województwach wyróżniających się szczególnie dużym potencjałem gospodarczym, zwłaszcza w dziedzinie przemysłu (katowickim, krakowskim, łódzkim, poznańskim, stołecznym warszawskim i wrocławskim) oprócz wydziałów III powstały już w 1975 r. również odrębne wydziały III „A” komend wojewódzkich MO. Do kompetencji wydziałów III „A” należały w szczególności sprawy związane z „ochroną” gospodarki, a w tym m.in. transportu i komunikacji. W roku 1979 już w całym kraju doszło do wyodrębnienia pionu III „A” jako zajmującego się „ochroną” gospodarki¹⁰.

Wymienione tu struktury aparatu bezpieczeństwa nadzorowały całokształt spraw związanych z funkcjonowaniem kolei: od bieżącej działalności usługowej i produkcyjnej po rozmaite przejawy oporu społecznego i działalności opozycyjnej w środowiskach kolejarskich. W latach 1975–1980 w ramach tej działalności odnotowano w szczególności wiele przejawów niezadowolenia załóg na tle ekonomicznym lub socjalno-bytowym. Służba Bezpieczeństwa w rozmaity sposób interweniowała w tego typu przypadkach, śledząc rozwój wydarzeń i dążąc do wygaszenia konfliktów. Zdarzało się, że interwencje takie były zbieżne z postulatami czy oczekiwaniami pracowników i w tym sensie można mówić o pewnej analogii do roli odgrywanej przez związki zawodowe w krajach wolnego świata. Normą było jednak wyciąganie mniej lub bardziej surowych konsekwencji zarówno wobec osób z kadry kierowniczej, odpowiedzialnych za zaistniałą sytuację, jak i wobec pracowników wyróżniających się w ewentualnej akcji protestacyjnej, nawet jeżeli obiektywnie nie przynawano im rację. Aparat bezpieczeństwa nie kierował się dobrem pracowników, ale interesem władz komunistycznych i tylko z tego względu podejmował działania zmierzające do rozładowywania napięć społecznych.

Działania takie były systematyzowane poprzez zakładanie kolejnych spraw operacyjnego sprawdzenia w reakcji na sytu-

acje konfliktowe w poszczególnych środowiskach społecznych i zakładach pracy. Tak np. z końcem lipca 1975 r. Wydział III Komendy Wojewódzkiej MO w Częstochowie założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Wydział” w reakcji na wystąpienie 47 pracowników Służby Ruchu stacji PKP Częstochowa Towarowa, którzy w przedłożonej przez nich petycji zażądali wyjaśnienia i właściwego uregulowania spraw związanych z podmianami oraz obliczaniem wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych. Żądania te stały się tematem spotkania z pracownikami, przeprowadzonego przez przedstawicieli związków zawodowych, organizacji partyjnej PZPR i kierownictwa stacji, a nastroje wśród pracowników Służby Ruchu poprawiły się po wydaniu w sierpniu tegoż roku przez Ministerstwo Komunikacji zarządzenia podwyższającego kolejarzom stawki wynagrodzenia za pracę w wolne soboty. W ramach sprawy o kryptonimie „Wydział” SB, działając we własnym interesie, zebrała materiał obciążający na temat niektórych sygnatariuszy petycji, a jedną osobę pozyskano w charakterze kontaktu operacyjnego¹¹.

Wspomniane tu zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z sierpnia 1975 r. nie obejmowało wszystkich pracowników PKP. Z przewidzianych w nim podwyżek wynagrodzenia nie skorzystali m.in. pracownicy zespołów regulacyjno-likwidacyjnych, funkcjonujących na poszczególnych stacjach PKP (zakres działania tych zespołów obejmował sprawy związane z regulacją przewozów i likwidacją przesyłek). Stało się to powodem dużego niezadowolenia w tym środowisku, co znalazło wyraz w rozmowach telefonicznych pomiędzy pracownikami zespołów z różnych stacji na terenie kraju. W rozmowach tych sondowano możliwość zbiorowego wystąpienia do ministerstwa. Powiadomiony o tym Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Katowicach założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Petycja”. W jej ramach ustalono, że rozmowy na temat podwyżki prowadziła w szczególności Zofia Leńczyk, pracownica Zespołu Regulacyjno-Likwidacyjnego Stacji PKP Katowice-Muchowiec. Z pracownicą tą przeprowadzono rozmowę profilaktyczno-ostrzegawczą, grożąc „konsekwencjami natury dyscyplinarnej i karnej” w razie jakiegokolwiek „działalności inspiracyjnej w przedmiotowej sprawie”. Zaistniała sytuacja stała się także tematem wystąpienia skierowanego przez SB do Komitetu Wojewódzkiego PZPR i Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach. „W trakcie prowadzenia sprawy Ministerstwo Komunikacji przyznało dodatkowy fundusz na podwyżki w zespołach regulacyjno-likwidacyjnych, co zlikwidowało całkowicie niezadowolenie wśród wymienionych powyżej pracowników PKP”¹².

Na przełomie lipca i sierpnia 1975 r. Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Katowicach dowiedział się, że manewrowi zatrudnieni na dworcu południowym stacji PKP Trzebinia-Siersza, niezadowoleni „z powodu złych warunków socjalno-technicznych”, zamierzają wykonać zdjęcia fotograficzne wszystkich

zaniedbanych pod względem socjalnym miejsc, takich jak pomieszczenia służbowe i urządzenia sanitarne, oraz przesłać ten materiał na ręce ministra komunikacji i ewentualnie do Komitetu Centralnego PZPR. W związku z tym założono sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Manewrowi”, stawiając sobie za cel „niedopuszczenie do szerzenia się nastrojów niezadowolenia [wśród] załogi, a tym samym niedopuszczenie do konfliktów w postaci przerwy w pracy”, jak w tym czasie nazywano strajki. W ramach tej sprawy „potwierdzono szereg braków i zaniedbań” w zakresie warunków socjalno-bytowych na wymienionej stacji. Ustalenia te stały się tematem wystąpienia skierowanego do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (DOKP) w Krakowie, której od niedawna podlegała stacja PKP Trzebinia-Siersza. W ślad za tym kierownictwo DOKP powołało „komisję socjalno-bytową, która pokontrolnie zleciła stacji natychmiastowe usunięcie zaniedbań przez Rejon Budynków” w Trzebini-Sierszy¹³.

W czerwcu 1976 r., Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Katowicach wszczął sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Premia” w związku z nastrojami niezadowolenia wśród pracowników Służby Ruchu Węzła PKP Trzebinia-Siersza. Powodem niezadowolenia było nieotrzymanie przez nich premii w wysokości 10% za pracę ruchową, jakie wypłacano pracownikom zatrudnionym w innych węzłach pozaklasowych w kraju na podstawie zarządzenia wydanego przez ministra komunikacji w 1974 r. O sytuacji na stacji PKP Trzebinia-Siersza poinformowano DOKP w Krakowie oraz tamtejszy Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO. W ślad za tym z pracownikami węzła trzebińskiego spotkał się przystany w trybie pilnym inspektor Biura Pracy i Płacy, a w lipcu 1976 r. Ministerstwo Komunikacji zgodziło się na przyznanie żądanych premii¹⁴.

Sytuacja w węźle PKP w Trzebini ponownie stała się obiektem zainteresowania SB w lutym 1977 r. Tym razem chodziło o nastroje niezadowolenia dotyczącego nierównego podziału środków na wypłatę dodatków specjalnych dla najlepszych pracowników. W styczniu 1977 r. DOKP otrzymały przydzielone centralnie środki na wypłatę takich dodatków do podziału na poszczególne węzły PKP. W przypadku węzła trzebińskiego większość środków przypadło na wypłatę dodatków dla Służby Ruchu i Lokomotywowni jako służb wiodących, ze szkodą dla służb pomocniczych, jak służba drogowa, łączność, zabezpieczenie i Rejon Budynków. Pokrzywdzeni pracownicy służb pomocniczych „nosili się z zamiarem zbiorowego wystąpienia” do kierownictwa „Południowej DOKP w Krakowie i władz politycznych z pisemną petycją”. W związku z tym Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Katowicach założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Dodatek”, stawiając sobie za cel „niedopuszczenie do rozszerzania się nastrojów niezadowole-

6 Por. J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka Polski w XX wieku*, wyd. 2 zm., Warszawa 2003, s. 329; P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017, s. 263–264; D. Keller, Węgiel czy pasażer? *O pierwszeństwie 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, *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.

7 APO, KW PZPR, sygn. 117, Protokoły plenarnych posiedzeń KW, s. 88.

8 I. Kostrowicka, Z. Landau, J. Tomaszewski, *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*, wyd. 4 uzup., Warszawa 1984, s. 537; G. Kołodko, *Polska w świecie inflacji*, Warszawa 1987, s. 205.

9 Por. Z. Bereszyński, *Kolej i zjawiska kryzysowe w gospodarce PRL na przykładzie województwa opolskiego*, [w:] *A jednak kolej. Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. nauk. T. Przerwa, D. Keller, B. Kruk, Lubin 2019, s. 13–19.

10 P. Piotrowski, *Struktury Służby Bezpieczeństwa MSW 1975–1990*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2003, nr 1, s. 66–67.

11 Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, Oddział w Katowicach (dalej: AIPN Kat), sygn. 027/28, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Wydział”, k. 13–14, 22–23, 29–31, 33. Na mocy zarządzenia wydanego przez Ministra Komunikacji w sierpniu 1975 r. stawki wynagrodzenia dla pracowników zatrudnionych w wolne soboty zostały podniesione do 200% w stosunku do stawek podstawowych (poprzednio było 100%). Według zachowanej w aktach SB notatki służbowej z 3 IX 1975 r. po wydaniu tego zarządzenia nie notowano już nowych przypadków wysuwania żądań przez pracowników, ani też jakiegokolwiek przejawów niezadowolenia. Ibidem, k. 16.

12 AIPN Kat, sygn. 028/575, Sprawa operacyjnego sprawdzenia „Petycja”, k. 9, 15, 23–27, 31.

13 AIPN Kat, sygn. 028/651, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Manewrowi”, s. 8–9, 20, 20a–21, 29, 30, 33, 41. Rejon budynków – dział administracji kolejowej w danym rejonie, mający za zadanie: zabezpieczenie, utrzymanie i naprawę powierzonych mu obiektów budowlanych w granicach rejonu, sprawowanie nadzoru nad budynkami kolejowymi na danym obszarze oraz administrowanie budynkami mieszkalnymi należącymi do kolei bądź oddanymi jej w zarząd.

14 AIPN Kat, sygn. 036/115, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Premia”, k. 11, 13–16, 38–39. W sprawie krypt. „Premia” wykorzystywano dwóch tajnych współpracowników i dwa kontakty operacyjne SB. Szczególnie ważną rolę odegrał TW ps. „Kuba”, który z racji zajmowanego stanowiska dyżurnego ruchu dyspozytora oraz zgodnie z dyspozycjami SB skutecznie nakłaniał pracowników „do cierpliwego oczekiwania na decyzję Ministerstwa Komunikacji”.

nia przez poinformowanie władz politycznych i administracyjnych oraz ustalenie inicjatorów planowanego wysłania petycji do władz zwierzchnich, jak również przeciwdziałanie szkodliwej działalności tych osób”. Już po założeniu tej sprawy okazało się, że podobna sytuacja wystąpiła również na terenie węzła PKP Jaworzno-Szczakowa, podległego Śląskiej DOKP w Katowicach, gdzie pokrzywdzeni sposobem podziału środków na dodatki poczułi się pracownicy drużyn konduktorskich. W wyniku interwencji SB kierownictwo Południowej DOKP przyznało środki na wypłatę dodatków dla służb pomocniczych, a służbowe i partyjne kierownictwo Śląskiej DOKP oraz Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych w Katowicach udzieliło satysfakcjonujących wyjaśnień na spotkaniu z pracownikami drużyn szczakowskich. W ten sposób doprowadzono do zażegnania nastrojów niezadowolenia¹⁵.

W styczniu 1977 r. wśród 350 pracowników Węzła PKP w Łazach, a także wśród miejscowych wozaków (rekrutujących się częściowo spośród pracowników PKP, emerytów kolejowych i rolników) wystąpiło niezadowolenie w związku z brakiem należnego im węgla deputatowego. Miejscowy punkt opałowy zalegał z wydaniem 800 t węgla dla ponad 350 rodzin jeszcze za rok poprzedni. Zainteresowani pracownicy opuszczali swoje miejsca pracy i wystawali na kolejkach, które już po kilku dniach dublowały się. Poirytowani ludzie kłócili się między sobą oraz dyskutowali na temat zaistniałej sytuacji, wypowiadając „różnego rodzaju negatywne komentarze pod adresem administracji zakładu, a nawet partii i rządu”. Nawoływano do zbiorowego udania się „pod biurowiec Lokomotywowni PKP lub budynek Urzędu [...] Miasta i Gminy Łazy celem przedstawienia swych pretensji”. W związku z tą sytuacją Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Katowicach prowadził sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „PKP Łazy”, stawiając sobie za cel „przeciwdziałanie zbiorowemu wystąpieniu pracowników [...], ustalenie przyczyn braku węgla deputatowego oraz osób odpowiedzialnych za organizowanie dostaw węgla [...], ustalenie inspiratorów nawołujących do zbiorowego wystąpienia”. Naczelnik tegoż wydziału ppłk Henryk Sikora osobiście poinformował o zaistniałej sytuacji kierownictwo DOKP w Katowicach. Po interwencji Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Katowicach zwiększono dostawy węgla, co pozwoliło na stopniową poprawę nastrojów¹⁶.

Niedostatek węgla był w tym czasie jednym z najpowszechniej występujących i najdotkliwiej odczuwalnych przez społeczeństwa (obok niedostatku mięsa i jego przetworów) przejawów pogłębiającego się kryzysu gospodarczego w kraju. Na tym tle doszło również do sytuacji konfliktowej w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego (ZNTK) w Poznaniu. Zamiast

przydziału na cały 1977 r., załodze tego przedsiębiorstwa wydano deputat węglowy tylko za pierwszy kwartał tegoż roku. Na mocy zarządzenia Ministra Komunikacji z czerwca 1976 r., opartego na wcześniejszej uchwale Rady Ministrów, zamierzano zastąpić deputat węglowy ekwiwalentem pieniężnym¹⁷. Większość pracowników ZNTK posiadała jednak w domach piece węglowe i w warunkach powszechnych trudności z nabyciem węgla rozwiązanie takie ich nie satysfakcjonowało. W tej sytuacji w niektórych grupach pracowników rozgorzały dyskusje, w trakcie których krytykowano Związek Zawodowy Kolejarzy, kierownictwo zakładów i Ministerstwo Komunikacji za nieudolność i brak dbałości o interesy robotników. Na wieść o tym Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Poznaniu wszczął sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Deputat”. O nastrojach wśród pracowników ZNTK „poinformowano wojewódzką instancję partyjną, dyrekcję zakładów, Radę Zakładową Związku Zawodowego Kolejarzy”. Dla załagodzenia sytuacji pracownikom zostały wydane kupony kontrolne, tzw. cedułki deputatu węglowego na drugi kwartał 1977 r. Na podstawie decyzji dyrektora Zjednoczenia ZNTK w Warszawie przystąpiono również do wydawania analogicznych kuponów na trzeci i czwarty kwartał¹⁸.

W sierpniu 1977 r. SB odnotowała poważne przejawy niezadowolenia wśród załogi ZNTK w Ostrowie Wielkopolskim. Na różnych wydziałach tego przedsiębiorstwa brakowało pracy dla robotników, głównie w związku z deficytem materiałów i części zamiennych do budowy i naprawy wagonów, tj. do podstawowej działalności produkcyjnej ZNTK. W związku z tym grupy pracowników, liczące od 20 do 300 osób, były kierowane do różnych prac zastępczych. Przenoszono ludzi na organizowane doraźnie stanowiska pracy lub inne wydziały bądź zwalniano z poszczególnych zmian do domu z obowiązkiem odpracowanie tego czasu w innym terminie. Kiedy indziej naliczano pracownikom wynagrodzenie według stawek postojowych lub zmuszano ich do wykorzystania urlopu wypoczynkowego. Przy przenoszeniu pracowników bardzo często kierowano się względami osobistymi, wynikającymi z panujących w miejscu pracy układów, a nie kryteriami merytorycznymi – kwalifikacjami zawodowymi i przydatnością na określonym stanowisku. Niezadowoleni z tej sytuacji brygadziści i poszczególni pracownicy zgłaszali się do kierownictwa służbowego i partyjnego wydziałów i zakładów, domagając się wyjaśnień. Argumentowali, że to nie oni są winni zaistniałego stanu rzeczy, i grozili, że nie przyjmą obniżonego wynagrodzenia. Poszkodowane osoby nosiły się z zamiarem opracowania petycji lub wysłania delegacji do władz centralnych¹⁹.

W połowie stycznia 1978 r. katowicka SB odnotowała „duże niezadowolenie” wśród pracowników służby ruchu i drużyn konduktorskich na stacji PKP Jaworzno-Szczakowa, którzy daremnie oczekiwali na wypłacenie przyrzeczonych im dodatków

stałych. Zaczęło się od tego, że w sierpniu poprzedniego roku część pracowników została objęta podwyżkami wynagrodzenia w wysokości 100–200 zł w ramach swoich grup uposażenia. Innej grupie pracowników przyznano wówczas stały dodatek służbowy w wysokości 250 zł. Osoby z tej drugiej grupy znalazły się w korzystniejszej sytuacji, a różnice w wysokości podwyżek pomiędzy obiema grupami sięgały nawet 150 zł. Władze kolejowe obiecywały wyrównanie tych dysproporcji poprzez przyznanie odpowiednich dodatków z początkiem stycznia 1978 r., ale słowa nie dotrzymano. W tej sytuacji ok. 60 osób nosiło się „z zamiarem zbiorowego wystąpienia do Ministerstwa Komunikacji i władz politycznych z pisemną petycją”. W związku z tym Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Katowicach założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Drużyny”, której celem było „niedopuszczenie do rozszerzania się nastrojów niezadowolenia przez poinformowanie władz administracyjnych, ustalenie inicjatorów planowanego wysłania petycji do władz zwierzchnich, przeciwdziałanie szkodliwej działalności tych osób”. Wkrótce okazało się, że podobna sytuacja panuje również wśród pracowników węzła PKP w Gliwicach. Wobec tego Sekcja I Wydziału III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Katowicach opracowała informację dla Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Katowicach oraz Śląskiej DOKP. Przejawy niezadowolenia notowano także w jednostkach podległych Południowej DOKP, a mianowicie wśród pracowników zatrudnionych w węźle w Trzebini oraz na stacjach Ciężkowice, Balin i Dulowa. Nastroje wśród pracowników poprawiły się po przeznaczeniu dodatkowych środków na wynagrodzenia przez Śląską, a następnie również Południową DOKP²⁰.

W tym samym roku Wydział III Komendy Wojewódzkiej MO w Koninie, w wyniku doniesienia agenturalnego, zainteresował się „niezdrową” sytuacją na stacji PKP w tymże mieście. Według uzyskanych przez SB informacji wytworzyła się tam „grupa nieformalna [...] znacznie wyżej wynagradzana” i częściej awansowana niż pozostali pracownicy, a na dodatek osoby spoza tej grupy były źle traktowane przez naczelnika. Pracownicy często zwracali się do naczelnika o pomoc w sprawach służbowych, ale rzadko kiedy ją otrzymywali. Sytuacja ta miała negatywny wpływ „na całokształt pracy stacji”. Część pracowników przenosiła się do pracy na innych stacjach PKP, a niektórzy nawet rezygnowali z pracy w kolejnictwie. Dodatkowym problemem było przeciążenie drużyn konduktorskich pracą w godzinach nadliczbowych – niekiedy nawet w wymiarze przekraczającym dopuszczalny na kolei limit 16 godzin. Pracownicy narzekali, że praca w dodatkowym wymiarze czasu jest rozdzielana w sposób nierównomierny, bez uzgodnienia z nimi ze strony dyspozytora, który często bywał nieosiągalny. Zarzuty takiej treści znalazły potwierdzenie w ramach sprawy operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Nastrój”. Stwierdzono m.in., że nieprawidłowości w zakresie zatrudniania konduktorów w godzinach nadliczbowych mają swoje źródło w szczególności w brakach kadrowo-organizacyjnych: ustalona struktura etatów na stacji PKP w Koninie obejmowała stanowisko dyspozytora i dwa stanowiska jego zastępców zmianowych, a faktycznie był zatrudniony

tylko dyspozytor z jedną pracownicą do pomocy. Konsekwencją tej sytuacji była częsta nieobecność dyspozytora w miejscu pracy, skutkująca brakiem kontaktu między nim a pracownikami. O ustaleniach tych poinformowano I sekretarza Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Koninie w pismach, które sygnował zastępca komendanta wojewódzkiego MO ds. SB płk Włodzimierz Przybył. Służbowe i partyjne kierownictwo stacji zobowiązało się do uzdrowienia sytuacji w zakresie wynagradzania i awansowania pracowników oraz podjęło działania na rzecz wyeliminowania przeciążenia pracą w godzinach nadliczbowych. Postanowiono m.in., że dyspozytor drużyn konduktorskich ma planować swój czas pracy w taki sposób, aby w razie potrzeby był dostępny w biurze o każdej porze. Zobowiązano go również do prawidłowego planowania rozkładu pracy konduktorów. Pod rygorem kar dyscyplinarnych zabroniono pracownikom i dyspozytorowi przekraczania normy 16 godzin pracy ciągłej. Ponadto przy najbliższej nadarzającej się okazji miano poprzez podwyżki wynagrodzeń zlikwidować istniejące dysproporcje płacowe pomiędzy pracownikami²¹.

Pod koniec września 1979 r. Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Poznaniu założył sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „W-31”, mającą za tło dalsze pogłębianie się kryzysu gospodarczego w kraju. Bezpośrednim powodem założenia sprawy była sytuacja zaistniała 25 września na Wydziale Napraw Lokomotyw Spalinowych (W-31) ZNTK w Poznaniu. Około 150 pracowników tego wydziału we wszczętej wówczas między sobą dyskusji wygłaszało krytyczne komentarze na temat kierownictwa ZNTK, dając wyraz niezadowoleniu „z powodu pogarszania się warunków pracy oraz braku warunków do spożycia ciepłego posiłku” w czasie przerwy śniadaniowej. Krytykowany przez nich stan rzeczy miał za przyczynę „ograniczenia w dopływie energii elektrycznej, brak dostatecznej ilości pary technologicznej, częściowe zalanie wodą deszczową kanałów z powodu remontu dachu”. W związku z tą sytuacją SB założyła sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „W-31”, stawiając sobie za cel operacyjną kontrolę „kształtowania się nastrojów wśród załogi obiektu” oraz „szczegółowe wyjaśnienie przyczyn zaistniałej sytuacji”. Oceniając efekty działań w tej sprawie, kierownictwo Wydziału III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Poznaniu chwaliło się:

„Poinformowanie kierownictwa obiektu, sekretarza K[omitetu] Z[akładowego] PZPR oraz wojewódzkiej instancji partyjnej spowodowało natychmiastową reakcję ze strony zainteresowanych służb ZNTK na rzecz szybkiego usuwania skutków zaistniałej sytuacji. Po naradzie zorganizowanej [...] z udziałem dyrekcji i zainteresowanych służb podjęto dalsze [...] działania [...]. Kontrola operacyjna tych przedsięwzięć w pełni potwierdza dążenie kierownictwa obiektu do zlikwidowania niekorzystnych warunków pracy”.

Na mocy decyzji dyrektora ZNTK zostały uruchomione agregaty prądotwórcze, co miało w znacznym stopniu złagodzić problem niedostatku energii elektrycznej w okresie spodziewanych ograniczeń w jej dostawach ze źródeł zewnętrznych. Postano-

15 AIPN Kat, sygn. 036/415, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Dodatek”, k. 10–12, 14, 22, 29. Można zastanawiać się, czy kierownictwo Wydziału III „A” KW MO w Katowicach nie wyolbrzymiło w tym wypadku swoich zasług poprzez przypisanie sobie inicjatywy w działaniach, które równie dobrze mogły być podjęte z własnej inicjatywy przez władze kolejowe.

16 AIPN Kat, sygn. 036/373, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „PKP Łazy”, s. 20, 21, 24, 26–27, 31, 34–35. Miejscowy węzeł PKP był nadzorowany przez Wydział III „A” KW MO w Katowicach w ramach sprawy obiektowej o kryptonimie „Węzeł PKP Łazy”. Nie obyło się jednak bez działań represyjnych wobec osób, które demonstrowały swoje niezadowolnienie. Ustalono nazwiska ośmiu osób, które wyróżniły się szczególną aktywnością pod tym względem. Kierownictwo miejscowego węzła PKP wraz z kierownictwem magazynu filialnego przeprowadziło z nimi „rozmowy ostrzegawcze, nadmieniając im, że gdy będą nadal wytwarzać atmosferę niezadowolenia, wyciągnięte zostaną wobec nich konsekwencje służbowe itp.”.

17 Chodzi o Zarządzenie nr 133 Ministra Komunikacji z 24 VII 1976 r., wydane na podstawie Uchwały nr 90 Rady Ministrów z 23 IV 1976 r. Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, Oddział w Poznaniu (dalej: AIPN Poz), sygn. 0186/1551, Sprawa operacyjnego sprawdzenia „Deputat”, s. 16.

18 Ibidem, s. 8–13, 15–17.

19 Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie, sygn. 1509/1162, R. Witczak, Konflikty społeczne w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego im. Powstańców Wielkopolskich w Ostrowie W[ie]lk[o]p[olskim] w latach 1971–1978, praca dyplomowa napisana w 1979 r. w Wyższej Szkole Oficerskiej im. Feliksa Dzierżyńskiego w Legionowie, s. 54–55.

20 AIPN Kat, sygn. 036/882, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Drużyny”, s. 14, 18–20, 26, 32, 46–48. W sprawie krypt. „Drużyny” wykorzystano pięciu tajnych współpracowników, dwa kontakty operacyjne oraz kontakty służbowe SB.

21 AIPN Poz, sygn. 035/277, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Nastrój”, s. 7–9, 26–27, 32–35, 52–55.

wiono także przyspieszyć remont kotła oraz poszerzyć zakres planowanych prac remontowych o naprawę związanych z nim urządzeń grzewczych. Podjęto organizacyjne przygotowania do prac dekarских, a zakładowa straż pożarna została zobowiązana do wypompowania wody nagromadzonej w kanałach grzewczych. Ponadto wyciągnięto konsekwencje dyscyplinarne w stosunku do osób odpowiedzialnych za stwierdzone nieprawidłowości²².

Dnia 12 I 1980 r. wystąpiło dwugodzinne „rozprężenie dyscypliny pracy [...] wśród 145 pracowników” Oddziału Napraw Okresowych Lokomotywni PKP w Gnieźnie. Pracownicy ci wypowiadali krytyczne uwagi „pod adresem kierownictwa służbowego Lokomotywni”, mając mu za złe szereg faktów, związanych w szczególności z bardzo złymi warunkami pracy w okresie zimowym. Uskarżano się na:

„[...] nieotrzymanie przez brygadę napraw remontowych [...] dodatku pieniężnego za pracę na otwartym powietrzu przy obniżonej temperaturze [...], wypłacenie 26 pracownikom (spawaczom, kotlarzom, kowalom) podwyższonego wynagrodzenia w ramach akcji awansowej, bez wcześniejszego wręczenia dekretów awansowych oraz powiadomienia załogi [...], niezapewnienie dostatecznego ogrzewania hali naprawczej, zwłaszcza na pierwszej zmianie [...], niewydanie pracownikom spodni ocieplanych”.

Źródłem inspiracji dla pracowników Lokomotywni PKP w Gnieźnie stało się Zarządzenie nr 96 Ministra Komunikacji z 22 IX 1979 r., przewidujące dodatki pieniężne za pracę na otwartym powietrzu przy obniżonej temperaturze w przypadku pracowników wagonowni. Pracujący w podobnych warunkach kolejarze z Gniezna uważali, że powinni im przysługiwać analogiczne świadczenia finansowe. Przysłówiowej „oliwy do ognia” dolał fakt uprzywilejowanego potraktowania 26 pracowników Lokomotywni (spawaczy, kotlarzy, kowali), którym wypłacono podwyższone wynagrodzenie w ramach selektywnej akcji awansowej, bez wcześniejszego wręczenia dekretów awansowych i bez poinformowania reszty załogi o tej operacji. W związku z tą sytuacją Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Poznaniu wszczął sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Lokomotywnia”. Powiadomiony o zaistniałej sytuacji dyrektor naczelny Zachodniego Okręgu Kolei Państwowych w Poznaniu delegował do Gniezna pracowników kompetentnych służb na czele z dyrektorem Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych (DRKP) w Poznaniu. Efektem tego było częściowe spełnienie postulatów załogi poprzez wydanie pracownikom spodni ocieplanych oraz zapewnienie właściwego ogrzewania hali naprawczych. Dwie osoby odpowiedzialne za doprowadzenie do sytuacji konfliktowej poprzez zaniedbanie swoich obo-

wiązków służbowych, naczelnik Lokomotywni w Gnieźnie oraz kierownik zespołu w Dziale Finansowo-Księgowym DRKP w Poznaniu, zostały ukarane dyscyplinarnie w formie upomnienia. Po wyjaśnieniu przyczyn opisanej sytuacji „kierownictwo SB wystąpiło do dyrektora naczelnego Zachodniego Okręgu Kolei Państwowych w Poznaniu z pisemną informacją, przedstawiającą istniejące nieprawidłowości – zalecając podjęcie przedsięwzięć zmierzających do zapobieżenia zaistnieniu podobnego zagrożenia w przyszłości”²³.

W kwietniu 1980 r. kierownictwo Zachodniej DOKP w Poznaniu poinformowało na piśmie Komendę Wojewódzką MO o podjętych w ślad za tym działaniach. Polegały one w szczególności na zorganizowaniu spotkania „kierownictwa służby trakcji, kierownictwa DRKP [w Poznaniu], kierownictwa działu trakcji, [kierownictwa] Lokomotywni z czynnikiem społeczno-politycznym węzła Gniezna”, przez co można rozumieć związki zawodowe i tamtejszą organizację partyjną PZPR. Na spotkaniu tym omówiono „cały zespół zagadnień związanych z pracą załogi MD Gniezno”. Kierownictwo Zachodniej DOKP informowało również, że Lokomotywnia w Gnieźnie posiada mocno wyeksploatowany układ grzewczy i że w przyszłości planuje się podłączenie zakładu do miejskiej sieci ciepłowniczej, a do tego czasu prowadzi się niezbędne prace modernizacyjno-naprawcze. Dla doraźnej poprawy warunków pracy wydano załódze odzież ocieplaną, mimo że formalnie nie przysługiwała ona pracownikom na ich stanowiskach²⁴.

Wymienione powyżej zdarzenia okazały się ostatecznie zwiastunem znacznie poważniejszych problemów, jakie stanęły przed władzami PRL latem 1980 r. Akcja strajkowa na Lubelszczyźnie, odbywająca się w szczególności z udziałem miejscowych kolejarzy, dała początek ogólnopolskiej fali strajków, która zaowocowała powstaniem związku zawodowego „Solidarność”²⁵. W związku z ówczesnymi strajkami SB zakładała kolejne sprawy operacyjnego sprawdzenia lub operacyjnego rozpracowania. Chyba najwcześniejszym tego przykładem w skali ogólnopolskiej była sprawa operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Normy”, założona już 4 VII 1980 r. przez Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Poznaniu w związku z pojawieniem się nastrojów niezadowolenia wśród załogi miejscowych ZNTK. Powodem niezadowolenia, wyrażającego się w formie krytycznych uwag pod adresem dyrekcji, było powołanie zespołów roboczych ds. normowania pracy. Pracownicy obawiali się, że działalność tych zespołów zaowocuje zaostrzeniem dyscypliny pracy, podwyższeniem norm i być może także spadkiem zarobków. W prowadzonych wśród załogi dyskusjach dominowały obawy przed utratą części zarobków z uwagi na nierytmiczność pracy, wynikającą z braku odpowiednich dostaw części zamiennych i podzespołów. Nałożyły się na to negatywne nastroje na tle złego zaopatrzenia rynku, niedostatecznego zaopatrzenia zakładu w części zamienne i podzespoły oraz wymuszania na pracownikach zwiększonej

wydajności pracy w związku z niewykonaniem planu za pierwsze półrocze 1980 r. W późniejszym czasie w ramach sprawy o kryptonimie „Normy” zostały odnotowane kolejne akcje protestacyjne w ZNTK Poznań: spontaniczny strajk w dniu 4 IX 1980 r. (w godzinach od 9.30 do 11.00) oraz jednogodzinny strajk solidarnościowy w dniu 3 X 1980 r. (w ramach ogólnopolskiej akcji protestacyjnej Niezależnego Samorządowego Związku Zawodowego „Solidarność”)²⁶.

Jedną z założonych nieco później nowych spraw tego rodzaju była sprawa operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Awans”, wszczęta 13 VIII 1980 r. przez Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Zielonej Górze w związku z jednogodzinnym strajkiem, do którego doszło dzień wcześniej w miejscowej Lokomotywni PKP. Strajk ten wybuchł na tle niezadowolenia związanego z pominięciem dużej liczby pracowników przy dokonanych w tym czasie awansach płacowych. Chodziło o osoby zatrudnione w warsztatach Lokomotywni, pominięte przy sierpniowej podwyżce z tym uzasadnieniem, że miesiąc wcześniej przyznano im dodatek z tytułu pracy w trudnych warunkach. Strajkujący wysunęli też postulaty dotyczące BHP i organizacji pracy. Pracownikom udało się uzyskać korektę planowanych awansów, dokonaną na mocy decyzji Ministerstwa Komunikacji. Osobom zatrudnionym w warsztatach podwyższono dodatek służbowy oraz dodatek za pracę w trudnych warunkach, a także przyznano dziesięcioprocentową premię za wykonanie zadań²⁷.

W okresie od 28 VIII 1980 do 2 III 1981 r. Wydział III „A” Komendy Wojewódzkiej MO w Siedlcach prowadził sprawę operacyjnego sprawdzenia o kryptonimie „Dyspozytura”. Została ona założona w związku z wysunięciem postulatów płacowych przez grupę 20 pracowników Dyspozytury Ruchu miejscowej Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych²⁸.

Jak widać na przytoczonych powyżej przykładach, akta wytworzone przez SB w związku ze sprawowaniem nadzoru operacyjnego nad koleją mogą stanowić cenne źródło informacji na temat zjawisk związanych z narastaniem kryzysu społeczno-gospodarczego. Ponieważ znaczna część tego rodzaju akt uległa zniszczeniu, nie ma możliwości wyrobienia sobie całościowego obrazu sytuacji w skali ogólnopolskiej. Możemy dysponować jedynie wiedzą cząstkową. Nawet na tej ograniczonej podstawie źródłowej można jednak wykazać, że w latach 1975–1980 różnego rodzaju przejawy niezadowolenia i akty protestu stawały się w Polsce zjawiskiem coraz powszechniejszym. Robotnicy odważniej występowali w obronie swoich interesów i praw. Uczyli się dochodzić swoich racji, nierzadko ze sporym sukcesem. W ten sposób stopniowo dojrzewał grunt pod wielkie przemiany społeczne, jakie przyniósł ze sobą okres 1980–1989.

Summary

In the year 1971, the party led by Edward Gierek began to launch an ambitious strategy of a dynamic development of the country. However, the mid-1970s saw a dramatic breakdown of this strategy, the consequence of which was – in particular – progressing worsening of the conditions of work and low wages of people employed in the national economy. The critical situation came to be augmented additionally by the over-imposing of increasingly bitter problems connected with providing inhabitants with consumption articles, realization of employee benefits, etc. As a reaction to that there occurred more and more instances of manifestation of dissatisfaction and protest actions within workers’ environments. Such situations occurred also among railway workers. They were closely monitored by the Security Service, who – in similar cases – as a rule launched operational supervision. The material collected in consequence of commencing such control offers a valuable source of information on the reality of the socioeconomic life on the threshold of the great political breakthrough which followed in Poland in the Summer of 1980.

Bibliografia

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie, sygn. 1509/1162.

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, Oddział w Katowicach, sygn. 027/28, 028/575, 028/651, 036/115, 036/373, 036/415, 036/882.

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, Oddział w Lublinie, sygn. 0421/336.

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, Oddział w Poznaniu, sygn. 024/569, 035/277, 0186/171, 0186/860, 0186/1073, 0186/1551.

Archiwum Państwowe w Opolu, Komitet Wojewódzki PZPR, sygn. 117, 366.

Bereszyński Zbigniew, *Kolej i zjawiska kryzysowe w gospodarce PRL na przykładzie województwa opolskiego*, [w:] *A jednak kolej. Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. nauk. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019, s. 13–19.

Bereszyński Zbigniew, *Kolejarze na polskiej drodze do niepodległości. Dokonania „Solidarności” kolejarskiej w latach 1980–1989*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2015, s. 327–392.

Dominas Przemysław, Przerwa Tomasz, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017.

Kaliński Janusz, Landau Zbigniew, *Gospodarka Polski w XX wieku*, wyd. 2 zm., Warszawa 2003.

22 AIPN Poz, sygn. 0186/171, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „W-31”, s. 5, 7–19, 24–26. Z uwagi na obowiązujący w tym czasie w kraju dziewiętnasty stopień zasilania kierownictwo ZNTK zmuszone było ograniczać pobór energii elektrycznej do 43% dziennego zużycia. Zmniejszenie produkcji pary było związane z tym, że pracował tylko jeden kocioł, drugi był w remoncie, a trzeci uległ awarii. Sytuację pogarszała dodatkowo niska wartość kaloryczna dostępnego węgla. Po naradzie zorganizowanej 26 IX 1979 r. „decyzją dyrektora ZNTK uruchomiono agregaty prądotwórcze dla złagodzenia niedoboru energii elektrycznej w okresie ograniczeń”, wyremontowano dwa kotły „poczyniono starania” na rzecz przyspieszenia robót dekarских, zaangażowano „Zakładową Straż Pożarną do wypompowania nagromadzonej wody z kanałów ogrzewczych”, a także „wyciągnięto wnioski dyscyplinarne wobec osób winnych zaniedbań”. Ponadto począwszy od 1 X 1979 r. ZNTK w Poznaniu „uzyskały złagodzenie ograniczeń energetycznych”.

23 AIPN Poz, sygn. 0186/1073, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Lokomotywnia”, s. 7–12, 14, 16, 18–20. W sprawie krypt. „Lokomotywnia” wykorzystywano dwóch tajnych współpracowników i jeden kontakt operacyjny SB.

24 Ibidem, s. 22. MD – skrót oznaczający lokomotywnie w symbolice kolejowej.

25 Por. Z. Bereszyński, *Kolejarze na polskiej drodze do niepodległości. Dokonania „Solidarności” kolejarskiej w latach 1980–1989*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015, s. 329–342.

26 AIPN Poz, sygn. 0186/860, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Normy”, s. 35–36, 38–39. Sprawa ta była prowadzona do 6 IV 1981 r.

27 AIPN Poz, sygn. 024/569. Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Awans”, s. 19.

28 Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, Oddział w Lublinie, sygn. 0421/336, Sprawa operacyjnego sprawdzenia krypt. „Dyspozytura”, k. A, 4.

Keller Dawid, *Kolej na Śląsku na początku lat siedemdziesiątych XX w. – przyczynek do badań*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z historii kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018, s. 351–368.

Keller Dawid, *Węgiel czy pasażer? O pierwszeństwo przewozu... Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1975–1980*, [w:] *PRL na pochylni (1975–1980)*, red. Marcin Bukała, Dariusz Iwaneczko, Rzeszów 2017, s. 462–478.

Kołodko Grzegorz, *Cele rozwoju a makroporcje gospodarcze*, Warszawa 1986.

Kołodko Grzegorz, *Polska w świecie inflacji*, Warszawa 1987.

Kostrowicka Irena, Landau Zbigniew, Tomaszewski Jerzy, *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*, wyd. 4 uzup., Warszawa 1984.

Müller Aleksander, *Przyspieszony wzrost gospodarczy w latach 1971–1975 a proporcje wzrostu w trzydziestoleciu 1950–1980*, [w:] *U źródeł polskiego kryzysu. Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju gospodarczego Polski w latach osiemdziesiątych*, red. Aleksander Müller, Warszawa 1985, s. 98–221.

Piotrowski Paweł, *Struktury Służby Bezpieczeństwa MSW 1975–1990*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2003, nr 1, s. 51–107.

Roszkowski Wojciech, *Najnowsza historia Polski 1945–1980*, Warszawa 2003.

Sasanka Paweł, *Czerwiec 1976. Geneza – przebieg – konsekwencje*, Warszawa 2017.

Sowa Andrzej Leon, *Historia polityczna Polski 1944–1991*, Kraków 2011.

Dawid Keller

Dr, Muzeum w Chorzowie
ORCID: 0000-0003-2586-3913
e-mail: d.keller@muzeum.chorzow.pl

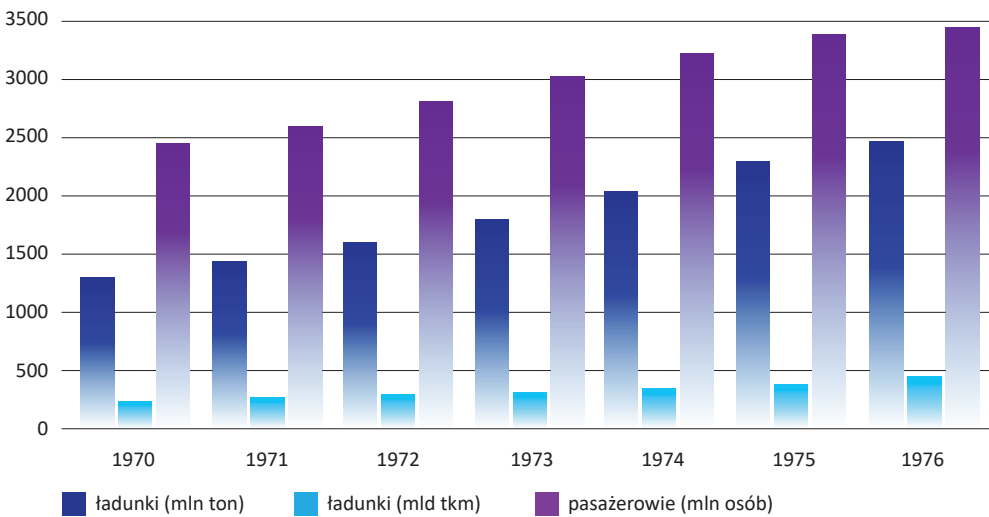
W świetle największych przewozów. PKP w latach 80. XX wieku – przyczynek badawczy

In the light of the largest transports. The Polish State Railways in the 1980s – a contribution to research

Słowa kluczowe: kolej, kryzys, PKP, hipoteza badawcza, źródła kryzysu, rozwiązania kryzysu
Keywords: railway system, crisis, Polish State Railways, research hypothesis, sources of crisis, resolving crises

Pod koniec lat 70. XX w. Polskie Koleje Państwowe (PKP) przewiozły najwięcej pasażerów i masy towarowej w swojej historii. W roku 1978 było to 489,4 mln t towarów, a w 1977 r. – 1151,7 mln pasażerów¹. Działo się tak mimo generalnie kryzysowej sytuacji panującej już wówczas w polskiej gospodarce. Ale faktycznie był to jedynie pyrrusowy sukces. Od początku lat

transportu drogowego². Kolej dla wielu stawała się wyborem niechcianym, wyborem z konieczności³.



70. XX w. PKP traciły rynek (por. ryc. 1–2). Pomimo corocznie podnoszonych kolejnych sukcesów przewozowych, dynamika wzrostu była na bardzo słabym poziomie, a jednocześnie udział w przewozach zarówno osób, jak i towarów stale spadał na rzecz

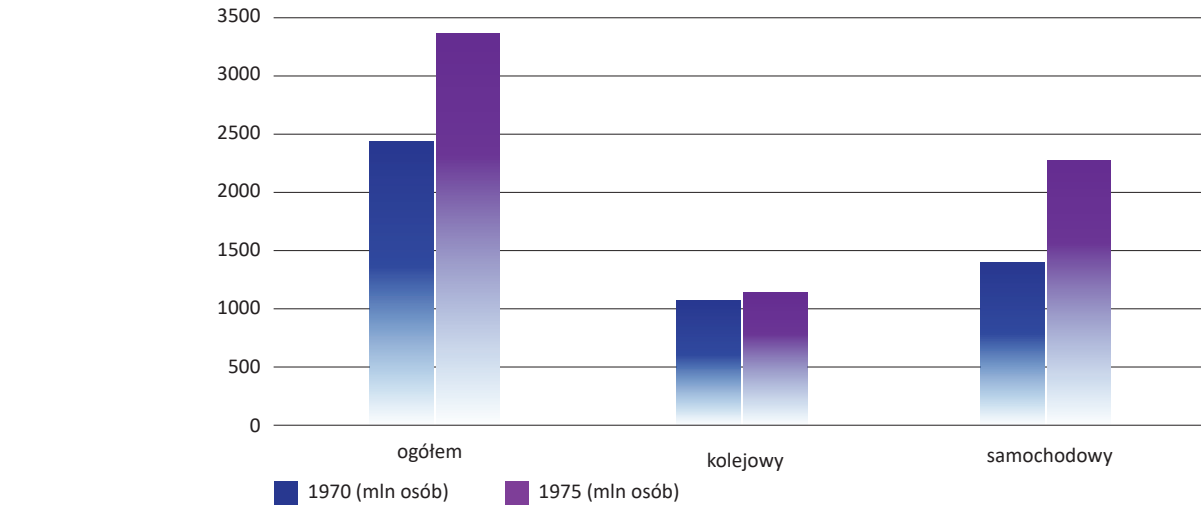
Źródło: S. Zamkowska, *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984*, Radom 1991, s. 147.

Rycina 1. Pasażerowie i ładunki przewiezieni przez PKP w pierwszej połowie lat 70.

1 S. Zamkowska, *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984*, Radom 1991, s. 148, 155–157.

2 D. Keller, *Monopol, nowoczesność, skansen? PKP w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych XX w. – przyczynek*, [w:] *Aby Polska rosła w siłę, a ludzie żyli dostatniej. PRL w latach 1970–1975*, red. M. Bukała, D. Iwaneczko, Rzeszów–Warszawa 2019, s. 254–275.

3 O wyborze kolei mogły decydować m.in. niezmiennie od 1959 r. taryfy. Warto jednak zauważyć, że w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym pasażerowie, mając możliwość wyboru transportu drogowego, korzystali właśnie z niego.



Źródło: Jak w ryc. 1, s. 148.

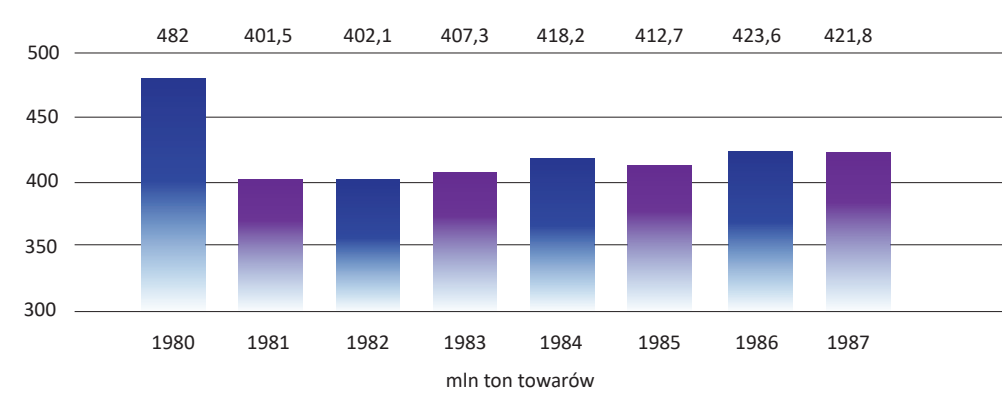
Rycina 2. Zmiany w przewozie osób w Polsce w latach 1970–1975

Jednocześnie bardzo świadomie i konsekwentnie PKP zaczęło wprowadzać już w życie strategię, którą później nazwano „wygaszaniem popytu”. Tutaj miała ona formę likwidacji bocznicy i skierowania głównej uwagi na przewozy masowe (przede wszystkim węgiel), które uzyskały także pierwszeństwo przed przewozami osób⁴. Działania w kryzysowej drugiej połowie lat 70. XX w. podejmowane przez PKP były jeszcze stosunkowo racjonalne⁵ – zdawano sobie bowiem sprawę ze źródeł problemów, jednak nie potrafiono ich rozwiązać. Kondycja PKP była oczywiście pochodną sytuacji w gospodarce⁶. Kryzys w Polsce widoczny zaczął być już około połowy lat 70. XX w., w kolejnych latach ulegał jedynie pogłębieniu. Lata 80. XX w., ze swoim „solidarnościowym” początkiem, przyniosły ciąg nieudanych działań gospodarczych, których efekty można było zobaczyć m.in. w kondycji tak dużego przewoźnika pasażerskiego i towarowego⁷.

Generalnie dzieje polskiego kolejnictwa w latach 80. XX w. nie doczekały się dotąd opracowania historyków. Jeszcze na początku lat 90. XX w. powstała cytowana już praca Stanisławy Zamkowskiej. Jej wnioski nie były oparte na materiałach źródłowych. Lektura archiwaliów potwierdza jednak ustalenia autorki. W ostatnim czasie ukazały się również dwa wartościowe artykuły Zbigniewa Bereszyńskiego poświęcone m.in. kolejarskiej „Soli-

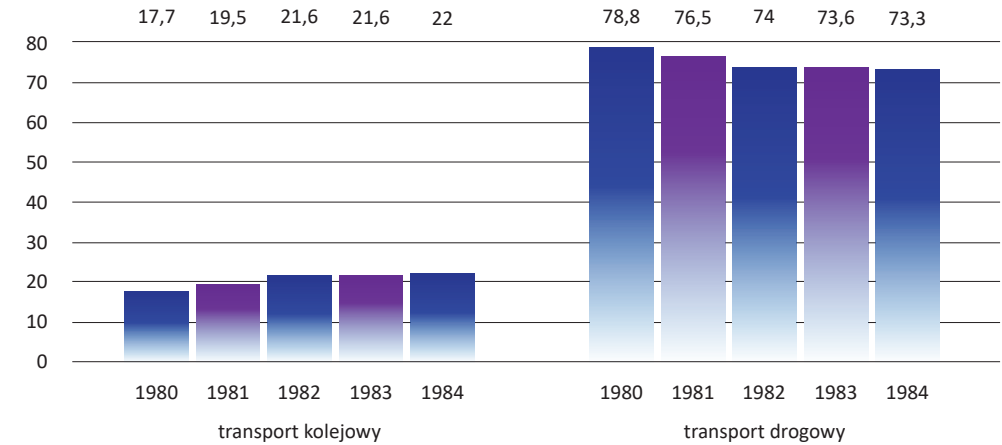
darności”⁸, w znaczny sposób poszerzające stan wiedzy oparty na znanej pracy Zbigniewa Sobolewskiego⁹. Zapowiadana publikacja Kamila Dworaczka, w świetle jego wypowiedzi podczas lubińskiej konferencji w 2019 r. oraz wydanej już książki o strajku wrocławskim, zapowiada się jako kluczowa dla poznania i zrozumienia tej epoki¹⁰. Oczywiście tematyka funkcjonowania kolei w tym czasie opisywana jest w ważnych opracowaniach geografów – Zbigniewa Taylora¹¹ i Ariela Ciechańskiego¹². Obecność jej należy także odnotować w licznych opracowaniach dotyczących dziejów poszczególnych linii kolejowych, węzłów i serii taboru, czy wreszcie w jedynej ostatnio naukowej syntezie polskiego kolejnictwa z 2012 r.¹³. Wspólną cechą większości tych opracowań jest jednak nieznajomość źródeł archiwalnych oraz, podobnie jak dla wcześniejszych dekad, bardzo niebezpieczna „narracja opracowań”. Polskie Koleje Państwowe (ale też ministerstwo czy państwowe wydawnictwa), kontynuując jeszcze tradycje okresu międzywojennego, publikowały różnego rodzaju opracowania wspomnieniowe, pamiątkowe, okolicznościowe. Niestety, podobnie jak dla okresu międzywojennego, tak dla epoki po 1945 r. bywały (i nadal bywają) one wykorzystywane w zastępstwie źródeł¹⁴. Zestawienie ich jednak z podstawowymi źródłami archiwalnymi, nawet uwzględniając konieczność ich wzmożonej krytyki, pozwala na odejście od „sukcesów” elektryfikacji czy języka epoki.

W rzeczywistości bowiem lata 80. XX w. obfitują w materiały archiwalne; PKP pozostawały bowiem wówczas przedsiębiorstwem państwowym i, jako takie, gromadziły archiwalia, które winny być sukcesywnie przekazywane do właściwych terytorialnie archiwów państwowych. W związku z tym w jednost-



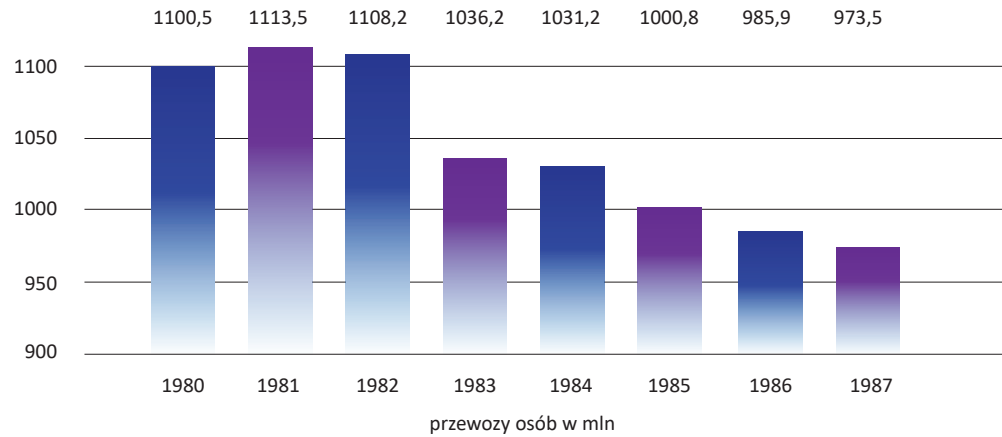
Źródło: AAN, MK, sygn. LIII/4, Analiza roczna całokształtu działalności Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” za rok 1983, s. 13; Analiza roczna całokształtu działalności Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” za rok 1985, s. 13; Analiza roczna działalności przedsiębiorstwa PKP za rok 1987, s. 16; S. Zamkowska, *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984*, Radom 1991, s. 175 (uwaga: dane za lata 1983–1984 różnią się od sprawozdań PKP; wykorzystano sprawozdania kolejowe).

Rycina 3. Przewozy towarów realizowane przez PKP w latach 80. XX w.



Źródło: Jak w ryc. 1, s. 170.

Rycina 4. Udział transportu drogowego i kolejowego w przewozie towarów w latach 1980–1984



Źródło: AAN, MK, sygn. LIII/4, Analiza roczna działalności przedsiębiorstwa PKP za rok 1987, s. 3; S. Zamkowska, *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984*, Radom 1991, s. 178 (uwaga: dane za lata 1983–1984 różnią się od sprawozdań PKP; wykorzystano sprawozdania kolejowe).

Rycina 5. Przewozy pasażerów koleją w latach 80. XX w.

4 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. PKP w latach 70. XX w. konsekwentnie ograniczała prace utrzymaniowe na liniach bocznych, dążyła do tworzenia zwartych całopociągowych składów przewożących towary z punktu A do B, mierzyła się z licznymi problemami, z niedostatkiem taboru towarowego (w tym jego uszkodzeniami i przetrzymaniami przez klientów), a także ze złym stanem technicznym (zacofaniem) taboru pasażerskiego.

5 W tym działania mające na celu pozyskanie nowych klientów pasażerskich, m.in. poprzez nowe inwestycje. Warto zauważyć, że argumenty pojawiające się w kolejowych i partyjnych dyskusjach tego czasu wskazywały możliwe do realizacji wnioski, które mogły poprawić sytuację kolei.

6 Wcześniejsze zaniedbania, widoczne chociażby w dyskusjach wokół analiz ekonomicznych linii kolejowych na Dolnym Śląsku, skutkowały również w omawianej epoce. Natomiast brak materiałów i pracowników na inwestycjach realizowanych na głównych liniach przekładał się wprost na problemy linii bocznych. Odrębnym problemem pozostawała kwestia zapóźnienia technicznego polskiego taboru kolejowego. Zagadnienie to stanie się wkrótce tematem odrębnego artykułu autora.

7 W. Morawski, *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2010, s. 276–301; M. Bałtowski, *Gospodarka socjalistyczna w Polsce. Geneza, rozwój, upadek*, Warszawa 2009, s. 229–297.

8 Z. Bereszyński, *Koleje pod specjalnym nadzorem. Służba Bezpieczeństwa jako instrument nadzoru państwowego nad koleją w czasach PRL (1980–1990)*, „Szkice Archiwalno-Historyczne” 2017, nr 14, s. 73–101; Z. Bereszyński, *Kolejarze na polskiej drodze do niepodległości. Dokonania „Solidarności” kolejarskiej w latach 1980–1989*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015, s. 327–391.

9 Z. Sobolewski, *NSZZ Solidarność w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe 1980–2000*, t. 1–2, Warszawa 2000.

10 K. Dworaczek, T. Przedpełski, *Stacja Solidarność: protest głodowy kolejarzy 21–27 października 1980 roku*, Warszawa 2018.

11 Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

12 A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce*, Warszawa 2013.

13 *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.

14 Por. D. Keller, B. Kloch, K. Soida, E. Wieczorek, *Koleją z Katowic do Raciborza*, wyd. 2, Rybnik 2013, s. 135–161.

kach tych zachowały się materiały po dyrekcjach obszarowych. Warto także (bo to znowu specyfika epoki) konfrontować je z aktami partyjnymi różnych szczebli (aż po komitety zakładowe PZPR¹⁵⁾ oraz, oczywiście, aktami centralnymi. Bezdiskusyjnie wartość zachowują także materiały prasowe (choć najbardziej chyba jednak prasa społeczno-polityczna, a nie dzienniki pełne rytualnych tekstów o nowych pociągach w letnim czy zimowym rozkładzie jazdy czy pogarszających się warunkach podróży). Ostatecznie należy również korzystać z akt proveniencji lokalnej – choć pewnie ich stan zachowania (z różnych przyczyn) może być najgorszy¹⁶.

Hipoteza

Śląsk, zwłaszcza Górny i działająca tam Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (DOKP), są najważniejszym terenem działania kolei w ówczesnej Polsce. Na tym obszarze realizuje się największą liczbę przewozów pasażerskich oraz najwięcej nadań towarów. Jak kilka lat temu wskazano, również tutaj jednak widoczne były zjawiska kryzysowe, które ostatecznie doprowadziły do regresu. Stanisław Koziarski sformułował następujące czynniki regresu kolei na Śląsku:

- rozbudowa miast na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP)¹⁷,

- przekształcanie linii w bocznice (a później ich zamykanie),

- szkody górnicze i obniżenie parametrów linii,

- dekapitalizacja urządzeń technicznych,

- spadek rentowności wynikający m.in. z konkurencji,

- szczególnie regres dotyczy linii z II fali inwestycji (przełom XIX/XX w.) o słabszych parametrach technicznych¹⁸.

Powyższe czynniki można uznać za zasadniczo słuszne, jednakże brakuje w nich, moim zdaniem, przede wszystkim czynnika ludzkiego. Są w istocie absolutnie oderwane od decyzji konkretnych osób i relacji między klientami a koleją. Nastawione na wskazanie zewnętrznych powodów, nie wymieniają przyczyn po stronie kolei. Co więcej, brak w nich kluczowego elementu rzeczywistości po 1945 r., tj. zdania partii rządzącej. Nie ma tu także próby szerszego spojrzenia na problemy kolei w Europie w drugiej połowie XX w. Nie zawsze przybierały one formy „Beeching Axe”, jednakże fascynacja komunikacją indywidualną i lotnictwem jest ówczśnie powszechnie widoczna¹⁹. W związku z tym

^[1] Co dobrze pokazał A. Dziuba, Partia organizuje, kieruje i nadzoruje. Organizacja zakładowa Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej przy Węźle PKP w Rybniku w latach 1951–1977 (w świetle dokumentów), [w:] Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z dziejów kolei na Śląsku, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018, s. 391–418.

^[2] W artykule wykorzystano akta: Archiwum Państwowe w Katowicach (dalej: AP Kat), Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach (zespół nr 2676, dalej: Śląska DOKP); Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Ministerstwo Komunikacji w Warszawie (dalej: MK).

^[3] Jest to fakt, aczkolwiek nie jest on racjonalny. Rozbudowa miast winna być powodem do rozwoju sieci komunikacyjnej, a nie jej regresu.

^[4] S. Koziarski, Rozwój sieci kolejowej na Śląsku, Opole 1990. Por. M. Jerczyński, S. Koziarski, 150 lat kolei na Śląsku, Opole–Wrocław 1992, s. 153–161.

^[5] Por. np. C. Loft, Last Trains. Dr Beeching and The Death of Rural England, London 2013; T.R. Gourvish, British Railways 1948–73. A Business History, Cambridge 2011; A. Mielcarek, Państwo a koleje. Przyczyny i skutki reformowania kolei w Europie od XIX do poczttku XXI w., [w:] Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 55–58.

pragnę wysunąć poniższą, kilkuelementową, hipotezę:

- kolej [PKP²⁰⁾ doświadczyła kryzysu nie tylko z powodu obiektywnych trudności zewnętrznych, ale z powodu systemowego braku wskazania i wdrożenia rozwiązania zagrożeń zidentyfikowanych jeszcze w latach 20.–30. XX w. (nie tylko w Polsce)²¹;

- kolej nie doświadczyła kryzysu jedynie w latach 80. XX w.;

- kolej jest „państwem w państwie”;

- barierą stosowania wysuwanych rozwiązań były poglądy decydentów oraz... ograniczenia dewizowe.

Oczywistym jest, że ze względu na wstępny charakter prezentowanych badań, nie jest to pełny katalog możliwych do zidentyfikowania przyczyn zaistniałej sytuacji.

Stan wiedzy (przekonań?)

Paradoksalnie, warto rozpocząć weryfikację tezy od przybliżenia stanu wiedzy na temat epoki. Prześledzenie większości publikacji dotyczących funkcjonowania kolei pod koniec XX w. w Polsce przyniosło zaskakujące wyniki. W części z nich zamieszczone informacje o tak ważnej dla historii Polski i historii gospodarczej dekadzie ograniczone są do truizmów lub informacji przypominających wspomnienia lub przekazy ustne. Jednocześnie dane te są nieraz wzajemnie sprzeczne. Powszechna jest świadomość kryzysu paliwowego, który do państw socjalistycznych dotarł z niewielkim opóźnieniem i w pełni wpływał na gospodarkę na przełomie lat 70. i 80. XX w. (na początku lat 80. XX w. kolej odzyskała nawet pewien procent rynku przewozów)²².

^[6] To zastrzeżenie jest ważne dla większości tekstów odnoszących się do historii transportu kolejowego w Polsce, który nigdy po 1918 r. nie był w całości podporządkowany PKP. Dla uproszczenia, w tekście odnoszę się wyłącznie do sytuacji i polityki tego przedsiębiorstwa.

^[7] Chodzi tutaj głównie o problem niewielkiej rentowności wielu lokalnych linii. Najczęściej rozwiązaniem była ich motoryzacja. W Polsce przed 1989 r. proces taki nie zakończył się sukcesem.

^[8] Por. np. A. Bożek, B. Pokropiński, Kolej wąskotorowa Przeworsk–Dynów, Poznań 2018, s. 72–73; G. Kotlarz, H. Dąbrowski, E. Wieczorek, Magistrała węglowa, wyd. 2, Rybnik 2017, s. 370–371; J. Gołaszewski, M. Jerczyński, T. Pol, M. Zajfert, Wrocławska Kolej Wąskotorowa, Poznań 2010, s. 226. Autorzy skupiają się na czynach społecznych i zdobytym szandarze przechodnim w rywalizacji z kolejarzami ze Słowacji (L. Zakrzewski, „Krynicańska” 2/2: dzieje linii kolejowej nr 105 Muszyna–Krynica, Katowice 2012, s. 29), tłoku w pociągach do Warszawy i zajmowaniu miejsc nawet na sześć godzin przed odjazdem (Ibidem, s. 30) czy opisie uroczystego otwarcia zelektryfikowanej linii przypominającym wydarzenia z początków kolejnictwa (Ibidem, s. 32), który miał ułatwić zrozumienie faktu, że owa nowoczesność nie przyniosła zwiększenia prędkości jazdy pociągów (Ibidem, s. 33). Wspomina się o nadziejach, które PKP pokładało w motoryzacji kolei wąskotorowych (F. Bebenow, P. Strzyżewski, Żuławska Kolej Dojazdowa, Toruń 2018, s. 21), które jednak można (i należy) zestawić z codziennym wykorzystywaniem w ruchu parowozów (przynajmniej do 1985 r.) i jedynie sporadycznym z lokomotyw spalinowych w innym rejonie Polski (A. Bożek, B. Pokropiński, Kolej wąskotorowa..., s. 72–73, 76). W wielu regionach Polski widoczny jest, odnotowywany w publikacjach, spadek liczby pasażerów (Ibidem, s. 79; D. Keller, B. Kloch, K. Soida, E. Wieczorek, Kolej z Katowic do Raciborza..., s. 151), jednakże różnie ocenia się jego przyczyny. Piszę się, że „poziom zaspokojenia potrzeb transportowych w komunikacji zbiorowej GOP jest najgorszy w kraju” (P. Nadolski, K. Soida, D. Keller, E. Wieczorek, P. Terczyński, Węzeł kolejowy Katowice, Rybnik 2017, s. 228), podobnie jak wskazuje się, że „ruch dalekobieżny [na magistrali węglowej] przez wiele lat był ograniczany do minimum” (czego symbolem mogą być godziny przyjazdów jedynych pociągów tego typu do Zduńskiej Woli od południa: 22:55, 23:10, 23:25, 23:40; G. Kotlarz, H. Dąbrowski, E. Wieczorek, Magistrała węglowa..., s. 390). T. Przerwa i P. Dominas zwrócili uwagę, że upadek kolei wokół Żabkowic Śląskich miał swoje źródło nie tylko w drogowej konkurencji, ale i postępującej dekapitalizacji linii, której przykładem mógł być szlak do Złotego Stoku, którego pokonanie (12 km) zajmowało 53 minuty (P. Dominas, T. Przerwa, Kolej Ziemi Żabkowickiej, Łódź 2015, s. 92–93). Sama kolej skutecznie także odstraszała swoich klientów: „wynika [trudna sytuacja] z niedostatków bazy technicznej i niedoboru pracowników w zespołach obsługi. Dotyczy to niewystarczającej liczby wagonów osobowych, wieku i stanu technicznego części taboru, małej szybkości i punktualności pociągów, niesprawnej obsługi podróжных, niskiego poziomu czystości i estetyki” (P. Dominas, T. Przerwa, Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie, Łódź 2017, s. 254). Trafnym podsumowaniem jest również artykuł z branżowego czasopisma „Sygnały”, który jednak autorzy zacytowali w przypisie: P. Nadolski, K. Soida, H. Dąbrowski, E. Wieczorek, Węzeł kolejowy Tarnowskie Góry, Rybnik 2007, s. 174–175.

Podaje się, że „odstawiono do rezerwy większość lokomotyw spalinowych, a wprowadzono do ruchu wszystkie sprawne parowozy”²³. Jednocześnie jednak masowo kasowano parowozy, które w obrębie Śląskiej DOKP praktycznie przestały pracować²⁴. W roku 1982 zapadła decyzja o powrocie i upowszechnieniu elektryfikacji (wstrzymanej w drugiej połowie lat 70. XX w.), która miała być lekarstwem na brak paliwa i części zamiennych do taboru spalinowego²⁵. Podkreśla się, że „niedobory paliw płynnych sprawiły, że kolej zyskała na znaczeniu”²⁶. Znanym wydarzeniem w dziejach kolejowej administracji jest kolejna reorganizacja i likwidacja (dopiero co powołanych w 1975 r.) dyrekcji rejonowych kolei państwowych²⁷. Zwraca się uwagę na spadające prędkości techniczne i handlowe, problemy z pęknięciami szyn oraz przeciągające się remonty (stosunkowo rzadko pisze się o inwestycjach innych niż elektryfikacja)²⁸. Odnotowano także, że w 1983 r. nastąpiła pierwsza po 1959 r. podwyżka cennika usług kolejowych (!), a kolejna miała miejsce w 1988 r.²⁹. Niektórzy autorzy chyba nazbyt optymistycznie oceniają wcześniejsze dekady, bowiem znaleźć można i taką charakterystykę lat 80. XX w.: „nadchodziły czasu coraz mniejszego zwracania przez kolej uwagi na potrzeby pasażerów”³⁰. Innym tematem pozostaje obecny w narracjach technicznych faktyczny mit parowozu wysokosprawnego³¹. Krytyczna lektura istniejących opracowań pozwala także na wskazanie pewnego dylematu, który cechuje ich autorów. Z jednej strony bowiem pisze się, że „w latach 80. po kilku latach zastoju i odgórnego wprowadzania nieekonomicznej trakcji spalinowej”³², z drugiej podpis „«przestarzała» trakcja wyparła z ruchu «nowoczesną»” opisuje zastąpienie parowozem Ty2 w 1987 r. kursu obsługiwanego wagonem motorowym serii SN61³³. Jak zatem ocenić sytuację PKP w tym czasie? Pomocą mogą służyć dwa obrazy – centralny, warszawski, oraz

^[9] R. Stankiewicz, R. Garbacik, Ty2 (BR 52, Ty42) – wojenna lokomotywa na pokojowe czasy, Rybnik 2013, s. 91–92. Dla porządku warto dodać, że jest to tylko część prawdy (wynikająca z nadmiernego uogólnienia). PKP podawało, że spadek udziału parowozów w pracy przewozowej sięgał 17,4% w bruttotonokilometrach, a jednocześnie wzrosło jednostkowe zużycie węgla trakcyjnego. Było to skutkiem m.in. znacznego zwiększenia udziału parowozów w ruchu manewrowym oraz ich zużycia i ograniczonych możliwości naprawczych (AAN, MK, sygn. LIII/4, Analiza roczna całokształtu działalności Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” za rok 1985, Warszawa 1986, s. 39).

^[10] W 1987 r. na terenie dyrekcji wykazywano 135 parowozów, ale jedynie trzy były czynne. AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/76, s. 55. D. Keller, B. Kloch, K. Soida, E. Wieczorek, Kolej z Katowic do Raciborza..., s. 148; R. Garbacik, K. Garbacik, Ty 43: lokomotywa wojenna, Rybnik 2018, s. 202–203. Por. też informacja z 1981 r. o sukcesywnych ograniczeniach w korzystaniu z tego rodzaju trakcji. AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/70, s. 17.

^[11] M. Ćwikła, Koleje lokalne zachodniej Małopolski, cz. 1: Kalwaria Lanckorona–Bielska Biała, Rybnik 2018, s. 75, 82; D. Keller, B. Kloch, K. Soida, E. Wieczorek, Kolej z Katowic do Raciborza..., s. 148; L. Zakrzewski, „Krynicańska” 2/2..., s. 31 (tutaj także z powodu usprawnienia tranzytu na Bałkany kierowanego linią przez Krynice zamiast przez ZSRR).

^[12] C. Jensen, M. Jerczyński, Koleją przez Łódź: historia łódzkiej kolei, Łódź 2017, s. 170.

^[13] D. Keller, B. Kloch, K. Soida, E. Wieczorek, Koleją z Katowic do Raciborza..., s. 148.

^[14] G. Kotlarz, H. Dąbrowski, E. Wieczorek, Magistrała węglowa..., s. 375–378; J.J. Gołaszewski, M. Jerczyński, T. Pol, M. Zajfert, Wrocławska Kolej Wąskotorowa..., s. 226.

^[15] S. Zamkowska, Rozwój transportu kolejowego..., s. 178; J. Gołaszewski, M. Jerczyński, T. Pol, M. Zajfert, Wrocławska Kolej Wąskotorowa..., s. 226.

^[16] M. Ćwikła, Koleje lokalne zachodniej..., s. 76.

^[17] R. Garbacik, K. Garbacik, Ty 43: lokomotywa wojenna..., s. 91–92. „Decydenci nie potrafili przełamać tego schematu myślenia”.

^[18] G. Kotlarz, H. Dąbrowski, E. Wieczorek, Magistrała węglowa..., s. 387. PKP stwierdzało, że „trakcja elektryczna [jest] najbardziej efektywna i ekonomiczna” i wykonywała ok. 3/4 pracy przewozowej, przy stanie zelektryfikowania obejmującym 36,6% sieci kolejowej (na 1985 r.). AAN, MK, sygn. LIII/4, Analiza roczna całokształtu działalności Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” za rok 1985, s. 38). W 1986 r. procent ten sięgał już 38,8%, a rok później 41,5% (AAN, MK, sygn. LIII/4, Analiza roczna działalności przedsiębiorstwa PKP za rok 1987, Warszawa 1988, s. 50).

^[19] R. Stankiewicz, R. Garbacik, Ty 2 (BR52, Ty 42)...., s. 129. Dla porównania warto wskazać, że na północnym odcinku magistrali węglowej używano wówczas zestawów składających się z dwóch wagonów serii SN61 oraz wagonów piętrowych ówczesnej serii Bhp (G. Kotlarz, H. Dąbrowski, E. Wieczorek, Magistrała węglowa..., s. 390).

lokalny – katowicki. Oba mają swoje źródło w opisowych sprawozdaniach rocznych, które (z dotychczasowej próby badawczej autora) można uznawać za wartościowe źródło wiedzy³⁴.

Spojrzenie z Warszawy

W rocznych sprawozdaniach PKP dominuje obraz kolei mierzącej się z licznymi problemami – nadmiernym zużyciem taboru, brakiem części oraz będącym ich skutkiem złym stanem wizualnym taboru. W roku 1984 stwierdzano nawet „ogólny brak zdolności przewozowej PKP”³⁵. W roku 1983 państwo dotowało przewozy towarów z wykorzystaniem kolei kwotą 43 571 mln zł (pasażerów kwotą 43 607 mln zł), a pokrycie kosztów sięgało jedynie 79,1%³⁶. W kolejnych latach problem ten narastał. Każdego roku PKP skreślało z inwentarza nieлюбiane przez kolejarzy wagony serii SN61. W ten sposób na lokalnych liniach jedynym możliwym spotykanym składem pociągu pasażerskiego stawał się parowóz względnie lokomotywa spalinowa (różnej wielkości) ze składem wagonów różnej długości (minimum 1). Na liniach zelektryfikowanych królowały natomiast różne zestawienia elektrycznych zespołów trakcyjnych. Elektryfikacja dawała bowiem w swej intensywności, sięgając najbardziej lokalnych linii, oszczędności na paliwie oraz korzyści ekologiczne („każdorazowo przynosi niewymierne efekty w dziedzinie ochrony środowiska”)³⁷. Warto zauważyć, że w tym czasie nie było specjalnie alternatywy dla elektryfikacji. Niskopojemny tabor spalinowy skreślano, fiaskiem zakończyły się projekty budowy kilkuset (!) autobusów szynowych wysuwane w latach 70. XX w. (jednym z ich producentów miało być ZNTK w Opolu³⁸⁾, parowozy były coraz bardziej wyeksploatowane, podobnie jak doczepiane do nich (nadal!) dwu- i trzyosiowe wagony³⁹. Zdecydowano się także na włączenie większości ZNTK do PKP, co miało ułatwić wzajemne relacje i kontakty (kolejarze skarżyli się na opóźnieniach

^[20] Sprawozdania te sporządzały zwykłe biura ekonomiczne poszczególnych dyrekcji okręgowych. Ich układ był podobny w każdej z badanych dotąd jednostek, różniły się natomiast naciskiem na poszczególne elementy funkcjonowania kolei. Odrębnie wydzielano informacje o ruchu pasażerskim, towarowym, taborze i jego pracy, mierniki statystyczne, gospodarkę materiałową, zatrudnienie, inwestycje i remonty oraz działalność socjalną. Podsumowaniem były najczęściej kilkustronicowe wnioski zakładające konieczne w przyszłości działania.

^[21] AAN, MK, sygn. LIII/4, Analiza roczna całokształtu działalności Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” za rok 1983, Warszawa 1984, s. 12. S. Zamkowska (Rozwój transportu kolejowego..., s. 172–173) pisze o dekapitalizacji tylko w latach 1981–1983 sięgającej niemal 20% potencjału i istnieniu w 1984 r. niemal 1700 stałych ograniczeń prędkości (1600 km).

^[22] AAN, MK, sygn. LIII/4, Analiza roczna całokształtu działalności Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” za rok 1983, s. 44; S. Zamkowska, Rozwój transportu kolejowego..., s. 179.

^[23] AAN, MK, sygn. LIII/4, Analiza roczna całokształtu działalności Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” za rok 1985, s. 12, 66. W samym 1985 r. skreślono 19 wagonów motorowych, w 1987 r. kolejnych 30, osiągając łącznie liczbę 121 posiadanych (trudno powiedzieć ile sprawnych). Ibidem, Analiza roczna działalności przedsiębiorstwa PKP za rok 1987, s. 15.

^[24] R. Kroma, J. Sosiński, K. Zintel, Normalnatorowe wagony siłnikowe PKP 1945–1990, Poznań 2012, s. 208–209 (opis testów w ruchu pasażerskim drzyny WOA-29 oraz przyjęcie na stan 4 IV 1989 r. wagonu SN81-001, tj. przeróbki tej drzyny). Autorzy nie znają jednak ani projektów wskazanych przez zjednoczenie TASKO, ani planowanych do realizacji przez ZNTK w Opolu). D. Keller, Monopol..., s. 261–262; Z. Bereszyński, Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Opole” w Opolu. Zakład pracy i ośrodek działalności związkowo-opozycyjnej, [w:] Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z dziejów kolei na Śląsku, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018, s. 464–465.

^[25] W 1987 r. PKP posiadało nadal 58 takich wagonów (skasowało wówczas dziewięć kolejnych, w 1986 r. nie skasowano żadnego wagonu tego typu). AAN, MK, sygn. LIII/4, Analiza roczna działalności przedsiębiorstwa PKP za rok 1987, s. 15.

w pracach tych zakładów)⁴⁰. Lektura sprawozdań sprawia jednak przynębiające wrażenie nieporadności wobec sytuacji i poruszania tematów zastępczych. W żadnym z badanych sprawozdań nie znalazły się konkretne (inne niż rytualnie powtarzane) propozycje działań naprawczych. Części poświęcone przewozom pasażerskim skupione są na wykazach zmian w ruchu dalekobieźnym, uruchamianiu kolejnych pociągów ekspresowych (w tym na Centralnej Magistrali Kolejowej) czy kuriozalnych konkursach na „najlepszy pociąg ekspresowy” albo „muzykę rozrywkową w głośnikach podczas podróży”⁴¹. Taki obraz sytuacji trafiał także do władz partyjnych oraz mediów (wspomniana prasa codzienna).

Spojrzenie z Katowic

Lokalne problemy były podobne, ale opracowywano je ze znacznie większym stopniem szczegółowości. W Katowicach dostrzegano (widoczne od wielu lat) pogłębianie się problemu spadku liczby podróźnych korzystających z biletów miesięcznych. W roku 1987 było to jedynie ok. 50% całości⁴². W skali kraju wyniki były jeszcze gorsze (52,7% za biletami jednorazowymi)⁴³. W szczycie kryzysu, w 1981 r., dochodziło na terenie Śląskiej DOKP do sytuacji po części kuriozalnej – odwołań pociągów z powodu „oszczędności energii elektrycznej”⁴⁴. Śląska DOKP cechowała się wybitną monokulturą ładunków, gdzie aż 69% stanowił węgiel kamienny (w 73% przewożony w składach zmarszturyzowanych). Brak sprawnego taboru krytego prowadził do sytuacji, gdy kolej odmawiała przewozu ładunków takich jak cement czy nawozy⁴⁵. W tymże samym 1981 r. dramatycznie spadła także liczba czynnych (i ewidencyjnych) parowozów na terenie okręgu⁴⁶. Procesy widoczne w poprzednich latach, związane z opóźnieniami w dostawach taboru⁴⁷, pogłębiały problemy związane z zanikiem terminowości napraw taboru w ZNTK. O ile inwestycje prowadzone przez duże przedsiębiorstwa branżowe realizowane były z opóźnieniem, to jeszcze gorzej sytuacja wyglądała z działaniami wykonywanymi systemem gospodar-

czym (tj. głównie z utrzymaniem linii)⁴⁸. Śląska DOKP posiadała natomiast wirówki, prasownice, suszarki do rąk, rentgeny itp., które kupiono przed laty dla inwestycji, które nie mogły doczekać się realizacji⁴⁹. Sprzęt ten oczywiście sukcesywnie niszczał w oczekiwaniu na planowane wykorzystanie (z części miano zrobić użytek w innych miejscach, np. piłę tarczową czy transformator)⁵⁰. W roku 1982 odnotować należy pierwsze odwołania pociągów „minimalnie zaludnionych”⁵¹, a trzy lata później wyraźny spadek liczby przewiezionych podróźnych⁵². Widać ucieczkę pasażerów do stabilniejszego przewoźnika (zarówno Państwo-wa Komunikacja Samochodowa – PKS, jak i Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – WPK). Podobny proces widać w liczbie „chorego” lub nieużywanego taboru, który w latach 80. XX w. będzie dominować w statystykach⁵³. Kryzys w górnictwie i załamanie się wydobycia węgla doprowadziły do historycznej chwili – prawdopodobnie po raz pierwszy od wielu lat PKP mogło pochwalić się pełną dyspozycyjnością dla klientów [sic!]⁵⁴. Powszechna elektryfikacja (z wyjątkiem jedynie kilku punktów, z których większość w latach 80. XX w. została zelektryfikowana) powodowała, że na tym terenie nie było wagonów motorowych. Właśnie tutaj jednak rozpoczęto ich produkcję i pierwsze testy ruchowe⁵⁵. Śląska DOKP, jak każda jednostka obszarowa, posiadała również wiele zakładów pomocniczych (krawiec, wytwórnia wód gazowanych). Wszystkie one były deficytowe. W roku 1985 rozpoczęto również budowę zakładu karnego w Herbach Starych, a później także Ośrodka Rehabilitacyjnego w Nierodzimiu⁵⁶. Pokazuje to jak bardzo „samowystarczalnym” systemem było ówczesne PKP. W tym czasie chwalono się także wprowadzeniem (od 1 VI 1986 r.) na linii średnicowej Gliwice–Zawiercie ruchu wahadłowego w takcie 10/20-minuto-

^[1] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/70, s. 56. Nie udało się oddać do użytku planowanych elektryfikacji Zabrze Mikulczyce–Tworóg Brynek–Krupski Młyn–Kielcza, zasilania węzła Oświęcim czy ośrodka wczasowego w Soli (Ibidem, s. 59).

^[2] Chodzi o: budowę wagonowni na stacji Łosień, budowę stacji Gliwice Sośnica, Dom Młodego Kolejarza w Gliwicach, Przychodnia Lekarska w Gliwicach, samochodownia w Katowicach Piotrowicach oraz blok diagnostyczno-zabiegowy przy szpitalu – Katowicach Ligocie.

^[3] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/70, s. 57–59.

^[4] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/71, s. 9. Uwagę zwracają relacje (m.in.): Gliwice–Opole, Katowice–Tychy Miasto czy Gliwice–Pyskowice Miasto.

^[5] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/73, s. 5. W 1983 r. na terenie Śląskiej DOKP przewieziono 181 574 tys. osób, w 1985 r. już 173 956 tys. osób (przy planowych założeniach nawet 191 400 tys. osób). Pasażerowie wybierali inne środki transportu, gdy były one korzystniejsze w dojeździe do pracy, oraz gdy były tańsze. Widać w tym skutki wprowadzonej, i tak niewystarczającej, podwyżki cen. AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/73, s. 7. S. Zamkowska (Rozwój transportu kolejowego..., s. 178) wskazywała, że wzrost z 1983 r. wyniósł 100%, a winien wynosić 600%. Podwyżka z 1988 r. (od 1 lutego) problem ten jedynie pogłębiła. W 1988 r. przewieziono 168 180 tys. osób. Wskazując przyczyny tej sytuacji, dodawano, że nowo budowane osiedla zaczęły powstawać z dala od kolei, a także, że intensywnie rozbudowany był transport zakładowy. W przypływie szczerości przyznawano, że istniejąca oferta przewozowa nie odpowiada podróźnym, a „nowatorski” pomysł wprowadzenia pociągów lokalnych bez obsady konduktorskiej prawdopodobnie zaniżył wpływ PKP (AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/76, s. 5–6).

^[6] W 1986 r. Śląska DOKP posiadała 62 535 wagonów towarowych, z czego aż 18 335 było wykluczonych z ruchu (ponad 7000 w oczekiwaniu na naprawę lub w naprawie). Dwa lata później było to już odpowiednio: 61 963 i 19 733 wagony. Zwraca uwagę fakt, że zdecydowano się na skierowanie dużej liczby wagonów do rezerwy (w 1988 r. ponad 7000). AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/76, s. 24. W przypadku wagonów pasażerskich w 1986 r. na 1003 posiadane, 281 było niesprawnych, w 1988 r. odpowiednio: 220 sztuk na 990. Ibidem, s. 83. Por. też sytuacja z początku lat 80. XX w. – AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/70, s. 40–42.

^[7] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/70, s. 106. Jedyną przyczyną tej sytuacji było załamanie wydobycia węgla.

^[8] R. Kroma, J. Sosiński, K. Zintel, Normalnotorowe wagony..., s. 208–209.

^[9] W 1985 r. zakończono formalnie budowę przychodni kolejowej w Gliwicach (AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/73, s. 137), rozpoczęto zatem wspomniane inwestycje (prawdopodobnie od 1984 r. zakład karny w Herbach – AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/74, s. 104; ośrodek rehabilitacyjny w Ustroniu – prawdopodobnie od 1987 r.: Ibidem, sygn. 2/75, s. 107). Wymieniane w tabelach inwestycje nie posiadają adnotacji o rozpoczęciu prac. Na terenie Śląskiej DOKP istniały trzy pralnie, wytwórnia wód gazowanych, osiem zakładów krawieckich i ostatecznie trzy zakłady szewskie (Ibidem, sygn. 2/75, s. 180–181).

wym (choć faktycznie wprowadzono go już wcześniej)⁵⁷. W roku 1985 rozpoczęto również budowę Kolei Ruchu Regionalnego⁵⁸. Jak w skali ogólnopolskiej chwalono się nowymi pociągami dalekobieźnymi, tak lokalnie podnoszono, że wprowadzona w 1986 r. akcja „Pasażerskie lato” spowodowała wzrost zaangażowania pracowników⁵⁹. Przez całą dekadę zaskakują wnioski formułowane na koniec sprawozdań. Są one odtwórcze, odwołują się do mitycznych sukcesów lat 1978 i 1979. Jako rozwiązanie problemów proponowano „efektywność gospodarowania zasobami i oszczędność”⁶⁰. Jednocześnie rozkwitało życie kulturalno-społeczne kolejarzy⁶¹, którzy jednak nadal chcieli przede wszystkim zmieniać miejsce zatrudnienia (głównie motywowane niskimi zarobkami)⁶². W roku 1988 zauważono proces „rozejścia się kolei od osiedli”, czyli sytuację, gdy sieć osadnicza zaczęła powstawać lub istnieć w oddali od sieci kolejowej z ruchem pasażerskim. Tych klientów niemal nie sposób było pozyskać. Symptomatyczne jest, że w tym roku jedynie w Dyrekcji Przewozów Kolejowych w Częstochowie odnotowano wzrost liczby przewiezionych podróźnych. Szczерze wskazywano, że jedynym czynnikiem mającym na to wpływ były „pielgrzymki”⁶³.

Przełom nastąpił w 1989 r. Zmienił się w tym czasie katalog rozwiązań związanych z kryzysem. Proponowano wówczas: likwidację linii i środków trwałych, likwidację kursów (w tym pociągów zdawczych obsługujących ruch towarowy na lokalnych liniach), likwidację taboru spalinowego oraz bliżej nieokreślone „wprowadzenie nowych form przewozów”⁶⁴.

Próba podsumowania

W roku 1991 Stanisława Zamkowska, pisząc o źródłach trapiącego kolej kryzysu (a odnosiła się do 1984 r.), wskazywała na brak docelowej koncepcji funkcjonowania, zaniżanie nakładów na inwestycje, niedostatki taborowe, zbyt częste zmiany organizacyjne, bariery zatrudnieniowe, politykę taryfową oraz drugorzędne traktowanie pasażerów (skutkiem negatywne

^[10] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/74, s. 7. Na tym odcinku wprowadzono także ok. 30% zniżkę taryfową oraz masową sprzedaż biletów w automatach. Ruch tego typu został wprowadzony na tym odcinku już wcześniej: D. Keller, Węgiel czy pasażer?..., s. 472–473.

^[11] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/74, s. 95 (odcinek Pyskowice–Katowice Bogucice). O KRR: D. Keller, Węgiel czy pasażer?..., s. 470–471.

^[12] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/75, s. 7.

^[13] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/73, s. 230. Wysuwane wnioski w każdym z analizowanych lat są generalnie podobne.

^[14] Śląska DOKP dysponowała czterema domami kultury kolejarza, dziewięcioma klubami kultury kolejarza oraz centralnym księgozbiorem ruchomym. Działało w nich: pięć dziecięcych zespołów tanecznych, tyleż samo dziecięcych zespołów wokalno-muzycznych, dziesięć młodzieżowych zespołów muzycznych, zespół pieśni i tańca, osiem orkiestr dętych, cztery chóry mieszane, dwa teatry małych form, teatrzyk kukielkowy, dwa kółka robótek ręcznych, cztery sekcje fotograficzne, sześć sekcji plastycznych, grupa modelarska „Model” oraz dwa zespoły pieśni patriotycznej. AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/76, s. 191–192. Warto zauważyć, że nawet jeśli istniały, to nie wymieniono w tym wykazie tzw. izb pamięci.

^[15] Np. dla 1987 r. – AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/75, s. 154–155. Zwolniło się wówczas 9151 osób, tj. 17% załogi.

^[16] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/76, s. 6.

^[17] AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/78, Zamiast zwyczajowego katalogu znanego np. z 1987 r. (zwiększenie wpływów, poprawa regularności ruchu pociągów i szybkości handlowych, lepsze wykorzystanie ładowności wagonów towarowych, koncentracja pracy manewrowej na stacjach rozrządowych, efektywniejsze wykorzystanie lokomotyw, zmniejszenie ilości stałych ograniczeń, m.in. poprzez intensyfikację remontów i poprawę utrzymania, koncentracja działań na inwestycjach przewlekłych celem zakończenia prac, poprawa gospodarki materiałowej, ograniczenie pracy w godzinach nadliczbowych oraz poprawa struktury zatrudnienia – AP Kat, Śląska DOKP, sygn. 2/75, s. 227–228).

postrzeganie kolei)⁶⁵. Przedstawione w tekście spojrzenie na funkcjonowanie kolei jako systemu, z perspektywy centralnej i lokalnej (choć zdecydowanie najważniejszej w kraju), pokazuje jednocześnie jeszcze kilka kolejnych możliwych źródeł. Przede wszystkim kolej, czy szerzej transport, bardzo silnie odczuła kryzys panujący w polskiej gospodarce. Nie było powodem do dumy zwrócenie uwagi, że po raz pierwszy udało się jej w pełni zrealizować złożone zapotrzebowania przewozowe. Skala ograniczeń finansowania inwestycji widoczna w tym czasie była również znacznie szersza. Co prawda, nagły impuls w stronę elektryfikacji nawet najdrobniejszych jednotorowych linii na Górnym Śląsku (przykładem szlak Wodzisław Śląski–Jastrzębie-Zdrój–Żory czy Jastrzębie-Zdrój Moszczenica–Zebrzydowice; oba kierunki zamknięte dla ruchu w latach 1997–2001, dzisiaj jedynie używany odcinek Żory–Pawłowice Śląskie), stwarzał wrażenie sytuacji przeciwnej, ale tłem tego pozostawała raczej dostępność węgla niezbędnego do wytwarzania prądu, a niekoniecznie rachunek ekonomiczny. Kolej się staczała także z tego powodu, że jej pracownicy nie podejmowali próby analizy na poziomie politycznym (bo cytowane w artykule źródła trafiały do organów partii), co można byłoby rzeczywiście naprawić. Działania pozorowane, czy o niewielkim zakresie oddziaływania, nie mogły poprawić sytuacji PKP. W tym kontekście jeszcze bardziej rażą słowa zapisane w 1989 r., które nie sugerują już niczego innego niż tylko likwidacje i cięcia kosztów. Znając tło wcześniejszych decyzji o likwidacji linii, tych z lat 60. i 70. XX w.⁶⁶, można byłoby spodziewać się, że nie wszystkie z nich będą racjonalne i uzasadnione. Kolej ówczesnie była także swego rodzaju „państwem w państwie” – stąd działalność kulturalna, lecznicza czy inwestycje niekoniecznie w infrastrukturę. Pytaniem otwartym pozostaje, na ile te działania poprawiały kondycję przedsiębiorstwa i warunki pracy w nim zatrudnionych. Przedstawiony artykuł nie wyczerpuje, co oczywiste, tematu. Może być jednak, i powinien, inspiracją do powrotu *ad fontes*, a nawet do ich pierwszego odkrycia, porzucając jednocześnie spojrzenie na tę dekadę, czy nawet całe kolejnictwo po 1945 r., z perspektywy pamięci czy wspomnień.

Summary

The aim of the article is to attempt to answer the question about the roots of the greatest crisis in the Polish railway system in the 1980s and the efficiency of the remedial actions which the Polish State Railways undertook in consequence of that crisis. The author added several causes to the catalogue which is typically indicated in the existing historiography, pointing to the fact that the railways suffered the crisis not only because of objective external difficulties, but also due to the systemic lack of indication and implementation of solutions to threats which had already been identified in the 1920s and the 1930s

^[18] S. Zamkowska, Rozwój transportu kolejowego..., s. 181–190.

^[19] Gdzie prowadzono świadomą politykę „wygaszania popytu” – linii kolejowych nie remontowano, stosowano niekorzystne dla pasażerów rozkłady jazdy, wskazywano na możliwość korzystania z alternatywnych środków transportu, wreszcie decydowano się na likwidację.

(not only concerning Poland). The railways did not experience a crisis solely in the 1980s. The barrier to removing its effects was the largeness of the Polish State Railways which – as far as its organization was concerned – was a peculiar “state within the state”. A much greater problem with reference to taking up remedial actions was posed by the decision-makers’ views and limitations connected with obtaining hard currency. The present article does not exhaust the subject matter. Still, it may and should offer an inspiration to return ad fontes or even to discover the sources for the first time, abandoning – at the same time – looking at that decade or even the whole railway system after 1945 from the perspective of memory or recollections.

Bibliografia

Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie.

Archiwum Państwowe w Katowicach, Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach.

Bałtowski Maciej, *Gospodarka socjalistyczna w Polsce. Geneza, rozwój, upadek*, Warszawa 2009.

Bebenow Filip, Strzyżewski Przemysław, *Żuławska Kolej Dojazdowa*, Toruń 2018.

Bereszyński Zbigniew, *Kolejarze na polskiej drodze do niepodległości. Dokonania „Solidarności” kolejarskiej w latach 1980–1989*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2015, s. 327–391.

Bereszyński Zbigniew, *Koleje pod specjalnym nadzorem. Służba Bezpieczeństwa jako instrument nadzoru państwowego nad koleją w czasach PRL (1980–1990)*, „Szkice Archiwalno-Historyczne” 2017, nr 14, s. 73–101.

Bereszyński Zbigniew, *Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Opole” w Opolu. Zakład pracy i ośrodek działalności związkowo-opozycyjnej*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z dziejów kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018, s. 419–441.

Bożek Andrzej, Pokropiński Bogdan, *Kolej wąskotorowa Przeworsk–Dynów*, Poznań 2018.

Ciechański Ariel, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013.

Ćwikła Marek, *Koleje lokalne zachodniej Małopolski*, cz. 1: *Kalwaria Lanckorona–Bielsko Biała*, Rybnik 2018.

Dominas Przemysław, Przerwa Tomasz, *Koleje Ziemi Żąbkowickiej*, Łódź 2015.

Dominas Przemysław, Przerwa Tomasz, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017.

Dworaczek Kamil, Przedpełski Tomasz, *Stacja Solidarność: protest głodowy kolejarzy 21–27 października 1980 roku*, Warszawa 2018.

Dzieje kolei w Polsce, red. Dawid Keller, Rybnik 2012.

Dziuba Adam, *Partia organizuje, kieruje i nadzoruje. Organizacja zakładowa Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej przy Węzle PKP w Rybniku w latach 1951–1977 (w świetle dokumentów)*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z dziejów kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018, s. 391–418.

Garbacik Roman, Garbacik Konrad, *Ty43: lokomotywa wojenna*, Rybnik 2018.

Gołaszewski Janusz, Jerczyński Michał, Pol Tomasz, Zajfert Michał, *Wrocławska Kolej Wąskotorowa*, Poznań 2010.

Gourvish Terry, *British Railways 1948–73. A Business History*, Cambridge 2011.

Jensen Christian, Jerczyński Michał, *Koleją przez Łódź: historia łódzkiej kolei*, Łódź 2017.

Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.

Keller Dawid, *Monopol, nowoczesność, skansen? PKP w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych XX w. – przyczynek*, [w:] *Aby Polska rosła w siłę, a ludzie żyli dostatniej. PRL w latach 1970–1975*, red. Marcin Bukała, Dariusz Iwaneczko, Rzeszów–Warszawa 2019, s. 254–275.

Keller Dawid, *Węgiel czy pasażer? O pierwszeństwo przewozu... Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1975–1980*, [w:] *PRL na pochylni (1975–1980)*, red. Marcin Bukała, Dariusz Iwaneczko, Rzeszów 2017, s. 462–478.

Keller Dawid, Kloch Bogdan, Soida Krzysztof, Wieczorek Edward, *Koleją z Katowic do Raciborza*, wyd. 2, Rybnik 2013.

Kotlarz Grzegorz, Dąbrowski Henryk, Wieczorek Edward, *Magistrala węglowa*, wyd. 2, Rybnik 2017.

Koziarski Stanisław, *Rozwój sieci kolejowej na Śląsku*, Opole 1990.

Kroma Robert, Sosiński Janusz, Zintel Krzysztof, *Normalnotorowe wagony silnikowe PKP 1945–1990*, Poznań 2012.

Loft Charles, *Last Trains. Dr Beeching and the Death of Rural England*, London 2013.

Mielcarek Andrzej, *Państwo a koleje. Przyczyny i skutki reformowania kolei w Europie od XIX do początku XXI w.*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2017, s. 55–58.

Morawski Wojciech, *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2010.

Nadolski Przemysław, Soida Krzysztof, Keller Dawid, Wieczorek Edward, Paweł Terczyński, *Węzeł kolejowy Katowice*, Rybnik 2017.

Nadolski Przemysław, Soida Krzysztof, Dąbrowski Henryk, Wieczorek Edward, *Węzeł kolejowy Tarnowskie Góry*, Rybnik 2007.

Sobolewski Zbigniew, *NSZZ Solidarność w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe 1980–2000*, t. 1–2, Warszawa 2000.

Stankiewicz Ryszard, Garbacik Roman, *Ty2 (BR 52, Ty42) – wojenna lokomotywa na pokojowe czasy*, Rybnik 2013.

Taylor Zbigniew, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

Zakrzewski Leszek, *„Kryniczanka” 2/2: dzieje linii kolejowej nr 105 Muszyna–Krynica*, Katowice 2012.

Zamkowska Stanisława, *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984*, Radom 1991.

Bogusław Marks

Zarys rozwoju transportu kolejowego w powiecie wieluńskim (1918–1939)

An outline of the development of railway transport in Wieluń County (1918–1939)

Słowa kluczowe: kolej, kolej wąskotorowa, powiat wieluński

Keywords: railways, narrow-gauge railways, Wieluń County

Powiat wieluński był jednym z największych powiatów w południowo-zachodniej części II Rzeczypospolitej Polskiej (RP)¹. Po przyjęciu 2 VIII 1919 r. przez Sejm Ustawodawczy ustawy o podziale administracyjnym ziem dawnego Królestwa Polskiego², Wieluń znalazł się w nowo utworzonym województwie łódzkim³. Na obszarze powiatu znajdowały się trzy miasta (Wieluń, Praszka i Wieruszów), 25 gmin wiejskich oraz 839 miejscowości⁴. W okresie międzywojennym powiat wieluński miał charakter typowo rolniczy, przemysł był słabo rozwinięty. W jego strukturze dominowały niewielkie zakłady przetwórcze, produkujące głównie na potrzeby rolnictwa i lokalnego rynku⁵. Jedynymi dużymi przedsiębiorstwami działającymi w tym czasie były: powstała w 1912 r. cukrownia „Wieluń” (ulokowana w polskiej wsi Niedzielsko)⁶ oraz kopalnia rudy żelaza w Strojuco koło Praszki (funkcjonowała od połowy XIX w.)⁷. Gros ludności,

w tym i rzemieślników, zajmowała się rolnictwem. W handlu ważną rolę odgrywały targi i jarmarki⁸. Poważnym problemem było duże bezrobocie⁹, z tego powodu nasiliła się sezonowa emigracja¹⁰. Mieszkańcy powiatu wyjeżdżali głównie do Niemiec na „saksy” (zwłaszcza do pracy w rolnictwie). Najczęściej granicę polsko-niemiecką przekraczano w Praszce, dokąd mieszkańcy powiatu docierali m.in. koleją wąskotorową. Było to jedno z największych przejść granicznych w zachodniej Polsce¹¹. Powszechnym zjawiskiem, zwłaszcza wśród mieszkańców z przygranicznych gmin, stał się też przemyt towarów¹².

Do wybuchu I wojny światowej linie kolejowe omijały, położone w zaborze rosyjskim, miejscowości Wieluń i Praszka, mimo że na przełomie XIX i XX w. powstawały projekty kolei prowadzącej przez te miejscowości. Były to m.in. plan budowy odgałęzienia Kolei Kaliskiej z Sieradza przez Wieluń do Podzamcza, jak i linii: Wieluń–Częstochowa, Częstochowa–Zduńska Wola (z odgałęzieniem do Wieruszowa) i Piotrków Trybunałski–Wieruszów¹³. Żaden z nich nie został jednak zrealizowany. Wynikało to m.in. z głoszonej w XIX w. przez strategów rosyjskich koncepcji tzw. „pustki komunikacyjnej” na zachodnich rubieżach imperium¹⁴.

- Szerzej: T. Olejnik, *Czasy nowożytne. Praszka w XIX i XX wieku*, [w:] *Nad górną Prosną. Monografia Praszki*, red. T. Krzemiński, Łódź 1999, s. 339–340.
- W latach 1927–1933 liczba bezrobotnych w powiecie oscylowała w granicach 40 tys.: J. Milczarek, *Emigracja zarobkowa z Wieluńskiego (1918–1939)*, *Łódzkie Studia Etnograficzne* 1977, t. 19, s. 19; „Dziennik Urzędowy Komisarza Rządu Polskiego na Powiat Wieluński” (dalej: DzUKRP) 1919, nr 10, s. 114; nr 22, s. 196–197.
- J. Milczarek, *Emigracja zarobkowa...*, s. 19; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Wielki kryzys 1930–1935*, Warszawa 1982, s. 12.
- Rzadziej wykorzystywano drugie przejście graniczne w powiecie (tylko dla ruchu pieszo- go), znajdujące się w Goli (gmina Dietrzkowice): J. Książek, *Powiat wieluński...*, s. 135.
- Ibidem, s. 138–139; M. Kopańska, *Sekrety Wielunia, Praszki i Wieruszowa*, Łódź 2017, s. 25. Z Niemiec do Polski przemycano głównie: sacharynę, eter, tytoń, spirytus i wyroby metalowe, zaś z Polski do Niemiec: mięso i wyroby mięsne, słoninę, nabiał, drób, a nawet bydło.
- T. Olejnik, *Wieluń. Dzieje miasta 1793–1945*, Piotrków Trybunałski 2003, s. 107, 241; M. Jerczyński, *Wieluń Dąbrowa – historia kolei w Wieluniu*, „Świat Kolei” 2010, nr 1, s. 34–35; „Gazeta Kaliska” 1899, nr 99; 1903, nr 313; 1910, nr 27; „Rozwój” 1909, nr 160.
- M. Krzysica, *Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim 1840–1914*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 10; J. Ginsbert, *Drogi żelazne Rzplitej*, Warszawa [1937], s. 57; B. Baranowski, *Rozwój sieci kolejowej*, [w:] *Historia kultury materialnej Polski w zarysie*, t. 6: *Od 1870 do 1918 roku*, red. B. Baranowski, J. Bartyś, T. Sobczak, Wrocław 1979, s. 321.

Wieluńska Kolej Wąskotorowa w okresie I wojny światowej

Do czasu odzyskania przez Polskę niepodległości, pierwszą i jedyną linią kolejową w powiecie wieluńskim była wąskotorowa kolej z Zawisny koło Praszki w kierunku Rudnik, Działoszyna i Wielunia. Wybudowali ją w czasie I wojny światowej Niemcy, którzy zajęli część Królestwa Polskiego (tzw. Kraju Nadwiślańskiego)¹⁵. Jej budowę rozpoczęli w lipcu 1915 r.¹⁶. Funkcjonowała jako Wieluner Kleinbahn (Wieluńska Kolej Lokalna), ale powszechnie znana była jako Kolejka Wieluńska. Ruch osobowy został na niej uruchomiony 26 XI 1916 r.¹⁷. Tory położono także do cukrowni w Niedzielsku¹⁸. Długość linii kolejowej wynosiła 26,4 km, a łącznicy do cukrowni dodatkowo 3,3 km¹⁹. Jako główne powody wybudowania kolejki w literaturze przedmiotu podaje się: zły stan dróg i rzadką sieć kolejową na – zajmowanych wcześniej przez Rosję – przygranicznych terenach, konieczność sprawnego zaopatrywania wojsk frontowych, wzmożenie rozwoju gospodarczego zdobytych terenów i dowozu do cukrowni „Wieluń” buraków cukrowych, węgla i innych materiałów oraz wywozu cukru²⁰.

Rozbudową kolejki zainteresowane były nie tylko pruskie władze wojskowe, ale i władze powiatu wieluńskiego. Prace wykonywano więc wspólnymi siłami. W kierunku północnym linia miała być doprowadzona do Sieradza, gdzie znajdowała się stacja normalnotorowej Kolei Kaliskiej. Z Praszki odgałęziała się też linia – przez wsie Strojec i Szczepany – w kierunku Radomska²¹, w którym znajdowała się stacja normalnotorowej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Planów tych nie udało się jednak zrealizować²². Budowę pierwszej linii doprowadzono do Wielunia

- Szerzej: J. Książek, T. Suchorolski, A. Tajchert, *Wieluńska Kolej Wąskotorowa – wojenne pacztki*, „Świat Kolei” 2006, nr 9, s. 38; T. Olejnik, *Czasy nowożytne ...*, s. 339; B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Wieluńska Kolej Wąskotorowa*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 6, s. 36–37. Zanim powstała Wieluńska Kolej Lokalna, Niemcy wybudowali w końcu XIX w. w rejonie przygranicznym kolej o prześwicie torów 750 mm z miasta Landsberg OS (obecnie Gorzów Śląski) do powiatowego wówczas miasta Rosenberg (Olesno). Trzy lata później (8 XII 1899 r.) oddano do użytku odcinek (ok. 4,7 km) z Landsbergu do granicznej miejscowości Zawisna (Grenzwisele). Cała sieć liczyła 81,84 km długości.
- T. Olejnik, *Czasy nowożytne...*, s. 323. Do prac przy budowie kolejki Niemcy przymuszali okoliczną ludność; 6 X 1915 r. w Praszce zjawilo się ok. 100 saperów. Pod ich nadzorem w szybkim tempie układano tory kolejowe.
- A. Tajchert, *Kolej wąskotorowa Wieluń–Praszka–Olesno*, Rybnik 2013, s. 21. Jako daty uruchomienia kolejki wymienia się także: 27 XI 1916 r. (T. Olejnik, *Leksykon...* 2007, s. 394) oraz 1 VIII 1916 r. (M. Jerczyński, *Wieluń Dąbrowa...*, s. 35); J. Pawłowski *Dzieje kolei wąskotorowych na obszarze byłej Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 207.
- M. Jerczyński, *Wieluń Dąbrowa...*, s. 35. Był to odcinek trójszynowy o prześwicie toru 750/600 mm. Schematyczną mapkę kolejki zob. A. Tajchert, *Kolej wąskotorowa...*, s. [4].
- B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Wieluńska Kolej...*, s. 39; T. Olejnik, *Wieluń...*, 2003, s. 338. Por. J.G., *Koleje wąskotorowe*, „Polska Gospodarcza” 1930, z. 40, s. 1781.
- T. Olejnik, *Wieluń. Dzieje miasta 1793–1945*, Łódź–Wieluń 2008, s. 241, 244; A. Tajchert, *Kolej wąskotorowa...*, s. 16–17.
- J. Pawłowski, *Dzieje kolei...*, s. 207. Budowę tej linii rozpoczęto jesienią 1914 r., a ukończono w lutym 1915 r. Odcinek ten został rozebrany etapami do 1925 r.
- B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Wieluńska Kolej...*, s. 39. Jak piszą autorzy: „dalsze prace na obu kierunkach przerwano z kilku zapewne powodów. Z punktu widzenia władz wojskowych kolejka ta z pewnością nie miała już większego znaczenia strategicznego, gdyż front przesunął się o kilkadziesiąt kilometrów na wschód. Uznano więc słusznie za niecelowe dalsze wiązanie sił własnych przy rozbudowie tej kolejki. Powiatu natomiast nie stać było na samodzielne prowadzenie dalszych prac. Wystarczająco kłopotliwe było utrzymanie tej pośpiesznie i oszczędnie rozbudowanej sieci. Bardzo znacznym obciążeniem dla powiatu była konieczność dodatkowego zakupu parowozów i wagonów dla obsłużenia powiększonego ruchu”.

i Niedzielska, zaś drugiej zakończono w szczerym polu 1,5 km za osadą Lisowice (jej długość wynosiła 29,8 km)²³.

Projekty linii kolejowych w powiecie wieluńskim z lat 1919–1924

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości powstało wiele nowych projektów budowy linii kolejowych, m.in. „przecinających” powiat wieluński²⁴. Szczególnie zainteresowane były nimi władze powiatowe. W roku 1919 zaplanowały nawet przeznaczenie pewnych kwot pieniężnych na „wieluński odcinek” normalnotorowej linii kolejowej z Częstochowy do Włocławka, która miała przebiegać przez: Wieluń, Sieradz, Turek i Koło²⁵. Na początku tegoż roku Sejmik Wieluński postanowił przyjąć – udzieloną na ten cel 27 II 1919 r. przez Komitet Międzyministe- rialny – pożyczkę w wysokości 2 mln marek polskich²⁶.

Sejmiki wieluński i sieradzki wystąpiły również z propozycją budowy kolei wąskotorowej pomiędzy Wieluniem a Sieradzem. W tym celu zaproponowały przeniesienie torów (o długości 33 km) z rozebranego odcinka Praszka–Szczepany na projekto- waną trasę i dokupienie brakujących szyn²⁷. W celu obniżenia kosztów budowy rozważano możliwość ułożenia torów wzdłuż szosy Wieluń–Sieradz²⁸. W Wieluniu utworzono Komitet Budo- wy Kolejki, zaś Sejmik Wieluński 17 XI 1919 r. uchwalił zatwier- dzenie statutu Związku Specjalnego do Budowy i Eksploatacji Kolei Żelaznej Sieradz–Wieluń (wobec braku ustawowej liczby członków Sejmiku, powtórnie uchwalono go 26 III 1919 r.)²⁹. W roku 1921 władze miejskie podjęły też działania zmierzają- ce do poparcia projektu i wyjaśnienia warunków wymaganych przez czynniki rządowe oraz Bank Komunalny³⁰.

Dwa lata później – po przerwaniu prac z uwagi na trudną sytuację gospodarczą i polityczną kraju, a zwłaszcza wojnę pol- sko-bolszewicką – sejmiki powiatów wieluńskiego i sieradzkiego wznowiły je, interpelując m.in. do premiera Wincentego Wito- sa o przyspieszenie prac nad budową kolei (a także linii kole- jowych łączących Wieluń z innymi miastami)³¹. Delegaci nowo

²³ W opracowaniu J. Pawłowskiego (*Dzieje kolei...*, s. 207) określono długość tego odcinka na 34,5 km. Mapkę kolei Wieluń–Praszka–Olesno zob. <http://mapa.bazakolejowa.pl/?index.php?id=2650> (dostęp: 12 V 2014).

²⁴ M. Jerczyński, *Wieluń Dąbrowa...*, s. 35–37; „Wielunianin” 1923, nr 6; 1924, nr 1. Były to np. projekty skomunikowania Wielunia z Sieradzem, Wieruszowem oraz szeregiem miejscowości leżących na trasie planowanej linii kolejowej z Dąbrowy Górniczej do Włocławka.

²⁵ „DzUKRP” 1919, nr 17, s. 161.

²⁶ „DzUKRP” 1919, nr 10, s. 114. Miała być ona spłacana w ratach przez 15 lat, zaczynając od piątego roku od jej udzielenia.

²⁷ „DzUKRP” 1919, nr 10, s. 114, 215, 328, 408; „Dziennik Urzędowy Powiatu Sieradzkiego” 1919, nr 39, s. 10. Koszt zakupu nowych szyn miał obciążyć oba sejmiki: wieluński i sie- radzki.

²⁸ Archiwum Państwowe w Łodzi, Oddział w Sieradzu (dalej: APŁ OS), Akta Miasta Wielunia (dalej: AMW), Protokoły Rady Miejskiej 1915–1924: protokół nr 8 z 14 IV 1920, k. 96. Podają za: T. Olejnik, *Wieluń...*, 2003, s. 334.

²⁹ Cyt. za: T. Olejnik, *Wieluń...*, 2003, s. 334.

³⁰ APŁ OS, AMW, Protokoły Rady Miejskiej 1915–1924, sygn. 91, k. 123v; sygn. 84, k. 123. Podają za: T. Olejnik, *Wieluń...*, 2003, s. 335; „Tygodnik Wieluński” 1921, nr 2, s. 3.

³¹ Protokół I-go posiedzenia Wieluńskiego Sejmiku Powiatowego z: 3, 11, 16 I 1923 r. (druk); „Wielunianin” 1923, nr 20.

powołanego w 1924 r. Komitetu Budowy Kolejki Wąskotorowej Wieluń–Sieradz udali się 13 III 1924 r. do Warszawy w celu sfinalizowania sprawy³². Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie³³ (DKPW) postawiła jednak trudne warunki. Miała ona przekazać: szyny, lokomotywę, wagony i inny tabor oraz zapewnić jej obsługę, natomiast sejmiki – wykupić grunt pod budowę linii oraz zbudować torowisko i niezbędne budynki kolejowe. Poniesione przez sejmiki koszty budowy, dyrekcja planowała zwrócić w obligacjach pożyczki kolejowej. Po spełnieniu wspomnianych warunków projektowano uruchomić kolejkę pod koniec 1924 r.³⁴, ale od powyższych zamierzeń odstąpiono, gdy jesienią 1923 r. realnym stał się projekt budowy normalnotorowej linii łączącej Wieluń ze Śląskiem i Wielkopolską.

Wieluńska Kolej Wąskotorowa w okresie międzywojennym

Po I wojnie światowej Polska odziedziczyła 7322 km linii wąskotorowych. Nie były one jednak przystosowane do potrzeb transportu i gospodarki poszczególnych regionów, m.in. ze względu na zły stan techniczny większości linii i taboru³⁵. Ich wartość obniżyły zniszczenia spowodowane w czasie działań zbrojnych³⁶. Gdy w odrodzonej Polsce koleje zostały przejęte w tzw. zarząd przymusowy przez nowo powołane Ministerstwo Komunikacji³⁷ (przekształcone wkrótce w Ministerstwo Kolei Żelaznych³⁸), Wieluńska Kolej Wąskotorowa (WKW), jak ją wówczas nazwano, znalazła się w gestii DKPW³⁹. Władze kolejowe przystąpiły do odbudowy i porządkowania sieci wąskotorowej, co odbywało się etapami. Pierwszy etap przypadł na lata 1918–1926⁴⁰.

Po ustanowieniu w 1918 r. granicy polsko-niemieckiej wzdłuż rzeki Prośny, ok. 75% sieci WKW znalazło się po stronie polskiej. Jeszcze w trakcie wojny Niemcy ewakuowali jednak cały tabor na swoją stronę, tak więc na polskim obszarze pozostały tylko tory. Podstawową kwestią było również uregulowanie spraw dotyczących stosunków własnościowych z właścicielami gruntów

zajętych przez Niemców pod budowę linii⁴¹. Po wojnie polsko-bolszewickiej 1920 r. rozebrano gros torowiska prowadzącego do Szczepan⁴². Pozostał jedynie 4-kilometrowy odcinek do wsi Strojec, od którego zbudowano bocznice do pobliskiej kopalni „Rozterk”, w której eksploatowano pokłady rud darniowych zawierających żelazo⁴³. Na WKW podjęto wiele inwestycji w celu ponownego uruchomienia przewozów, m.in. wymieniono i wzmocniono nawierzchnię toru, wykonano wiaty i perony na przystankach. Wzniesiono szereg budynków stacyjnych w: Wieluniu (miał w nim siedzibę terenowy Zarząd Kolei Wieluńskiej), Mokrsku, Ożarowie i Praszcze. W Wieluniu zbudowano również parowozownię wraz z zapleczem oraz wieżę ciśnień. Na trasie z Wielunia do Praszki znajdowały się następujące przystanki kolejowe: Chotów, Mokrsko, Komorniki, Ożarów, Kowale⁴⁴.

Ciężar utrzymania kolei spoczywał na władzach powiatu, które musiały pozyskać na początek tabor kolejowy⁴⁵. Jedyny pozostały po wojnie parowóz, znajdujący się na terenie cukrowni „Wieluń”, został konno – na specjalnie skonstruowanej w tym celu platformie drogowej – przetransportowany do Sieradza (odległego od Wielunia o 45 km), skąd koleją przesłano go do warsztatów kolejowych w Krośniewicach. Po remoncie wrócił na trasę kolejki wieluńskiej⁴⁶. Wspomniana platforma posłużyła także do sprowadzenia taboru z innych kolejek wąskotorowych⁴⁷. Dzięki temu w kwietniu 1921 r. kolejka mogła wznowić swą działalność⁴⁸. Wykaz taboru WKW w okresie międzywojennym przedstawia tabela 1. Z wyjątkiem wagonów towarowych, liczba taboru kolejki nie uległa istotnym zmianom. Jeszcze w 1940 r. wykazywano tylko dwa parowozy oraz lokomotywę spalinową. Pierwsze zastosowanie trakcji spalinowej na kolejce wieluńskiej miało miejsce w 1938 r. Wtedy to, zgodnie z zaleceniami Ministerstwa Komunikacji, wprowadzono do ruchu pasażerskiego wagony motorowe⁴⁹.

- Szerzej: B.P. Marks, *Z dziejów kolei wąskotorowej Wieluń–Praszka* (1916–1939). *Przyczynek do historii kolei wąskotorowych II Rzeczypospolitej*, [w:] „*Mkną po szynach...*” *Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 192.
- T. Olejnik, *Czasy nowożytne...*, s. 341.
- B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Wieluńska Kolej...*, s. 41. Bocznica z Praszki do Strojca zajmowała powierzchnię 32 126 m². — Archiwum Państwowe w Łodzi (dalej: APŁ), Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Łodzi (1846–1945), sygn. 1129, k. 6. W innym wykazie obszar ten określono na 4 ha 296 m².: APŁ, DOKP, sygn. 1129, k. 44–45.
- Wykaz odległości między nimi zob. A. Tajchert, *Kolej wąskotorowa...*, s. 46–47.
- Szerzej: ibidem, s. 82.
- „Dziennik Rozporządzeń Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych” 1921, nr 4 (Okólnik z 7 IV 1920 r.). Jak napisano w Okólniku: „Do przewiezienia parowozu byli delegowani z tejez kolei: maszynista Stanisław Fabiszewski i cieśla Edward Szadkowski, którzy z prawdziwą starannością i sprytem wykonali swoje zadanie, dzięki czemu parowóz wagi 10 ton przewieźli w ciągu 2 dni bez wypadku i uszkodzeń”. Por.: B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Wieluńska Kolej...*, s. 41.
- Zob.: B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Tabor Wieluńskiej Kolei Wąskotorowej*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 6, s. 50.
- T. Olejnik, *Leksykon...*, 2007, s. 339. W innym opracowaniu autor ten wskazuje na pierwszą połowę 1920 r., zob.: T. Olejnik, *Wieluń...*, 2003, s. 333.
- B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Tabor Wieluńskiej...*, s. 53, 55. Pod koniec 1938 r. przybyły dwa wagony dwuosiowe zbudowane w Zakładach Ostrowieckich, a w następnym – dwa czteroosiowe wagony motorowe.

Tabela 1. Ilostan taboru Wieluńskiej Kolei Wąskotorowej

Tabor	Lata			
	1927	1932	1937	1939
Parowozy	2	2	2	2
Wagony motorowe	–	–	–	2
Wagony osobowe	3	3	3	3
Brankardy osobowe	2	1	2	2
Wagony towarowe	16	18	20	46
Brankardy towarowe	2	2	2	2
Wagony specjalne	15	20	20	20

Źródło: B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Tabor Wieluńskiej Kolei Wąskotorowej*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 6, s. 59.

Kiedy w 1926 r. uruchomiono normalnotorową linię Kalety–Herby Nowe–Wieluń–Podzamcze, na obrzeżach Wielunia wybudowano wąskotorowy odcinek o długości 2 km od stacji wąskotorowej do miejscowości Dąbrowa, w której zlokalizowana była stacja kolei normalnotorowej⁵⁰. Oficjalnie otwarto go 10 X 1927 r. Ponieważ kolej normalnotorowa krzyżowała się w poziomie z odcinkiem do cukrowni „Wieluń”, bocznice wąskotorową wkrótce zamknięto i z początkiem 1928 r. rozebrano. W jej miejsce w 1929 r. wybudowano łącznicę normalnotorową⁵¹. W Dąbrowie dla kolejki wąskotorowej zbudowano skromny układ torowy z mijanką, torem przeładunkowym i rampą przeładunkową⁵². Wspólnie korzystano z budynku dworca kolei normalnotorowej. Nową stację nazwano Wieluń Wąsk. Przeładunkowy (w dokumentach określano ją także jako Wieluń Wąski)⁵³. Odcinek do Dąbrowy był ostatnią inwestycją na Wieluńskiej Kolei Wąskotorowej.

Kolejką, oprócz ludzi⁵⁴, przewożono głównie: płody rolne (zwłaszcza buraki cukrowe, zboże i ziemniaki), artykuły żywnościowe, węgiel (głównie ze Śląska), materiały budowlane, drewno, rudę żelaza oraz pocztę⁵⁵. Buraki cukrowe, dostarczane m.in.

z rejonu Praszki i Mokrska, przeładowywano na stacji w Wieluniu-Dąbrowie z wagonów wąsko- na normalnotorowe. Pod koniec lat 20. XX w. WKW notowała ciągle malejące przewozy⁵⁶.

Poprzez most graniczny na rzece Prośnie, Wieluńska Kolej Wąskotorowa posiadała połączenie z pozostałą po stronie niemieckiej linią Rosenberg (Olesno)–Landsberg (Gorzów Śląski)–Zawisna⁵⁷. Trzeba tu wspomnieć, iż dla DKPW było to jedyne kolejowe przejście z Niemcami i to w dodatku wąskotorowe. Przez stację Zawisna odbywał się nie tylko znaczny ruch towarowy, ale i osobowy. Przekraczały ją tysiące robotników sezonowych z Królestwa, udających się do pracy na Śląsku⁵⁸. Nie wiadomo jednak, jak duży był obrót towarowy i jakie produkty przez tę stację transportowano. Posiadamy jedynie fragmentaryczne dane o liczbie wagonów, które przekraczały polsko-niemiecką granicę: w 1923 r. – 3082, w 1924 r. – 2746, w 1925 r. – 2319, w 1926 r. – 1895, w 1927 r. – 516, a rok później – zaledwie 141⁵⁹.

W roku 1930 linia Wieluń–Praszka przeszła w administrację Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu (DOKPP). Po przebudowie linii Rosenberg–Zawisna Ost z wąskotorowej na normalnotorową, podczas narady w Ministerstwie Komunikacji (odbytej 9 I 1931 r.) uznano za wskazane, „aby Dyrekcja O.K.P. [Okręgowa Kolei Państwowych – przyp. B.P.M.] w Poznaniu wzięła pod rozwagę sprawę przeszcicia wąskotorowej linji kolejowej Wieluń via Praszka do Zawisnej”⁶⁰. W piśmie z 13 II 1931 r. kierowanym do Ministerstwa Komunikacji DOKPP wskazała na potencjalne korzyści z przekucia linii na normalnotorową (np. wzrost dochodów z przewozu osób, bagażu i towarów), jednocześnie na konieczność poniesienia sporych kosztów (wstępnie szacowano je na ok. 3 mln zł), związanych z przebudową linii, które „dadzą się ściśle określić dopiero po przeprowadzeniu dokładnych studiów na miejscu”⁶¹. Ministerstwo Komunikacji zawiadomiło DOKPP (w piśmie z 17 IX 1931 r.), że „przeszycie linji wąskotorowej Wieluń–Praszka na tor normalny nie może być wzięte pod rozwagę w obecnych warunkach gospodarczych i finansowych” i że „jest na razie przedwczesne zawarcie układu z Koleją Rozenberską w sprawie przewozu osób, bagażu i towarów w komunikacji bezpośredniej”⁶².

W związku z pogłębiającym się kryzysem gospodarczym i wzrastającym deficytem kolejki, DOKPP zaczęła rozważać kwestię jej dzierżawy lub nawet rozbiórki. W roku 1932 dochody kolejki wyniosły 13 645,89 zł (z przewozu osób 7877,60 zł, z przewozu bagażu 521,49 zł, z przewozu towarów 5246,80 zł), zaś rozchody 71 656,46 zł (służba ruchu 12 837,41 zł, służba trakcji i warsztatowa 34 540,02 zł, służba drogowa 24 279,03 zł).

- Szerzej: A. Tajchert, *Kolej wąskotorowa...*, s. 33.
- B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Wieluńska Kolej...*, s. 42. Wobec rosnących przewozów została ona „przekuta” na tor normalny i tak funkcjonowała od 19 XI 1928 r. Jej długość po „przekuciu” wyniosła 22 km. Kolej ta zachowała połączenie z torem wąskotorowym ze strony polskiej.
- Szerzej: T. Olejnik, *Czasy nowożytne...*, s. 314; S. Korboński, *Polonia Restituta. Wspomnienia z dwudziestolecia niepodległości 1918–1939*, Filadelfia b.r.w., s. 45–46; M. Kopańska, *Sekrety Wielunia...*, s. 25.
- A. Tajchert, *Kolej wąskotorowa...*, s. 29; por. J. Książek, T. Suchorolski, A. Tajchert, *Wieluńska Kolej...*, s. 41.
- APŁ, DOKP, sygn. 1131, k. 4, 8.
- APŁ, DOKP, sygn. 1131, k. 29–30.
- APŁ, DOKP, sygn. 1131, k. 31. Por.: A. Tajchert, *Kolej wąskotorowa...*, s. 34.

^[1] „Tygodnik Wieluński” 1924, nr 7.

^[2] Od 1929 r. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie.

^[3] „Wielunianin” 1923, nr 21; 1924, nr 1.

^[4] B. Pokropiński, Kolej wąskotorowe PKP, Warszawa 1980, s. 17. Por. E. Odyniec, Kolej wąskotorowe, [w:] XX lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej 1918–1939, Łódź 2012 (re-print) s. 214–217; J. Ginsbert, Drogi żelazne..., s. 49 (autor ten szacuje długość odziedziczonych linii wąskotorowych na niespełna 3000 km).

^[5] E. Brzosko, Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939, Szczecin 1982, s. 29, 82–86.

^[6] Dekret o utworzeniu Ministerstw: Spraw Zewnętrznych, Spraw Wojskowych, Komunikacji i Apropowizacji, „Dziennik Praw Państwa Polskiego” 1918, nr 14, poz. 30; Dekret o przejściu kolei zbudowanych przez b. władze okupacyjne pod zarząd Ministerstwa Komunikacji, „Dziennik Praw Państwa Polskiego” 1919, nr 14, poz. 155; „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1919, nr 2, poz. 5.

^[7] „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1919, nr 1, poz. 1. Strukturę organizacyjną Ministerstwa Kolei Żelaznych określały Przepisy służbowe dla Sekcji Ministerstwa Kolei Żelaznych, „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1919, nr 9. W jej ramach funkcjonował „Wydział kolei wąskotorowych i miejskich (tramwai)”, który obejmował działy: a) eksploatacyjne, b) koncesyjne, c) budowy, d) ogólny.

^[8] „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1920, nr 10, poz. 6.

^[9] Szerzej: E. Odyniec, Kolej wąskotorowe..., s. 214.

Z kolei, tylko za osiem miesięcy 1933 r., dochody sięgały ogółem 8030,92 zł (z przewozu osób 6833,20 zł, z przewozu bagażu 212,52 zł, z przewozu towarów 985,20 zł), a rozchody 44 431,48 zł (służba ruchu 5425,52 zł, służba trakcji i warsztatowa 22 283,81 zł, służba drogowa 16 722,15 zł). Deficyt kolejki wyniósł odpowiednio: 58 010,57 i 36 400,56 zł⁶³.

Dyrekcja Okręgowej Kolei Państwowej w Poznaniu była zdania, iż „W najbliższej przyszłości nie należy spodziewać się zwiększenia dochodów kolejki nawet przy bardzo wydatnej dalszej obniżce towarowych taryf kolejowych”, mimo że obniżenie taryfy osobowej spowodowało pewien wzrost dochodów z ruchu osobowego⁶⁴. Natomiast rozważane „zaprowadzenie własnych autobusów również nie rentowałoby się, gdyż przypuszczalny dochód nie pokryłby wydatków związanych z zakupem i eksploatacją linii autobusowej”, „a po zamknięciu linji kolejowej i zaprowadzeniu autobusów ilość podróжных nigdy nie zwiększy się tak, aby zapewnić dochodowość imprezy autobusowej”⁶⁵. Podróżni bowiem chętniej korzystali z kolei jako tańszego środka przewozowego. Również w następnych latach deficyt kolejki wzrastał: od 1934 do 1935 r. o ok. 8 tys. zł (z ok. 44 do ok. 52 tys. zł)⁶⁶. Do istotnych przyczyn tego stanu rzeczy władze kolei zaliczały m.in. wzrost konkurencji ze strony linii autobusowych⁶⁷.

W celu naprawy sytuacji, w 1933 r. specjalna komisja⁶⁸ ustaliła szereg wytycznych odnośnie do dalszej eksploatacji kolejki. Zalecono m.in. zmianę rozkładu jazdy pociągów, tak by rozpoczynały one kursy z Praszki, a nie z Wielunia (w ten sposób planowano zaoszczędzić na kosztach kursu jednego pociągu i zadośćuczynić prośbom mieszkańców Praszki), wybudowanie w Praszce szopy (prowizorycznej parowozowni – przyp. B.P.M.) dla postoju parowozów oraz przebudowanie parowozowni w Wieluniu, wymianę 8% podkładów kolejowych i naprawę wszystkich mostów (koszt ich naprawy szacowano na 13 200 zł), przeniesienie ładowni publicznej do stacji Wieluń Wąski Miasto, wprowadzenie w dni targowe tzw. powrotnych biletów targowych (w cenie 2 zł od osoby). Komisja uznała, że „kwestja dal-szego obniżenia taryf towarowych na kolejce jest na razie nieaktualna, gdyż zmniejszenie przewozów nie zostało spowodowane wysokimi stawkami przewozowymi, lecz zupełnym skurczeniem się handlu i przemysłu w tej okolicy”, mimo iż przewóz węgla i buraków cukrowych „przeszedł na przewozy furmankami” i że „zwiększenia przewozów towarowych na kolejce można spodziewać się dopiero wówczas, gdy podniesie się przemysł i handel tej okolicy”⁶⁹. W DOKPP postulowano wyznaczyć „protekto-

63 APL, DOKP, sygn. 1124 , k. 1. Szerzej: B.P. Marks, *Z dziejów kolei wąskotorowej...*, s. 195.

64 APL, DOKP, sygn. 1124, k. 1–2.

65 Ibidem.

66 W piśmie DOKP do Ministerstwa Komunikacji z 10 VIII 1936 r. czytamy m.in.: „Pomi-mo wprowadzonych od 1 lipca 1932 r. obniżonych taryf na linii Wieluń–Praszka, prawie o 50% przy przewozie osób, przy przewozie zaś towarów od 1 lipca 1932 roku obni-żenie od 2 do 40%, bardzo mało wzrosły wpływy kasowe, a przewozy maleją wskutek zbudowania kolei Kalety–Podzamcze, gdyż wielu klientów korzysta z tej kolei”. Cyt. za: B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Wieluńska Kolej...*, s. 44.

67 Zwłaszcza linii Częstochowa–Praszka oraz Ostrów Wielkopolski–Wieluń. Szerzej nt. wie-luńskiej komunikacji autobusowej: T. Olejnik, *Wieluń...*, 2008, s. 241–244.

68 W jej skład weszli: naczelnik Wydziału Kolei Wąskotorowych w MK, a z ramienia DOKP w Poznaniu: dyrektor Kolei Państwowych inż. Stanisław Ruciński jako przewodniczący; z-ca naczelnika Wydziału Ruchu inż. Zaboklicki; naczelnik Wydziału Drogowego inż. Iżyski; naczelnik Wydziału Handlowo-Taryfowego mgr Kuc; starszy kontroler Wydziału Mecha-nicznego inż. Meus oraz kontroler przewozowy Lubiejewski jako protokolant.

69 APL, DOKP, sygn. 1124, k. 73, 92. Wieluńską parowozownię z pomieszczeniem na 3 pa-rowozy i podręczny warsztat postulowano pobudować na stacji Wieluń Normalny, a nie Wieluń Wąski Miasto – w celu zaoszczędzenia na kosztach nadzoru.

rat tej kolejki, który by czuwał nad całokształtem jej eksploatacji oraz zdążał do zwiększenia dochodów, a zmniejszenia rozcho-dów kolejki”, a naczelnikom wydziałów polecono „czuwać nad jak najoszczędniejszą gospodarką na kolejce”, zaś w celu „wy-datnego zaoszczędzenia wydatków osobowych i rzeczowych w służbie trakcji i mechanicznej” – uruchomić na kolejce wagon motorowy⁷⁰.

Szereg postulatów odnośnie do możliwości zwiększenia do-chodowości kolejki zgłosiły władze Wielunia, postulując m.in. przedłużenie jej do Sieradza (przez miasto Złoczew) oraz wy-budowanie stacji w śródmieściu („Wieluń-Miasto”), „zarówno dla ruchu osobowego, jak i załadunku i wyładunku towarów”⁷¹. Poprawa koniunktury gospodarczej po wielkim kryzysie oraz wprowadzenie zmian na kolei (np. zastosowanie wagonów mo-torowych z silnikami spalinowymi w 1938 r., zmniejszenie wy-datków na służbę ruchu), spowodowały, że deficyt kolejki zaczął się zmniejszać⁷².

Planom DOKPP, zmierzającym do unieruchomienia WKW, zdecydowanie sprzeciwiło się wojsko, które pragnęło zachować jak największą krajową zdolność transportową⁷³. Protestowały także władze Praszki, które argumentowały, że „Praszka ciąży do Wielunia i że głównym zadaniem kolejki jest obsłużenie ruchu miejscowego, a nie połączenie z pociągami biegnącymi po to-rze normalnym”, oraz iż „miasto Praszka pozbawione w ostat-nich latach kilku urzędów, jak Sąd, Inspektorat Straży Granicznej i innych, stale upada, mieszkańcy jej ubożeją, wobec czego unie-ruchomienie kolejki przyczyni się do dalszego upadku material-nego mieszkańców miasta”⁷⁴.

Posiadamy jedynie fragmentaryczne dane dotyczące wielko-ści przewozów Wieluńską Koleją Wąskotorową (zob. tab. 2).

Tabela 2. Przewozy na Wieluńskiej Kolei Wąskotorowej w okresie międzywojennym

Lata	Ruch pasażerski [osób]	Ruch towarowy [t]
1921	–	988
1934	10 174	1 610
1935	8 747	2 230

Źródło: B. Pokropiński, T. Suchorolski, *Tabor Wieluńskiej Kolei Wąskotorowej*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 6, s. 58.

70 APL, DOKP, sygn. 1124, k. 74, 93. Wagon motorowy miał kursować 3 razy dziennie „przez co utraconoby zupełnie istniejącą obecnie konkurencję autobusową”.

71 APL, DOKP, sygn. 1124, k. 84.

72 APL, DOKP, sygn. 1124, k. 30–31, 33, 35, 37.

73 J. Pawłowski, *Dzieje kolei wąskotorowych...*, s. 207.

74 APL, DOKP, sygn. 1124, k. 77, 91.



Źródło: Fot. Grzegorz Marks, 15 VIII 2013 r.

Rycina 1. Parowóz wąskotorowy, seria Px48-1770 z tendrem wyko-nany w fabryce „Fablok Chrzanów” w 1953 r. oraz wagon osobowy, typ 1 Aw, wykonany w „PFW Świdnica” w 1959 r., znajdujące się w Mu-zeum w Praszce

Kolej Kalety–Wieluń–Podzamcze

Po zarzuceniu projektu budowy linii kolejowej Wieluń–Sie-radz, władze centralne podjęły decyzję o rozbudowie kolei na zaniedbanych wcześniej obszarach Polski centralnej i zachod-niej⁷⁵. Rząd RP, po przyłączeniu do Polski w 1922 r. wschod-niej części Górnego Śląska, przystąpił do studiów nad budową linii kolejowych, które omijałyby niemieckie szlaki kolejowe⁷⁶. Jedną z pierwszych była linia łącząca Kalety (położone na trasie z Tarnowskich Gór do Lublińca) z Wieluniem i Podzamczem koło Wieruszowa.

Już w czerwcu 1924 r. przybyli do Wielunia inżynierowie z poznańskiego Towarzystwa Robót Inżynierskich (TRI) z zada-niem wytyczenia przebiegu linii kolejowej z Kalet do Wielunia⁷⁷. W końcu tegoż roku, na mocy rozporządzenia prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego z 15 XII 1924 r., została udzielo-na koncesja na budowę linii kolejowej z Kalet do Inowrocławia, przez Herby Nowe, Wieluń i Opatówek (lub Błaszki) wraz z jej odnogą z Wielunia do Podzamcza⁷⁸. Władze państwowe zdecy-dowały, że w pierwszej kolejności wybudowana zostanie kolej Kalety–Podzamcze, mimo iż fachowcy z TRI postulowali budowę w kierunku Inowrocławia (przez Błaszki)⁷⁹. Już w maju 1925 r. miała powstać w Wieluniu stacja rozrządowa, która byłaby w perspektywie węzłem dla innych linii kolejowych, m.in. pro-

75 Zob.: E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce...*, s. 89.

76 Szerzej: A. Szczepański, *Górny Śląsk w świetle wykonania konwencji genewskiej*, Warsza-wa 1929, s. 211.

77 „Wielunianin” 1924, nr 11; Muzeum Miasta Gdyni, Biblioteka, sygn. 10811/Mz, Materia-ły nt. TRI i jego działalności, zob. w: „TRI” Towarzystwo Robót Inżynierskich S.A., Poznań, Warszawa [1930].

78 „Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej” (Dz.U. RP) 1924, nr 110, poz. 988; „Wielunia-nin” 1925, nr 1.

79 „Wielunianin” 1925, nr 22. Mapę wybudowanych w II RP linii kolejowych można zna-leźć w: https://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_kolei_na_ziemiach_polskich#/media/Plik:Nowe_linie_II_RP.png. (dostęp: 20.VIII.2020).

wadzących w kierunku Inowrocławia, Radomia i Lublina. Budo-wa tej linii kolejowej doczekała się szczegółowego sprawozda-nia⁸⁰.

Budowa linii Kalety–Wieluń–Podzamcze miała istotne zna-czenie dla polskiej gospodarki (także i polityki), ponieważ dzięki niej można było uniknąć tranzytu towarów (zwłaszcza węgla) ze Śląska do Wielkopolski i portów bałtyckich przez Niemcy (tzw. korytarzem kluczborskim), zwłaszcza w warunkach zaostre-żenia przez władze niemieckie różnych form wojny gospodarczej z Polską⁸¹. Wysokie opłaty pobierane przez Niemcy za tranzyt polskich towarów sięgały rocznie ok. 8 mln zł. Poseł Ostrowski podał, iż tylko w 1923 r. przez „korytarz kluczborski” przejecha-ło tranzytem 204 400 wagonów ze Śląska w Poznańskie oraz 25 195 wagonów z Poznańskiego na Śląsk, a w następnym roku koleje polskie wypłaciły z tego tytułu kolejom niemieckim kwotę 6 713 109 zł⁸². Linia ta stwarzała nadto szansę rozwoju gospo-darczego powiatowi wieluńskiemu i samemu Wieluniowi, dając m.in. możliwość zatrudnienia w jej obsłudze licznej rzeszy bez-robotnych.

Wybudowanie wspomnianej linii zlecono TRI z Poznania, w którego skład wchodziły dwie firmy francuskie. Koszt budo-wy linii o długości 115 km wyniósł 25 mln zł⁸³. Inwestycja była realizowana ze środków uzyskanych w ramach pożyczki ame-rykańskiej⁸⁴. Sejmowa komisja postulowała wybudowanie linii kolejowej do początku 1927 r.⁸⁵. Budowę rozpoczęto w czerw-cu 1925 r. i prowadzono ją równolegle z Kalet i z Podzamcza. Całością prac kierował inż. Józef Nowkuński⁸⁶. Jednotorowa linia była pierwszą dużą inwestycją kolejową w Polsce. Wykonano ją wyłącznie z polskich materiałów, podobnie roboty powierzano polskim firmom. W lipcu 1925 r. w Wieluniu uruchomiono biuro kolejowe⁸⁷. Kierownikiem budowy wieluńskiego odcinka kolei został inż. Szaniawski, który zapewniał mieszkańców miasta, że w następnym roku do Wielunia dotrą pociągi towarowe, a rok później także i osobowe⁸⁸. Stacja kolejowa została zlokalizowana na gruntach folwarku Dąbrowa, w znacznej odległości od cen-trum miasta (ok. 4 km). Prace posuwały się w szybkim tempie

80 *Sprawozdanie z budowy kolei państwowej Kalety–Podzamcze 1925–1926*, red. J. Nowku-rski, Bydgoszcz 1928.

81 Zob. np.: M. Moczulski, A. Paszke, *Józef Nowkuński. Budowniczy linii kolejowych*, Katowice 2015, s. 46; E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce...*, s. 91–93; J. Tomaszewski, *Wojna celna*, [w:] *Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku* [dalej: EHGP], [1]: A–N, red. A. Mączak, Warszawa 1981, s. 85–86. Już w latach 1921–1922 rząd niemiecki utrud-niał wymianę handlową z Polską. Boykot ten zakończyły porozumienia z maja 1922 r. – związane z przyłączeniem części Górnego Śląska do Polski, które przewidywały trzyletnią swobodę bezcłowego wywozu określonych ilości górnośląskich produktów do Niemiec. Jednak już w styczniu 1925 r. rząd niemiecki odmówił zawarcia traktatu handlowego z Polską, zaś w czerwcu tego roku zakazał przywozu węgla z Polski. Rozpoczęła się tzw. wojna gospodarcza. Dopiero w marcu 1934 r. oba kraje podpisały protokół o wzajemnym zniesieniu ograniczeń.

82 Cyt. za: T. Olejnik, *Wieluń...*, 2003, s. 337. Por. E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce...*, s. 68–69. Szerzej nt. problemów z tranzytem polskich towarów przez terytorium Niemiec zob. M. Przeglętka, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015.

83 E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce...*, s. 93; „Wielunianin” 1925, nr 23.

84 „Wielunianin” 1925, nr 15; nr 26; „Tygodnik Wieluński” 1925, nr 10.

85 „Wielunianin” 1925, nr 26.

86 H. Dąbrowski, S. Kokot, M. Moczulski, *Kalety–Podzamcze 1926–2006*, Warszawa 2006, s. 9, 23; M. Moczulski, A. Paszke, *Józef Nowkuński...*, s. 11; J. Nowkuński, *Budowa no-wych linii żelaznych w Polsce w okresie 1918–1939 i po wojnie*, „Przegląd Komunikacy-jny” 1947, nr 5; s. 186–193; *Kolej Kalety–Podzamcze*, „Przemysł i Handel” 1926, z. 41; J. Gieysztor, *Rozbudowa sieci kolejowej w Polsce*, „Polska Gospodarcza” 1931, z. 28.

87 H. Dąbrowski, S. Kokot, M. Moczulski, *Kalety–Podzamcze...*, s. 10. Mieściło się ono w zabudowaniach fabryki wódek Nowickiego, zlokalizowanych przy szosie sieradzkiej.

88 „Tygodnik Wieluński” 1925, nr 33; „Wielunianin” 1925, nr 31.

i już 8 XI 1925 r. do Wielunia przybył pierwszy pociąg „próbny”⁸⁹. Od maja następnego roku regularne kursy pomiędzy Wieluniem a Podzamczem rozpoczęły pociągi towarowe, natomiast cała linia została otwarta dla ruchu towarowego 18 XI 1926 r.⁹⁰.

Dnia 4 X 1926 r. normalnotorowa linia, łącząca Śląsk z Wielkopolską, została przekazana do użytku⁹¹. Na uroczystość zakończenia budowy kolei do Wielunia przybyli m.in. wicepremier Kazimierz Bartel, minister komunikacji inż. Paweł Romocki, minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski i wicewojewoda łódzki Jan Ossoliński. Na stacji przybyłych gości witały władze miasta z burmistrzem Kazimierzem Oraczewskim, członkami Rady Miejskiej, przedstawicielami wielu organizacji (np. „Sokoła”, „Strzelca”) i orkiestrą Ochotniczej Straży Pożarnej. W imieniu mieszkańców Wielunia ławnik T. Malatyński wystosował do przedstawicieli rządu prośbę o utworzenie przystanku osobowego przy tzw. rogatce niedzielskiej (drodze prowadzącej z centrum Wielunia do cukrowni „Wieluń” w Niedzielsku – przyp. B.M.)⁹². W odpowiedzi uzyskał obietnicę pozytywnego jej rozpatrzenia. W miejscowej prasie określono otwarcie linii jako „ostateczne połączenie Wielunia z Europą”⁹³. Kilka razy przesuwano natomiast datę rozpoczęcia ruchu osobowego. Pierwotnie miał on być uruchomiony od początku 1927 r., następnie od 20 marca tegoż roku, jednak pierwszy pociąg pasażerski odjechał z wieluńskiej stacji w kierunku Kalet dopiero 1 IV 1927 r.⁹⁴.

W sierpniu 1926 r. firma Globisza z Katowic rozpoczęła w Wieluniu budowę stacji, magazynów kolejowych i budynków służbowych dla pracowników kolei. I w tym przypadku prace przebiegały sprawnie, bowiem już 18 IX 1927 r. odbyła się uroczystość poświęcenia dworca kolejowego⁹⁵. W roku 1928 Ministerstwo Komunikacji miało zdecydować, czy budować na tej linii drugą nitkę torów⁹⁶. Niestety, plany te nie zostały zrealizowane.

Kolej Kalety–Wieluń–Podzamcze nie należała do bezpiecznych⁹⁷. Pomimo zakładanych zalet, w dalszym ciągu „była to linia mało wygodna z powodu nadal wydłużonej trasy, co podnosiło znacznie koszty transportu” górnosląskiego węgla⁹⁸. Po wybudowaniu magistrali węglowej, jej znaczenie dla ruchu towarowego zmalało. Mimo to uważana jest – obok magistrali węglowej, oddanej do użytku 1 III 1933 r. – za jedną ze strategicznych linii łączących Górny Śląsk z Bałtykiem⁹⁹. Jej budowa stała się dobrym poligonem doświadczalnym dla budowniczych

^[89] „Głos Ziemi Wieluńskiej” 1927, nr 15.

^[90] „Głos Ziemi Wieluńskiej” 1927, nr 45/46.

^[91] „Głos Ziemi Wieluńskiej” 1926, nr 42, s. 1. Spotykamy też inne daty otwarcia linii: 1 XI 1926 r. (J. Książek, T. Suchorolski, A. Tajchert, Wieluńska Kolej..., s. 41); 6 V 1927 (M. Moczulski, A. Paszke, Józef Nowkuński..., s. 47).

^[92] Przystanek ten miał odciążać ruchliwą szosę sieradzką, prowadzącą do stacji w Dąbrowie. Prawdopodobnie plany te zostały odłożone na późniejszy okres. Stacja Wieluń Miasto powstała dopiero w 1952 r.

^[93] „Głos Ziemi Wieluńskiej” 1926, nr 40.

^[94] „Głos Ziemi Wieluńskiej” 1926, nr 42; 1927, nr 15.

^[95] Cyt. za: T. Olejnik, Wieluń..., 2003, s. 339. Była ona połączona z otwarciem biblioteki kolejowej oraz – urządzonej w wagonach kolejowych – wystawy lotniczej.

^[96] „Głos Ziemi Wieluńskiej”, 1927, nr 30.

^[97] T. Olejnik, Wieluń..., 2003, s. 340 (przypis 67). W wyniku zderzeń pociągów towarowych (m.in. w latach: 1927, 1928, 1934, 1937), poważnemu zniszczeniu uległ tabor kolejowy. Byli też zabici i ranni.

^[98] E. Brzozko, Rozwój transportu w Polsce..., s. 93.

^[99] H. Dąbrowski, S. Kokot, M. Moczulski, Kalety–Podzamcze..., s. 14.

linii kolejowych w Polsce oraz impulsem dla budowy i rozbudowy wielu stacji kolejowych – ważnych węzłów transportowych.

Magistrala węglowa Śląsk–porty

Najważniejszą inwestycją kolejową wybudowaną w Polsce w okresie międzywojennym była linia kolejowa łącząca Śląsk z Gdynią, zwana powszechnie magistralą węglową¹⁰⁰. Kierownikiem jej budowy został wspomniany już inżynier J. Nowkuński.

Przyznana Polsce w 1922 r. część Górnego Śląska nie posiadała bezpośrednich połączeń kolejowych z Wielkopolską i Pomorzem. Wraz z podjęciem budowy portu w Gdyni władze państwowe zajęły się projektem magistrali kolejowej, omijającej wykorzystywane dotychczas linie kolejowe biegnące tranzytem przez Niemcy (m.in. węzeł gliwicki i tzw. korytarze: bytomski i kluczborski)¹⁰¹. Wspomniana już wojna gospodarcza, zapoczątkowana przez Niemcy, utrudniała ruch na tych trasach¹⁰², co przyspieszyło decyzję o inwestycji. Pierwotnie planowano, że nowo powstająca magistrala będzie poprowadzona częścią linii Kalety–Podzamcze, i że Wieluń stanie się na niej pierwszą stacją węzłową. Miasto miało być początkiem kolejnego odcinka – prowadzącego lewym brzegiem rzeki Warty – w kierunku Inowrocławia i Bydgoszczy¹⁰³. Podczas otwarcia linii Kalety–Podzamcze, korespondent Polskiej Agencji Telegraficznej relacjonował m.in.: „ministrowie przybyli do Podzamcza, tymczasowego punktu wyjścia nowej linii kolejowej łączącej Poznań z Katowicami z ominięciem korytarza kluczborskiego i stanowiącej pierwszy etap na drodze połączenia zagłębi węglowych z morzem przez Wieluń, Inowrocław, Bydgoszcz i Gdynię”¹⁰⁴.

W latach 1924–1925 prywatne konsorcjum „Towarzystwo Śląsko-Warszawsko-Bałtyckich Kolei”, starające się o koncesję, prowadziło studia terenowe nad południowym i środkowym odcinkami planowanej magistrali. W pierwszej kolejności badano odcinek Kalety–Wieluń–Podzamcze, a w następnej Wieluń–Inowrocław. Gdy okazało się, że konsorcjum nie jest w stanie zebrać niezbędnych funduszy, unieważniono mu koncesję, a sprawy budowy linii ze Śląska do Gdyni przejęło państwo¹⁰⁵. Pod wpływem przeprowadzonych badań, a prawdopodobnie i nacisku kół wojskowych, zmieniono pierwotne plany i poprowadzono magistralę prawym brzegiem Warty¹⁰⁶. Tak więc odgałęziała się ona od linii Kalety–Podzamcze nie w Wieluniu, a już w Herbach Nowych. Zaletę tego rozwiązania projektanci widzieli m.in.

^[100] Informacje nt. budowy linii węglowej można znaleźć w wielu publikacjach. Zob. G. Kotlarz, Magistrala węglowa: najciekawsze linie kolejowe Polski, wyd. 2 popr. i uzup., Rybnik 2017; M. Moczulski, A. Paszke, Józef Nowkuński..., s. 45–46.

^[101] Zob.: L. Cebo, Transport i komunikacja, [w:] Województwo śląskie 1922–1939: zarys monograficzny, red. F. Serafin, Katowice 1996, s. 330; E. Brzozko, Rozwój transportu w Polsce..., s. 94–97, 363.

^[102] Szerzej: M. Widernik, Magistrala węglowa Śląsk–Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym, „Zapiski Historyczne” 1984, z. 2, s. 31.

^[103] Szerzej: W. Przedpełski, Budowa kolei węglowej Śląsk–Bałtyk, „Przegląd Techniczny” 1933, nr 9, s. 217.

^[104] Cyt. za: M. Moczulski, A. Paszke, Józef Nowkuński..., s. 51.

^[105] W. Przedpełski, Budowa kolei..., s. 217. Przeprowadzone studia terenowe wykorzystano później przy budowie linii Kalety–Podzamcze i trasowaniu linii Karsznice–Inowrocław.

^[106] Ibidem, s. 218.

w dogodnych dla tej inwestycji warunkach terenowych oraz w łatwiejszym do realizacji (a jednocześnie tańszym) moście na rzece Warcie, budowanym w górnym, stosunkowo wąskim, biegu rzeki (w rejonie Działoszyna). W przypadku wariantu przez Wieluń, w grę wchodziłaby konieczność budowy mostu o znacznie większej rozpiętości w okolicach Konina.

Rozporządzenie o budowie linii od miejscowości Herby Nowe do Inowrocławia zostało wydane przez prezydenta RP Ignacego Mościckiego 7 II 1928 r.¹⁰⁷. Dnia 1 X 1930 r. uruchomiony został odcinek linii kolejowej ze Śląska do Karsznic koło Zduńskiej Woli, który przebiegał przez wschodnią część powiatu wieluńskiego (stacje Działoszyn i Siemkowice)¹⁰⁸. Według kilometrażu PKP (liczonego od Tarnowskich Gór), Działoszyn znajdował się na 79,368 km magistrali, a Siemkowice na 90,292 km¹⁰⁹.

Ponieważ od 1929 r. PKP miały problemy z finansowaniem budowy, zaczęto poszukiwać inwestora, który sfinansowałby dokończenie inwestycji. Na mocy ustawy z 27 IV 1931 r. o oddaniu Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu, Spółce Akcyjnej w Paryżu kolei Herby Nowe–Gdynia z odnogą Siemkowice–Częstochowa do eksploatacji oraz o udzieleniu poręki państwowej¹¹⁰, zobowiązało się ono m.in. wybudować w ciągu trzech lat odcinki: Karsznice–Inowrocław i Siemkowice–Częstochowa oraz wyposażać linię w tabor¹¹¹. Towarzystwo otrzymało na ten cel koncesję na okres 45 lat, tj. do końca 1975 r. (z prawem wykupu przez rząd po 20 latach)¹¹². Koszty dokończenia budowy i zakupu taboru szacowano na ok. 350 mln zł¹¹³. Po oddaniu do użytku odcinka północnego, linia ta doprowadzona została do portu w Gdyni. Magistralę węglową – poza odcinkiem Siemkowice–Częstochowa – oddano do eksploatacji 1 III 1933 r.¹¹⁴. Szlak węglowy Herby Nowe–Gdynia został skrócony o 60 km, w porównaniu do linii Herby Nowe–Wieluń–Podzamcze–Gniezno–Inowrocław–Gdynia, co rocznie pozwalało zaoszczędzić na jednej parze pociągów węglowych kilka milionów złotych¹¹⁵. Magistralą transportowano głównie węgiel (59% ładunków stanowił węgiel eksportowy), a także drewno i wyroby z niego¹¹⁶. Linia kolejowa z Siemkowic do Częstochowy uruchomiona została dopiero na początku 1939 r. Według kilometrażu PKP liczyła ona 54,795 km¹¹⁷. Była to ważna odnoga magistrali węglowej, ponieważ pozwalała usprawnić przewozy węgla z Zagłębia Dąbrowskiego i odciążyć trasę dawnej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.

^[107] Dz.U. RP 1928, nr 16, poz. 123.

^[108] „Goniec Wieluński” 1930, nr 213, s. 3. Były to niewielkie miejscowości, np. Działoszyn w końcu 1938 r. liczył nieco ponad 11,6 tys. mieszkańców: J. Książek, Powiat wieluński..., s. 123.

^[109] M. Moczulski, A. Paszke, Józef Nowkuński..., s. 74.

^[110] Dz.U. RP 1931, nr 40, poz. 350. Uchwała Rady Ministrów RP w tej sprawie zapadła już 18 IV 1931 r.

^[111] Szerzej: M. Moczulski, A. Paszke, Józef Nowkuński..., s. 66.

^[112] Dz.U. RP 1931, nr 40, poz. 351.

^[113] H. Dąbrowski, Magistrala, „Nowe Sygnały” 1998, nr 9, s. 26.

^[114] J. Kaliński, Kolej Śląsk–Gdynia, [w:] EHGP, [1]: A–N, red. A. Mączek, Warszawa 1981, s. 318. Linia ta była budowana w latach 1925–1933. Południowy jej odcinek z Herbów Nowych przez Karsznice do Inowrocławia liczył 253 km.

^[115] E. Brzozko, Rozwój transportu w Polsce..., s. 96.

^[116] Szerzej: Z. Woźniczka, Eksport węgla z województwa śląskiego i Zagłębia Dąbrowskiego w latach 1925–1939. Trudności i sukcesy, [w:] „Mkną po szynach...”. Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków, red. T. Głowiński, R. Klemen-towski, Wrocław 2014, s. 222; J. Kaliński, Kolej Śląsk–Gdynia..., s. 318. Por. E. Brzozko, Rozwój transportu w Polsce..., s. 367.

^[117] M. Moczulski, A. Paszke, Józef Nowkuński..., s. 74.

Zakończenie

Układ sieci kolejowej, jaki ukształtował się na terenie powiatu wieluńskiego w okresie międzywojennym, w ograniczony sposób sprzyjał jego rozwojowi. Zasadniczym mankamentem był brak dogodnych połączeń kolejowych z Łodzią – stolicą powstałego po I wojnie światowej województwa łódzkiego, jak i stolicą kraju – Warszawą. Nie udało się doprowadzić linii wąskotorowej z Wielunia do Sieradza (gdzie znajdowała się stacja normalnotorowej Kolei Warszawsko-Kaliskiej, biegnącej przez Łódź do Warszawy), ani do Radomska (stacji na trasie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej). Także zbudowana w latach 20. XX w. linia Kalety–Podzamcze łączyła Wieluń z Wielkopolską i z Górnym Śląskiem, a nie z centrum województwa. Zmieniony – w stosunku do pierwotnych planów – przebieg magistrali węglowej pozbawiał Wieluń możliwości stania się dużym węzłem kolejowym i budowy innych ważnych linii kolejowych z tego miasta. Nie udało się rozbudować prowizorycznej stacji kolejowej w Dąbrowie i uczynić z niej ważnej stacji rozrządowej. W dodatku, jej zlokalizowanie z dala od centrum miasta stwarzało wiele problemów dla przewozów towarowych i osobowych (zwłaszcza dla mieszkańców Wielunia)¹¹⁸. Budowa linii węglowej przyczyniła się m.in. do zaniechania – planowanej wcześniej w powiecie – budowy drugiej nitki torów na linii Kalety–Podzamcze. W granicach powiatu nie wybudowano linii kolejowych łączących Wieluń ze stacjami na magistrali węglowej (Działoszynem i Siemkowicami).

Jedyną linią kolejową, która w całości znajdowała się na obszarze powiatu wieluńskiego była linia wąskotorowa Wieluń–Praszka¹¹⁹. Mimo iż miała ona jedynie charakter lokalny, odegrała znaczącą rolę w rozwoju powiatu. Przewoziła nie tylko pasażerów, ale i pomagała zaopatrywać miejscowości w niezbędne towary i pocztę. Wieluńską Koleją Wąskotorową w końcowym okresie I wojny światowej ewakuowano oddziały niemieckie, a w czasie międzywojennym udawali się nią do Niemiec – na roboty sezonowe – liczni mieszkańcy powiatu. Istotne znaczenie miało zwłaszcza jej wykorzystanie do przewozu buraków i innych materiałów do pobliskiej cukrowni „Wieluń”, nadto śląskiego węgla, a także rudy żelaza. Jej użyteczność widoczna była przede wszystkim w sezonie zimowym, m.in. ze względu na zły stan dróg i deficyt innych połączeń pomiędzy wieloma miejscowościami powiatu¹²⁰. Wzrastający deficyt WKW, głównie po oddaniu do eksploatacji kolei normalnotorowej Kalety–Podzamcze i „przeszyciu” wąskotorowej Kolei Rozenberskiej na normalnotorową, zaowocowały planami jej zamknięcia. Zdecydowane stanowisko władz wojskowych oraz naciski mieszkańców powiatu uchroniły ją od unieruchomienia.

Po wybudowaniu magistrali węglowej spadło znaczenie linii Kalety–Podzamcze. Obie linie, w granicach powiatu, miały głównie charakter tranzytowy, choć ta druga była wykorzystywana do zaopatrywania Wielunia w węgiel oraz inne niezbędne

^[118] „Głos Ziemi Wieluńskiej” 1927, nr 15.

^[119] W dniu 31 VIII 1987 r. trasę z Wielunia do Praszki i z powrotem przemierzył ostatni planowy osobowy pociąg wąskotorowy. W kilka dni później rozpoczęto prace rozbiórkowe. Po kolejice wieluńskiej pozostały w terenie liczne ślady w postaci zachowanych dworców, mostów oraz wykopów.

^[120] „Echo Wieluńskie” 20 VIII 1933, 12 VII 1934, 17 VII 1934, 25 IX 1934; T. Olejnik, Czasy nowożytne..., s. 341. Dla przykładu: budowę drogi bitej z Wielunia do Praszki ukończono dopiero w lipcu 1934 r., a istniejąca wcześniej droga przez Kowale i Wierzbie posiadała nieutwardzoną nawierzchnię gruntową i w czasie roztopów była trudno przejezdna.

mieszkańcom produkty, a po wybudowaniu normalnotorowej łącznicy do Cukrowni „Wieluń” – do transportu buraków cukrowych i cukru. Na zakończenie wypada podkreślić, że wiele projektów budowy linii kolejowych – zarówno przed-, jak i międzywojennych – „przecinających” powiat wieluński, z różnych względów (najczęściej jednak finansowych) nie zostało zrealizowanych.

Summary

The article presents selected aspects of the functioning of the railway system in Wieluń County (Łódź Province) in the Interwar period. The author shows the history of three railway lines. The first of them, the narrow-gauge line from Wieluń to Praszka, was the only one which ran wholly within the area of the County. Although it was of the local character, it played a very important role in the development of the area. On the other hand, the routes Kalety–Podzamcze and Herby Nowe–Gdynia were transit lines, linking Silesia with Greater Poland and the Baltic coast. It was mainly coal that was transported along them. The lines allowed bypassing the territory of Germany. However, the basic deficiency regarding the course of those railroads running through Wieluń County was the lack of their convenient connection with Łódź – the capital of the Province.

Bibliografia

Archiwum Państwowe w Łodzi, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Łodzi (1846–1945), sygn. 1124, 1129, 1131.

Archiwum Państwowe w Łodzi, Oddział w Sieradzu, Akta Miasta Wielunia, Protokoły Rady Miejskiej 1915–1924.

Muzeum Miasta Gdyni, Biblioteka, „TRI” Towarzystwo Robót Inżynierskich S.A., Poznań, Warszawa [1930], sygn. 10811/Mz.

„Dziennik Praw Państwa Polskiego” 1918–1919.

„Dziennik Rozporządzeń Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych” 1921.

„Dziennik Urzędowy Komisarza Rządu Polskiego na Powiat Wieluński” 1919.

„Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1919.

„Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej” 1924, 1931.

„Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu” 1936.

„Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej” 1920/21.

Skorowidz miejscowości Rzeczypospolitej Polskiej opracowany na podstawie wyników pierwszego powszechnego spisu ludności z dn. 30 września 1921 r. i innych źródeł urzędowych, t. 2: *Województwo łódzkie*, Warszawa 1925.

Sprawozdanie z budowy kolei państwowej Kalety–Podzamcze 1925–1926, red. Józef Nowkuński, Bydgoszcz 1928.

„Echo Wieluńskie” 1933–1934.

„Gazeta Kaliska” 1899, 1903, 1910.

„Głos Ziemi Wieluńskiej” 1926–1927.

„Goniec Wieluński” 1930.

„Rozwój” 1909.

„Tygodnik Wieluński” 1921, 1925.

„Wielunianin” 1923–1925.

Baranowski Bohdan, *Rozwój sieci kolejowej*, [w:] *Historia kultury materialnej Polski w zarysie*, t. 6: *Od 1870 do 1918 roku*, red. Bohdan Baranowski, Julian Bartyś, Tadeusz Sobczak, Wrocław 1979.

Baranowski Bohdan, Baranowski Władysław, Lech Andrzej, *Katalog zabytków budownictwa przemysłowego w Polsce: powiaty Wieluń i Wieruszów – województwo łódzkie*, Wrocław 1969.

Białas Zofia, *Mój Ożarów – daleki i bliski*, Wieluń 2014.

Brzosko Eugenia, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982.

Cebo Lechosław, *Transport i komunikacja*, [w:] *Województwo śląskie 1922–1939: zarys monograficzny*, red. Franciszek Serafin, Katowice 1996, s. 328–346.

Dąbrowski Henryk, *Magistrala*, „Nowe Sygnały” 1998, nr 9, s. 26.

Dąbrowski Henryk, Kokot Stanisław, Moczulski Marek, *Kalety–Podzamcze 1926–2006*, Warszawa 2006.

Ginsbert J[ulian], *Drogi żelazne Rzplitej*, Warszawa [1937].

Jerczyński Michał, Wieluń Dąbrowa – historia kolei w Wieluniu, „Świat Kolei” 2010, nr 1, s. 34–45.

J.G., *Koleje wąskotorowe*, „Polska Gospodarcza” 1930, z. 40, s. 1871–1873.

J.G., *Rozbudowa sieci kolejowej w Polsce*, „Polska Gospodarcza” 1931, z. 28, s. 1084–1085.

Kaliński Janusz, *Kolej Śląsk–Gdynia*, [w:] *Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, [1]: A–N, red. Antoni Mączak, Warszawa 1981, s. 318.

Kolej Kalety–Podzamcze, „Przemysł i Handel” 1926, z. 41, s. 1241–1242.

Kopańska Magdalena, *Sekrety Wielunia, Praszki i Wieruszowa*, Łódź 2017.

Korboński Stefan, *Polonia Restituta. Wspomnienia z dwudziestolecia niepodległości 1918–1939*, Filadelfia b.r.w.

Kotlarz Grzegorz, *Magistrala węglowa: najciekawsze linie kolejowe Polski*, wyd. 2 popr. i uzup., Rybnik 2017.

Krzysica Mieczysław, *Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim 1840–1914*, red. Ryszard Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 9–44.

Książek Jan, *Powiat wieluński w latach 1918–1939*, „Rocznik Wieluński” 2001, t. 1, s. 111–174.

Książek Jan, Suchorolski Tadeusz, Tajchert Andrzej, *Wieluńska Kolej Wąskotorowa – wojenne pocztki*, „Świat Kolei” 2006, nr 9, s. 38–41.

Landau Zbigniew, Tomaszewski Jerzy, *Wielki kryzys 1930–1935*, Warszawa 1982.

Marks Bogusław P., *Z dziejów kolei wąskotorowej Wieluń–Praszka (1916–1939). Przyczynek do historii kolei wąskotorowych II Rzeczypospolitej*, [w:] „*Mkną po szynach...*”. *Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. Tomasz Głowiński, Robert Klementowski, Wrocław 2014, s. 187–201.

Milczarek Jan, *Emigracja zarobkowa z Wieluńskiego (1918–1939)*, „Łódzkie Studia Etnograficzne” 1977, t. 19, s. 5–30.

Milczarek Jan, *Produkcja górnictwa i hutnictwa żelaznego w Wieluńskim w XIX i w pierwszej połowie XX wieku*, „Rocznik Łódzki” 1980, t. 29, s. 119–134.

Moczulski Marek, Paszke Andrzej, Józef Nowkuński. *Budowniczy linii kolejowych*, Katowice 2015.

Nowkuński Józef, *Budowa nowych linii żelaznych w Polsce w okresie 1918–1939 i po wojnie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1947, nr 5, s. 186–193.

Odyniec Edward, *Koleje wąskotorowe*, [w:] *XX lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej 1918–1939*, Łódź 2012, s. 213–218 (reprint).

Olejnik Tadeusz, *Czasy nowożytn. Praszka w XIX i XX wieku*, [w:] *Nad górą Prosną. Monografia Praszki*, red. Tadeusz Krzemiński, Łódź 1999, s. 340–341.

Olejnik Tadeusz, *Leksykon miasta Wielunia*, Wieluń 1998.

Olejnik Tadeusz, *Leksykon miasta Wielunia*, wyd. 2, Wieluń 2007.

Olejnik Tadeusz, *Przeszłość administracyjna Ziemi Wieluńskiej*, Wieluń 1996.

Olejnik Tadeusz, Wieluń. *Dzieje miasta 1793–1945*, Piotrków Trybunalski 2003.

Olejnik Tadeusz, *Wieluń. Dzieje miasta 1793–1945*, Łódź–Wieluń 2008.

Pawłowski Jerzy, *Dzieje kolei wąskotorowych na obszarze byłej Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. Dawid Keller, Rybnik 2012, s. 185–210.

Podgórski Zygmunt, *Sieć szkolna i realizacja powszechnego nauczania w powiecie wieluńskim*, „Dziennik Urzędowy Kuratorium Okręgu Szkolnego Łódzkiego” 1928, nr 11, dod. 6.

Pokropiński Bogdan, *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa 1980.

Pokropiński Bogdan, Suchorolski Tadeusz, *Tabor Wieluńskiej Kolej Wąskotorowej*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 6, s. 50–59.

Pokropiński Bogdan, Suchorolski Tadeusz, *Wieluńska Kolej Wąskotorowa*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 6, s. 36–49.

Przedpełski W., *Budowa kolei węglowej Śląsk–Bałtyk*, „Przegląd Techniczny” 1933, nr 9, s. 217–222.

Przegiętka Marcin, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015.

Szczepański Aleksander, *Górny Śląsk w świetle wykonania konwencji genewskiej*, Warszawa 1929.

Tajchert Andrzej, *Kolej wąskotorowa Wieluń–Praszka–Olesno*, Rybnik 2013.

Tomaszewski Jerzy, *Celna wojna*, [w:] *Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, [1]: A–N, red. Antoni Mączak, Warszawa 1981, s. 85–86.

Ustyniak Adam, *Cukrownia „Wieluń” 1912–2002*, „Rocznik Wieluński” 2004, t. 4. s. 95–113.

Widernik Mieczysław, *Magistrala węglowa Śląsk–Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne” 1984, z. 2, s. 31–53.

Wilczyński Władysław, *Informator Wieluński*, Wieluń 1935.

Woźniczka Zygmunt, *Eksport węgla z województwa śląskiego i Zagłębia Dąbrowskiego w latach 1925–1939. Trudności i sukcesy*, [w:] „*Mkną po szynach...*”. *Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. Tomasz Głowiński, Robert Klementowski, Wrocław 2014, s. 217–230.

Zmiany pasażerskiej oferty przewozowej Polskich Kolei Państwowych w czasie wielkiego kryzysu¹

Changes in the offer of passenger transport of the Polish State Railways at the time of the Great Crisis

Słowa kluczowe: PKP, wielki kryzys, taryfy przewozowe
Keywords: Polish State Railways, Great Crisis, transportation tariffs

Powszechnie uważa się, że tzw. wielki kryzys był największy w dziejach gospodarki kapitalistycznej. O ile nie ma kłopotu z określeniem jego początku, który jest datowany na 24 X 1929 r., o tyle jego koniec – w zależności od przyjętych kryteriów – datuje się na rok 1933, 1934 lub 1935².

Taryfy przewozowe

W przeddzień wielkiego kryzysu Polskie Koleje Państwowe miały trzy taryfy przewozowe³:

- 1) normalna – obowiązująca na większości sieci kolejowej;
- 2) normalna podwyższona o 25% – obowiązująca na kolejach prywatnych zarządzanych przez państwo:
 - Chabówka–Zakopane z odgałęzieniem Nowy Targ–granica państwa,
 - Kraków–Kocmyrów z odgałęzieniem Czyżyny–Mogiła,
 - Lwów (Kleparów)–Jaworów z wyjątkiem odcinka Lwów–Rzęsna Polska,
 - Dolina–Wygoda;
- 3) taryfa normalna podwyższona o 50% – obowiązująca na kolejach prywatnych zarządzanych przez państwo:
 - Chełmża–Mełno,

- Toruń Północny–Czarnowo koło Torunia,
- Zajączkowo Lubawskie–Nowe Miasto Pomorskie,
- Muszyna–Krynica,
- Drohobycz–Truskawiec Zdrój.

Taryfy podwyższone były stosowane tylko na kolejach prywatnych zarządzanych przez państwo. Było to skutkiem przejęcie przez Skarb Państwa udziałów należących wcześniej do Austrii, Prus oraz Kraju Koronnego Królestwa Galicji i Lodomerii. Udział Skarbu Państwa w tychże kolejach wahał się od 8,55 do 91,36%, ale wysokość podwyższenia taryfy (25 lub 50%) nie miała związku z wielkością udziałów. Jednocześnie na liniach górskich o spadkach lub wzniesieniach powyżej 15‰ odległości taryfowe między stacjami były powiększane o 50%. Stosowanie tego zabiegu miało pokryć zwiększone koszty prowadzenia pociągów na terenach górskich i było „spadkiem” po kolejach austriackich, a zostało wprowadzone 30 VII 1920 r.⁴.

- Zwiększenie odległości taryfowych obowiązywało na następujących liniach:
- Sambor–Sianki,
 - Kalwaria–Zakopane,
 - Chabówka–Nowy Sącz,
 - Nowy Targ–Sucha Hora,
 - Żywiec–Sucha,
 - Zwardoń–Żywiec.

Istniało również wiele zniżek oraz ulg przewozowych:

- 1) zniżka dla dzieci:
 - dwoje dzieci do ukończenia 4. roku życia – bezpłatnie (jeżeli nie zajmują osobnego miejsca),
 - od 4. do 10. roku życia – zniżka 50%;
- 2) bilety okresowe:
 - bilety miesięczne (klasa I–III),
 - bilety sezonowe od 1 maja do 31 sierpnia (klasa I–III),
 - bilety roczne z ważnością od 1 stycznia, 1 kwietnia, 1 lipca, 1 października (klasa I–III),
 - bilety tygodniowe klasy IV w obrębie dykcji katowickiej;
- 3) bilety okręgowe:
 - bilety miesięczne (klasa I–III),
 - bilety półroczne (klasa I–III) ważne od 1 stycznia, 1 lipca,
 - bilety roczne ważne od 1 stycznia;
- 4) bilety w komunikacji podmiejskiej (obniżona taryfa – średnio o 25% – tylko w klasach II i III, obowiązująca jedynie w pociągach podmiejskich);
- 5) ulgi taryfowe obowiązujące w wagonach czterech klas:
 - na przejazd do szkół – 75%,
 - na wycieczki szkolne i przejazdy na kolonie – 75% (nauczyciele + ubodzy),
 - dla inwalidów wojennych – 50%,
 - przejazdy do miejsc odpustowych oraz w celach kulturalno-oświatowych, krajoznawczych i sportowych – 25%,
 - przejazdy powrotne z uzdrowisk krajowych – 50%,
 - dla robotników, grup robotników, poszukujących pracy – 50%,
 - dla straży ogniowych udających się do miejsca wypadku, dla niezamożnych osób pokąsanych przez zwierzęta podejrzane o wściekliznę, dla niezamożnych chorych umysłowo i ich dozorców – 50%⁵.

Wielkość przewozów

1. Przed wielkim kryzysem (1920–1929)

Okres 1920–1929 można podzielić na dwie części: lata 1920–1924 były czasem corocznych dużych przyrostów przewozów pasażerskich liczonych zarówno w pracy przewozowej, jak i liczbą przewiezionych pasażerów, oraz lata 1925–1929 były

czasem spadku przewozów (1925–1926) oraz ich wzrostem (1927–1928), a wreszcie lekkiego spadku (4%) w 1929 r. Ten ostatni spadek przewozów mógł być spowodowany pierwszymi symptomami wielkiego kryzysu.

2. Wielki spadek przewozów (1929–1932)

W latach 1930–1932, przewozy pasażerskie zmniejszały się średnio o ok. 10% rocznie względem okresu poprzedzającego kryzys. Pierwszą reakcją Ministerstwa Komunikacji na zmniejszone przewozy osobowe był, jak się wydaje, wybór taktyki *laissez faire*, czyli nie wtrącania się w procesy zachodzące na kolei. Już wcześniej, w latach 1925–1926, przewozy pasażerskie malały, by następnie wzrosnąć, zatem przez pierwsze dwa lata Ministerstwo Komunikacji nie reagowało, licząc zapewne, że sytuacja się powtórzy, co więcej – zdecydowano się na podwyżkę taryfy obowiązującą od 1 IV 1930 r.⁶. Wzrosła ona średnio o 4% dla wszystkich czterech klas. Największa podwyżka taryf miała miejsce w przewozach na odległość do 30 km (8% w klasach I–III i 5% w klasie IV), nieco niższe (średnio 5%) zanotowano w przewozach na odległość od 30 do 60 km (w klasie IV średnio 7%). W przejazdach powyżej 60 km średnia podwyżka wynosiła natomiast 2%.

3. Stagnacja (1933–1935)

W roku 1933 zmieniono sposób liczenia przewiezionych pasażerów, dlatego w celu porównania danych sprzed i po 1933 r. dokonano korekty danych na podstawie wielkości pracy przewozowej przy przewozach pasażerskich⁷. W omawianym okresie nie odnotowano większych wahań liczby przewiezionych pasażerów i stanowiły one 2/3 przewozów sprzed wielkiego kryzysu. Przyjęta przez Ministerstwo Komunikacji taktyka *laissez faire* nie przyniosła spodziewanych efektów w postaci samoczynnego wzrostu przewozów pasażerskich. Zmusiło to decydentów w Ministerstwie Komunikacji do wprowadzenia środków zaradczych w postaci zmian taryfowych. Zostały one wprowadzone 1 IV 1934 r.⁸, a skutkowały likwidacją IV klasy, likwidacją zwiększonych odległości taryfowych na liniach górskich, likwidacją taryf podwyższonych o 25 i 50%, likwidacją biletów w komunikacji podmiejskiej, obniżką opłat na przejazd na odległość do 85 km w klasie I o 20% (w pozostałych klasach ceny pozostały bez zmian), obniżką opłat na przejazd na odległość od 86 do 190 km we wszystkich klasach średnio o 33%, obniżką opłat na przejazd na odległość powyżej 190 km w klasie I o 40%, w pozostałych klasach o 25%.

1 Pierwotnie tytuł poniższego artykułu miał 1936 r. jako cezurę czasową, jednakże w trakcie analizy przedmiotu okazało się, że należy ją przesunąć na rok 1938, ponieważ dopiero w 1937 r. przewozy przekroczyły stan sprzed początku kryzysu, a praca przewozowa wykonana przy przewozach pasażerskich przekroczyła stan sprzed wielkiego kryzysu dopiero w 1938 r.

2 Zob.: P. Kennedy, *Mocarstwa świata: narodziny, rozkwit, upadek. Przemiany gospodarcze i konflikty zbrojne w latach 1500–2000*, Warszawa 1994; A. Jezierski, C. Leszczyńska, *Historia gospodarcza Polski*, wyd. 3 popr. i uzup., Warszawa 2003.

3 *Urzędowy Rozkład Jazdy obowiązujący od 1.10.1929 r.*

4 Rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych z 10 września 1920 r. w sprawie zasad przy ustalaniu odległości pomiędzy stacjami, służących do obliczania należności taryfowych za przewóz osób, bagażu, zwierząt i towarów z dnia 30 sierpnia 1920 r. no 29949, „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1920, nr 13, poz. 2.

5 Por. I. Schrantz, *Jak tanio podróżować po Polsce: (w celach handlowych, kuracyjnych, wycieczkowych, etc.)*, Warszawa 1938.

6 „Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych” 1930, nr 1, poz. 1.

7 Porównanie wielkości przewozów pasażerskich i pracy przewozowej w okresie 17 lat jest obarczone dość dużym błędem (+17%/-23%), ale tak duże wartości występują tylko w sześciu latach (1920, 1921, 1924, 1925, 1936, 1937). W pozostałych różnice są znacznie mniejsze (+9%/-9%), a średnia różnica wynosi ok. 1%.

8 „Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych” 1934, nr 20, poz. 135.

4. Wyjście z kryzysu (1936–1938)

Obniżka taryfy przeprowadzona w 1934 r. nie spowodowała istotnego wzrostu przewozów pasażerskich w 1935 r., dlatego od 1 I 1936 r. władze PKP wprowadziły następną obniżkę opłat taryfowych⁹: za przejazd na odległość do 30 km – średnio o 25% we wszystkich klasach, za przejazd na odległość od 31 do 180 km – średnio o 20% we wszystkich klasach. Pozostałe opłaty nie uległy zmianie. Wkrótce przewozy pasażerskie zaczęły wzrastać średnio o ponad 10% rocznie i w 1937 r. ich wielkość przekroczyła wartość sprzed wielkiego kryzysu.

Po wspomnianych zmianach taryfowych opłaty za przejazd obniżyły się w stosunku do roku 1929: w klasie I średnio o 40%, a w pozostałych klasach średnio o 25%.

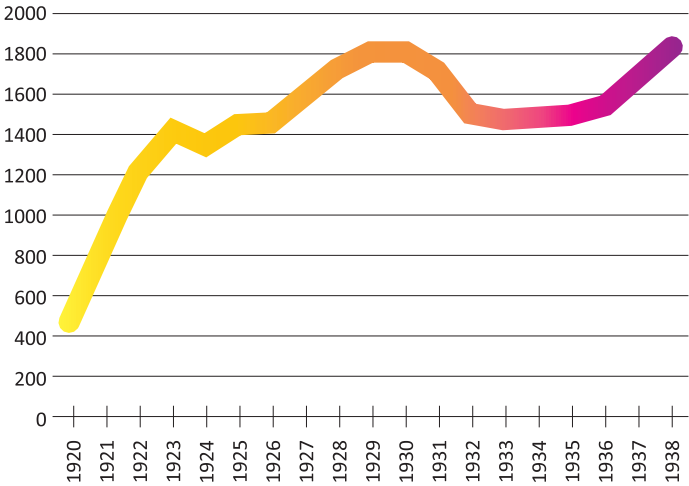
Tabela 1. Przewozy pasażerskie PKP w latach 1920–1938

Rok	Praca przewozowa		Przewozy pasażerskie		
	mln osio-km	%	mln osób*	mln osób**	%*
1920	494	27	67		40
1921	877	49	127		76
1922	1 212	67	146		87
1923	1 421	79	169		101
1924	1 350	75	177		106
1925	1 448	80	163		98
1926	1 459	81	146		87
1927	1 601	89	159		95
1928	1 731	96	174		104
1929	1 807	100	167		100
1930	1 815	100	153		92
1931	1 694	94	135		81
1932	1 494	83	114		68
1933	1 471	81	138	112	67
1934	1 487	82	146	137	71
1935	1 508	83	144	139	70
1936	1 547	86	173	143	84
1937	1 687	93	211	156	103
1938	1 819	101	226	168	110

* W 1933 r. zmieniono sposób obliczania wielkości przewozów pasażerskich, co utrudnia porównanie danych z lat wcześniejszych i późniejszych.
** Dane skorygowane do wartości sprzed 1933 r.

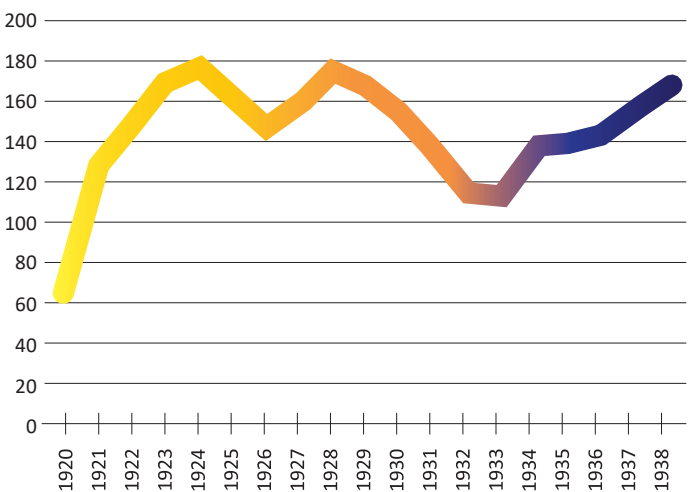
Źródło: Zestawienie własne na podstawie: „Rocznik Statystyczny RP” za lata 1920–1929; „Mały Rocznik Statystyczny” za lata 1929–1938.

9 „Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych” 1935, nr 46/47, poz. 406.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Rocznik Statystyczny RP” za lata 1920–1929; „Mały Rocznik Statystyczny” za lata 1929–1938.

Rycina 1. Przewozy pasażerskie PKP w latach 1920–1938 (praca przewozowa – mln osio-km)



* Dane dla lat 1933–1938 zostały skorygowane, ponieważ w 1933 r. zmieniono metodę liczenia pasażerów.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Rocznik Statystyczny RP” za lata 1920–1929; „Mały Rocznik Statystyczny” za lata 1929–1938.

Rycina 2. Przewozy pasażerskie PKP w latach 1920–1938 (mln osób)

Inne aspekty

1. Linie kolejowe

W czasie trwania wielkiego kryzysu na sieci PKP, w związku z gwałtownym spadkiem przewozów, zarówno pasażerskich, jak i towarowych, nie zamknięto ani czasowo, ani na stałe żadnej linii kolejowej. Wyjątkiem była linia Kołomyja Przedmieście Nadwórniańskie–Szeparowce Książ Dwór o długości 7 km, która formalnie została zamknięta (wstrzymano do odwołania ogólny ruch pociągów z przyczyn technicznych) 1 I 1930 r. W żaden sposób nie było to związane z wybuchem wielkiego kryzysu, ponieważ do tego czasu na linii odbywał się sporadyczny ruch pasażerski i towarowy (w rozkładzie jazdy z zimy 1929 r. – jedna para

pociągów mieszanych kursująca „w miarę potrzeby” na odcinku Kołomyja Przedmieście Nadwórniańskie–Diatkowce Brettler o długości 3 km). Poza siecią PKP zawieszono ruch pasażerski na otwartej w przeddzień wielkiego kryzysu (15 V 1929 r.) linii Warszawa Młocińska–Łomianki.

2. Liczba pociągów

W omawianym okresie, mimo znacznego spadku przewozów pasażerskich, nie odnotowano masowego likwidowania pociągów pasażerskich. Na większości linii kolejowych nie było żadnych zmian w liczbie kursujących pociągów. Jak wynika z danych zamieszczonych w tabeli 1, w okresie największego spadku przewozów pasażerskich o 1/3 (1933 r.), praca przewozowa zmalała jedynie o 19%. Ową różnicę można tłumaczyć mniejszym obłożeniem miejsc i zmniejszoną liczbą wagonów w składach, przy niewielkiej redukcji liczby kursujących pociągów. Powodów tego było przynajmniej kilka:

– Część pociągów pasażerskich, szczególnie na liniach drogorzędnych i znaczenia miejscowego, miała charakter mieszany: osobowo-towarowy lub towarowo-osobowy, stąd jeden skład obsługiwał zarówno ruch pasażerski, jak i towarowy.

– Dla wielu miejscowości kolej zapewniała jedyne połączenie ze światem zewnętrznym. Komunikacja autobusowa nie zdążyła się upowszechnić, a ponadto liczba zarejestrowanych autobusów na skutek osobiwej polityki fiskalnej państwa spadła z 4293 w 1931 r. do 1499 sztuk w 1936 r., tj. o 66%.

– Oprócz obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego, składy pasażerskie obsługiwały również ruch bagażowy oraz prowadziły wagony pocztowe. To pierwsze niewiele poza nazwą ma wspólnego z bagażem, można to raczej porównać do obecnych przesyłek kurierskich. Te drugie oprócz zwykłej korespondencji, przewoziły korespondencję administracyjną i wojskową, dlatego władzom zależało na utrzymaniu połączeń.

Podsumowanie

Na podstawie przywołanych materiałów można stwierdzić, że wielki kryzys na polskiej kolei trwał znacznie dłużej niż w przypadku światowej gospodarki. W odniesieniu do przewozów pasażerskich zakończył się dopiero w 1938 r. Dla porównania warto wspomnieć, że przewozy towarowe nie przekroczyły do 1939 r. poziomu z 1929 r. (liczonego zarówno w ciężarze przewiezionych ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej). Aktywność Ministerstwa Komunikacji w zwalczaniu skutków kryzysu na kolei ograniczyła się głównie do uproszczenia taryfy (likwidacja taryf podwyższonych oraz górskiej) oraz dwukrotnej, poważnej, obniżki cen przejazdów. Wszelkie inne działania w rodzaju promowania turystyki lub sportów, szczególnie narciarskich, nie miały istotnego wpływu (ok. 1% w 1938 r.) na wielkość przewozów

pasażerskich. Brak odpowiednich źródeł nie pozwala stwierdzić jednoznacznie, jaki wpływ na wzrost przewozów pasażerskich miały wspomniane obniżki, a jaki pozostałe czynniki, w tym wzrost gospodarczy. Zauważyć jednak należy, że wzrost przewozów w 1936 r. o 14% był znacznie wyższy niż wzrost produkcji przemysłowej (o 10%), co pozwala założyć, że działania władz kolejowy przyniosły pewien skutek¹⁰.

Summary

The effects of the Great Crisis of the years 1929-1933 affected also the railways in Poland. Between 1930 and 1932 the passenger transport provided by the Polish State Railways decreased by about 10% on the average every year in comparison with the period preceding the Crisis. The analysis of “Registers of Railways Tariffs and Ordinances” kept in the period under discussion allowed partially bringing closer the phenomenon of fighting the results of the Crisis by the Ministry of Communication.

Bibliografia

„Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych” 1930, 1934, 1935.

„Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1920.

„Jedziemy” 1939.

„Mały Rocznik Statystyczny” za lata 1929–1938.

„Rocznik Statystyczny RP” za lata 1920–1929.

Urzędowy Rozkład Jazdy obowiązujący od 1.10.1929 r.

Jeziński Andrzej, Leszczyńska Cecylia, *Historia gospodarcza Polski*, wyd. 3 popr. i uzup., Warszawa 2003.

Kennedy Paul, *Mocarstwa świata: narodziny, rozkwit, upadek. Przemiany gospodarcze i konflikty zbrojne w latach 1500–2000*, Warszawa 1994.

Schrantz I., *Jak tanio podróżować po Polsce: (w celach handlowych, kuracyjnych, wycieczkowych, etc.)*, Warszawa 1938.

10 Por. *Dochodowość kolei a akwizycja ruchu turystycznego. Nierealne pomysły wyjścia z obecnego impasu*, „Jedziemy” 1939, nr 10; *Czy ulgi przejazdowe są złym interesem dla PKP?*, „Jedziemy” 1939, nr 11.

Górnośląskie Koleje Wąskotorowe wobec kryzysu przemysłu ciężkiego i chaosu przekształceń struktur PKP

The Upper Silesian Narrow-Gauge Railways in the face of the crisis in heavy industry and the chaos in the transformation of the Polish State Railways structures

Słowa kluczowe: kolej wąskotorowa, Górny Śląsk, przemysł ciężki, PKP
Keywords: narrow-gauge railways, Upper Silesia, heavy industry, Polish State Railways

Górnośląska kolej o rozstawie toru 785 mm, czyli 30 dawnych cali śląskich, jest współcześnie najstarszą nieprzerwanie czynną koleją wąskotorową na świecie, zachowaną w formie historycznej linii Miasteczko Śląskie–Tarnowskie Góry–Bytom. Właśnie ten podsystem komunikacyjny odgrywał szczególną rolę w rozwoju i działalności przemysłowej najbardziej zurbanizowanego regionu środkowej Europy. Od połowy XIX w. po lata 80. XX w. rozległa sieć Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (GKW) była kluczowym elementem systemu transportu towarowego w całym niemal okręgu przemysłowym, stanowiąc rzadki fenomen kolei fiskalnej (państwowej) o zasięgu lokalnym dedykowanej do przewozu towarów. W przeciwieństwie do powstających masowo na przełomie XIX i XX w. podobnych kolejek, mających zwykle charakter dojazdowy i wypełniających luki w sieci kolei głównych, górnośląski podsystem transportu wąskotorowego, którego rozwój wspierało początkowo państwo pruskie, a potem niemieckie i polskie, był silnie zintegrowany z produkcją przemysłową regionu i tworzył głównie powiązania bezpośrednie pomiędzy nadawcami i odbiorcami towarów. W setkach jednostkowych relacji komunikacyjnych był elementem międzyzakładowych ciągów logistycznych pomiędzy przedsiębiorstwami lub oddalonymi od siebie, leżącymi na terenie różnych miejscowości konurbacji, zakładami jednego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwa te posiadały zwykle własne bocznicę, a czasami również własne sieci prywatnych torów o tym samym prześwicie, często niezwykle rozbudowane, nierzadko zelektryfikowane prądem stałym, wyposażone we własne zaplecze techniczne i tabor, często specjalistyczny.

O skali dostępności kolei wąskotorowej w dawnym województwie katowickim może świadczyć fakt, że w szczytowym okresie rozwoju w połowie XX w. sieć torów 785 mm na Górnym Śląsku skupiona na obszarze o powierzchni niespełna 500 km²

miała długość ok. 600 km, z czego ok. 40% (233 km w 1950 r.) należało do sieci państwowej, większą zaś część (375 km w 1965 r.) użytkowały koleje zakładowe, powiązane przez ponad setkę punktów zdawczo-odbiorczych. Na przestrzeni ponad stu lat, pomimo wahań koniunktury, konfliktów zbrojnych i zmian granic państwowych, roczne przewozy towarów na poziomie kilku milionów ton warunkowały wysoką efektywność tej formy transportu, o niewielkich wymogach terenowych i dużej mobilności, wplecionej w codzienny rytm życia przyzakładowych osiedli robotniczych, nieopodal których przebiegała. Rekordowe w historii GKW były lata 1955, 1968 i 1978 z pracą przewozową rzędu 70 mln tonokilometrów netto i przewozami na poziomie 5–6 mln t ładunków (nawet 6,02 mln t w 1955 r.).¹ Liczba równocześnie eksploatowanych bocznic wzrastała od początku istnienia GKW, przekraczając wartość 150 od końca XIX w. aż po rok 1945. W latach największych przewozów, czyli 50. oraz 60. XX w., liczba ta ustabilizowała się na wartościach 120–130². W roku 1947 GKW skupiały ponad 53% bocznic przemysłowych, 12,4% przewozów pasażerów i aż 78,2% przewozów towarów na zaledwie 6,9% długości budowlanej wszystkich kolei wąskotorowych PKP. Pracę pociągową wykonywało przy tym do 1965 r. średnio zaledwie 20 parowozów, które pokonywały rocznie ok. 1 mln km (z czego ponad 70% przypadało na pracę pociągową) przy średnim zużyciu węgla trakcyjnego na poziomie 120 kg na 1000 tonokilometrów brutto. Na koniec 1969 r. GKW miały na stanie 2294 węglarki, w tym 964 czteroosiowe o ładowności 15–17 t. Tak duże wartości przewozów przekładały się na statystycznie zauważalny udział GKW w przewozach towarowych PKP ogółem (aż 5,1% w 1946 r. i ok. 2% w latach 60. XX w.).³

1 K. Soida, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku*, t. 2, Katowice 2001, s. 18–23.
2 Ibidem, t. 1, Katowice 1996, s. 94.
3 [Dwadzieścia pięć] 25 lat Katowickiego Okręgu Kolejowego, *Kronika Gospodarcza* (1945 r.–1970 r.), DOKP, Katowice 1970, s. 129–130.



Źródło: Fot. A. Halor.
Rycina 1. Podstawowym typem lokomotywy liniowej GKW przed wprowadzeniem lokomotyw spalinowych były najcięższe i najsilniejsze parowozy wąskotorowe eksploatowane przez PKP – tendraki serii Tw o masie 40 t. Na zdjęciu pociąg prowadzony parowozem Tw53 w Siemianowicach, 1969 r.

Początki końca stuletniej prosperity

Skupienie tak dużej pracy na relatywnie niewielkiej powierzchni dawało GKW bardzo wysoką wydajność i dochodowość w porównaniu z innymi kolejami wąskotorowymi i średnią PKP ogółem. Tymczasem próby osadzania kolei wąskotorowej w roli „chłopca do bicia” w strukturach Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (DOKP) widoczne były już w latach 60. XX w., gdy wypłacane wówczas bez zwłoki kopalniane odszkodowania za zniszczone działalnością górniczą szlaki wąskotorowe służyć miały do finansowania inwestycji na torze normalnym, podczas gdy eksploatowana do granic możliwości infrastruktura wąskotorowa ulegała degradacji. W dobie gospodarki planowej, pod presją naczelnego celu wzrostu wydobycia węgla i produkcji przemysłu ciężkiego, argumentowano to dążeniem do wzrostu wydajności części zakładów przemysłowych, gdzie dotychczasowy ładunek do wagonów wąskotorowych o ładowności 8–17 t miał wręcz ograniczać możliwości produkcyjne zakładów, takich jak kopalnie „Katowice”, „Gliwice”, koksownie „Makoszowy” i „Zaborze”, a zaopatrzenie wielkich kombinatów możliwe było tylko przy pomocy normalnotorowych wagonów o ładowności 50–60 t⁴. Należy dodać, że wbrew likwidacyjnym zapędom PKP, władze partyjne w Katowicach doceniały potrzebę utrzymywania kolei wąskotorowej⁵. W wyniku rozwoju samochodowego transportu ciężarowego rozwijała się nieubłagana konkurencja w przewozach przesyłek drobnicowych i wagonowych nada-

4 Ibidem, s. 128.
5 Archiwum Państwowe w Katowicach, Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Katowice, sygn. 301/IV/476, Kierunki pracy w zwalczaniu niegospodarności i przestępczej działalności w zakresie zabezpieczenia realizacji planu 5-letniego w transporcie państwowym, Katowice, 21 października 1965 r., s. 193–195 (za: D. Keller, KW PZPR w Katowicach wobec problemów komunikacyjnych województwa katowickiego w latach '60. – przyczynek badawczy, praca w druku).

wanych i odbieranych niegdyś powszechnie na wolnych torach i niewielkich bocznicach, postępował rozwój normalnotorowej sieci niezależnych od PKP kolei resortu górnictwa⁶, wreszcie część przewozów przejmował „normalny tor” PKP, co przyczyniło się do spadku liczby bocznic o połowę – ze 119 w 1965 r. do 58 w 1979 r. Nie miało to jednak bezpośredniego przełożenia na wielkość pracy przewozowej GKW, która od 1960 do 1980 r. oscylowała na stabilnym poziomie od 56 do 71 mln tonokilometrów netto (wartości brutto od 111 do 142 mln) przy wartościach przewozów od 4 do 6 mln t rocznie⁷. Równocześnie postępował wolno trend spadkowy masy towarów i proporcjonalny do niego trend wzrostowy średniej odległości przewozu. Powoli wzrastała też prędkość techniczna i handlowa dzięki niezbędnym inwestycjom w modernizację taboru i infrastruktury. Sukcesywne wprowadzenie trakcji spalinowej, sygnalizacji świetlnej na dużych stacjach i radiołączności pozwoliło zwiększyć masę pociągów i zwiększyć wskaźniki wydajności, równocześnie malało zatrudnienie – od 1960 do 1980 r. z 1521 do 886 pracowników⁸. Zmieniała się także struktura przewożonych ładunków – w miarę upływu czasu ubyło w niej węgla kamiennego, zwiększyła się natomiast ilość odpadów powęglowych. Było to konsekwencją postępującej mechanizacji urabiania w kopalniach, w miarę której wraz z węglem wydobywano coraz większe ilości skały płonnej⁹.



Źródło: Fot. Krzysztof Soida.
Rycina 2. Górnośląskie Koleje Wąskotorowe obsługiwały zarówno ogromne zakłady posiadające dziesiątki kilometrów torów, jak i małe bocznicę mieszczące kilka wagonów. Na zdjęciu składnica węgla w Miasteczku Śląskim, 12 VIII 1985 r.

W latach kryzysu paliwowego lat 70. XX w. uświadomiono sobie – niestety nie na długo – znaczenie kolei wąskotorowej jako niezależnego, mobilnego, doskonale dopasowanego do potrzeb górnośląskiego przemysłu środka transportu. Pociąg wąskotorowy wykonywał pracę kilkudziesięciu ówczesnych samochodów ciężarowych z prędkością handlową rzędu 15 km/h,

6 Tzw. koleje piaskowe rozwinęły się dzięki rozbudowie i połączeniu funkcjonujących wcześniej, niezależnych kolei koncernów górniczych w ramach państwowego Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego (PMP–PW), funkcjonującego w latach 1951–1991.
7 K. Soida, *Koleje wąskotorowe...*, t. 2, s. 18–23.
8 Ibidem, t. 1, s. 59.
9 A. Frużyński, *Kopalnie węgla kamiennego w Polsce*, Łódź 2012, s. 45.

nie gorszą od samochodów w warunkach ruchu miejskiego, zużywając kilkakrotnie mniej paliwa w przeliczeniu na tonokilometr, przy znacznie niższych kosztach środowiskowych, przewożąc bardzo zróżnicowane ładunki. Przebieg tras wąskotorowych na terenie górnośląskich miast był z reguły bardziej bezpośredni w stosunku do transportu normalnotorowego i drogowego, a sieć wąskich torów docierała w miejsca pozbawione utwardzonych dróg, co dodatkowo wpływało na skrócenie czasu dostaw. W niektórych latach organizowano nawet w okresie zimowym pospieszne przewozy materiałów cynkonośnych (szlam) z Zakładów Górniczo-Hutniczych (ZGH) „Orzeł Biały” do Huty Cynku „Miasteczko Śląskie”. Tym niemniej negatywna polityka PKP wobec kolei wąskotorowej i brak inwestycji w nowoczesny tabor samowytadowczy skutecznie zniechęcały zakłady do modernizacji wąskotorowych bocznic zakładowych i inwestowania w nowoczesne urządzenia rozładunkowe.



Źródło: Fot. Krzysztof Soida.

Rycina 3. Bocznicę wielkich kopalń odkrywkowych zamknięto w latach 80. XX w. Prażalnia „Nakło Śląskie”, lokomotywa zakładowa WLS50-1417, 19 VI 1986 r.

Załamanie przewozów na tle kryzysu gospodarczego lat 80. XX wieku

Gwałtowne załamanie przewozów na GKW nastąpiło w 1981 r., zakończonym wprowadzeniem stanu wojennego po falach strajków wierzących postępujący od kilku lat kryzys ekonomiczny. Zjawisko to tylko częściowo można wiązać z ówczesnymi wahaniem poziomu produkcji przemysłowej. W szczególności wydobywanie węgla kamiennego, od którego uzależniona była pogrążająca się w kryzysie gospodarka Polski Ludowej i który miał tradycyjnie najwyższy udział w miejscowych przewozach w dekadzie lat 80. XX w. osiągnęło najwyższy w historii poziom¹⁰. Tymczasem od 1982 do 1987 r. praca przewozowa GKW ustabilizowała się, ale już na poziomie o połowę niższym niż

10 Ibidem, s. 49.

w poprzednich dekadach. Okres politycznego rozprężenia, który nastąpił po stanie wojennym, nie wieścił jeszcze rychłego zupełnego załamania tradycyjnej, opartej na przemyśle ciężkim, gospodarki regionu. Jeszcze w 1986 r. przewozy wynoszące 2,8 mln t towarów stanowiły pewien sukces względem 1985 r., pomimo ograniczenia liczby bocznic z 47 do 41¹¹. Od 1981 r. zamawiano węglarki Wddxhp wyposażone w hamulec zespolony, co wraz z wycofaniem w kolejnych latach ostatnich parowozów pozwoliło sukcesywnie uporać się z problemem niedoboru chętnych do pracy konduktorów hamulcowych i zmniejszyć obsadę pociągów. Tymczasem nadciągało bezprecedensowe w powojennej historii załamanie gospodarcze, po którym miał nastąpić przełom polityczny roku 1989.



Źródło: Fot. Jakub Halor.

Rycina 4. Sieci kolei zakładowych 785 mm niezbędne do obsługi procesów technologicznych funkcjonowały jeszcze przez kilka lat po zerwaniu umów bocznicowych z PKP, aż do likwidacji lub przebudowy zakładów. Lokomotywa WLS150-7652 na bocznicę ZGH „Orzeł Biały”, na pierwszym planie stacja Brzeziny Śląskie Wąsk. z bramką zlikwidowanej zakładowej trakcji elektrycznej, październik 1997 r.

Do 1990 r. nie przetrwała żadna z licznych niegdyś bocznic na terenach piaskowni, wapienników czy kamieniołomów. W roku 1986 zamknięto ostatnie duże bocznicę kopalń dolomitu „Błachówka” i „Bobrowniki”, z których jeszcze kilka lat wcześniej nadawano 1600 t ładunku na dobę dla Przedsiębiorstwa Robót Inżynieryjnych w Katowicach. Nie przetrwały również liczne w przeszłości bocznicę zakładów koksowniczych, zlikwidowane już w latach 70. XX w. Najważniejszą grupą nadawanych na GKW ładunków był od drugiej połowy XIX w. węgiel kamienny, tymczasem z początkiem 1990 r. czynne pozostawało tylko sześć bocznic na terenie kopalń węgla kamiennego (KWK) „Bytom”, „Polska”, „Gliwice”, „Siemianowice”, „Dymitrow” i „Zabrze”. W dodatku jedynie trzy ostatnie stanowiły bazę nadawców węgla, a pozostałe ekspediowały wyłącznie kamień powęglowy dla zakładów firmy „HALDEX”.

11 K. Soida, *Koleje wąskotorowe ...*, t. 1, s. 59.



Źródło: Fot. Jakub Halor.

Rycina 5. Wąskotorowa bocznicę kopalni „Siemianowice” nadawała węgiel dla Elektrowni „Chorzów” aż do wstrzymania wydobywania i likwidacji zakładu. Lokomotywa Lxd2-362 podstawia wagony pod zbiorniki zsypanego, 2 II 1998 r.

Kopalnie rud cynku i ołowiu, huty i zakłady przetwarzające metale nieżelazne, wytwórnie tlenku cynku i kwasu siarkowego stanowiły od zarania dziejów bardzo ważną grupę klientów GKW w zakresie przewozów, także specjalistycznych. W tej grupie do 1989 r. czynne były jeszcze bocznicę Huty Metali Nieżelaznych (HMN) „Szopienice”, Zakładów Metalurgicznych (ZM) „Silesia” w Wełnowcu i Lipinach, ZGH „Orzeł Biały” w Piekarach i Brzezinach, przedsiębiorstwa „Wtórmet” w Siemianowicach i Huty Cynku „Miasteczko Śląskie”. W gronie największych klientów GKW wyjątkowe miejsce miały zawsze huty żelaza, których wewnętrzne układy torowe osiągały olbrzymie rozmiary. Z wielkich górnośląskich hut – klientów GKW, jak „Baildon”, „Bobrek”, „Florian”, „Gliwice”, „Jedność”, „Kościuszko”, „Pokój”, „Zabrze”, „Zygmunt”, „1 Maja” na koniec 1989 r. pozostały czynne bocznicę tylko dwóch ostatnich spośród wymienionych przedsiębiorstw. Wśród największych, tradycyjnych odbiorców węgla na sieci GKW obok kombinatów hutniczych kluczowe znaczenie miały przedsiębiorstwa energetyczne – w tej grupie czynne bocznicę miały w tym czasie Elektrownie „Chorzów” oraz „Zabrze”, a także ciepłownię Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej (PEC) w Gliwicach i Rudzie Śląskiej¹².

W roku 1989 praca przewozowa spadła poniżej poziomu 20 mln tonokilometrów netto przy 2,3 mln t przewiezionych ładunków, wracając pierwszy raz po wojnie do poziomu z roku 1945, a liczba bocznic zmniejszyła się do 32¹³.

12 Ibidem, t. 2, s. 18–23.

13 Ibidem, t. 1, s. 92–93.

Tabela 1. Zmiany struktury przewozów towarów GKW w wybranych latach z okresu 1960–1989 (tys. t)

Grupy towarowe	Lata						
	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1989
Węgiel kamienny	3 123	2 554	1 977	1 620	1 630	1 452	1 274
Koks	140	64	26	20	2	0	0
Rudy i piryty	975	867	1 055	903	728	252	196
Kamień wszelki	889	319	319	179	530	117	0
Piasek i żwir	270	231	70	349	78	0	0
Metale i wyroby z metali	49	29	39	38	60	42	39
Cegła wszelka	112	89	35	4	0	0	0
Artykuły chemiczne	34	40	2	3	1	19	5
Drewno i wyroby z drewna	93	68	71	4	2	0	0
Odpady powęglowe i inne*	270	757	1 045	1 455	1 285	768	809
Razem	5 955	5 018	4 639	4 575	4 316	2 650	2 323

* W tym żużel hutniczy, przesyłki służbowe, betoniki, próżne kontenery i grupy towarowe o rocznych przewozach do 1 tys. t, jak płody i przetwory rolne, ropa i przetwory naftowe.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: K. Soida, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku*, t. 2, Katowice 2001, s. 18–23.

Walka o przetrwanie w chaosie przekształceń struktur PKP

Organem zwierzchnim GKW pozostawał Zarząd Kolei Dojazdowych (ZKD) Śląskiej DOKP z siedzibą w Bytomiu. Spadkowi przewozów towarzyszyły odąd często szybko następujące po sobie, pogłębiające chaos, zmiany organizacyjne i ograniczanie zatrudnienia. Z końcem 1989 r. miała miejsce likwidacja największej na sieci lokomotywni (WMD) Maciejkowice¹⁴. Lokomotywy przeniesiono do WMD Bytom Karb. Dnia 1 II 1990 r. nastąpiła likwidacja stacji zbiorczych Poręba i Rudy przez połączenie i stworzenie nowej stacji zbiorczej w Gliwicach Trynku. Do sierpnia 1991 r. na sieci wciąż funkcjonowały stacje rejonowe (WRS)

14 Autor przytacza tu kilka powszechnie używanych na PKP skrótów telegraficznych jednostek organizacyjnych za Załącznikiem nr 4 do przepisów R-13 „Przepisy o użytkowaniu urządzeń ogólnieeksploatacyjnych sieci łączności PKP”, do użytku służbowego, Ministerstwo Komunikacji, Warszawa 1971. Przykładowo, skrót WMD oficjalnie rozwijano jako Lokomotywnia Kolei Dojazdowych itd.

Maciejkowice, Bytom Karb Wąsk. i Gliwice Trynek, dwie WMD Bytom Karb Wąsk. i Rudy oraz cztery odcinki drogowe (WDZ) Repty, Maciejkowice, Poręba i Rudy, a także odcinek zmechanizowanych robót drogowych (WDZM) w Bytomiu Karbiu, odcinek elektroenergetyczny (WMES), odcinek zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności (WTC), rejon budynków (WDG), wreszcie największe na kolejach wąskotorowych warsztaty naprawcze taboru kolejowego w Bytomiu Rozbarku¹⁵. Dnia 1 IX 1991 r. nastąpiła likwidacja wszystkich odcinków i WDG, w miejsce których powołano jeden odcinek utrzymania w Bytomiu Karbiu. Dnia 1 XII 1991 r. miała miejsce likwidacja wszystkich dotychczasowych WRS poza stacją Bytom Karb Wąsk., która przejęła ich zadania, wraz z podległymi im posterunkami i punktami handlowymi.



Źródło: Fot. D. Kiper.

Rycina 6. Największa w środkowej Europie stacja Maciejkowice w przedostatnim roku funkcjonowania obok planowego ruchu gościła także pociągi specjalne, 15 V 1998 r.

Długość eksploatacyjna sieci GKW na koniec 1991 r. wynosiła wciąż jeszcze pokaźne 153,2 km, chociaż pociągi pojawiały się na torach coraz rzadziej. Zmianom struktury organizacyjnej towarzyszył dalszy proces zamykania bocznic zakładów przemysłowych, których obsługa była kluczowa dla zachowania ekonomicznych podstaw funkcjonowania GKW. W wielu przypadkach zamknięcia te wystąpić miały już nie na skutek postępującej likwidacji i przekształceń własnościowych samych zakładów, lecz w wyniku braku umiejętności działań marketingowych bądź wręcz celowych działań Śląskiej DOKP¹⁶. Pomimo że taryfa przewozowa GKW była niższa od taryfy kolei normalnotorowej, nie zawsze była konkurencyjna dla dynamicznie rozwijającego się prywatnego transportu samochodowego. Dnia 31 III 1991 r. miało miejsce rozwiązanie umowy bocznicowej z ZGH „Orzeł Biały” w Piekarach Śląskich, w wyniku czego ustał ruch na całej linii Sucha Góra–Piekary Śląskie Wąsk.–Bytom Rozbark, z wyjątkiem końcowego odcinka dojazdowego do warsztatów. W tym

samym czasie zakończono obsługę ZM „Silesia” w Świętochłowicach-Lipinach i Katowicach-Wetnowcu, dla których GKW była tradycyjnym partnerem w złożonym, wewnętrznym procesie logistycznym.

W lutym 1992 r. w kierownictwie Śląskiej DOKP pojawił się zamysł likwidacji ZKD Bytom i podporządkowania pracowników pionów technicznych normalnotorowej stacji rejonowej w Bytomiu. Rok ten przyniósł kolejne zamknięcia dużych bocznic kolei wąskotorowej – Huty „1 Maja” w Gliwicach 30 czerwca, a KWK „Polska-Prezydent” 30 września. Wąskotorowi kolejarze w obliczu groźby likwidacji miejsc pracy intensyfikowali działania marketingowe, dzięki czemu pojawiła się możliwość wznowienia załadunku węgla dla dużego odbiorcy – Elektrowni „Chorzów” w kopalniach „Siemianowice” i „Rozbark”. Dnia 1 XI 1992 r. otworzona została również mała składnica węgla przy ul Jagiellońskiej 28 w Gliwicach. W krótkim czasie do roli ładowni węgla zaadaptowany został zbiornik kamienia KWK „Rozbark”, do którego doprowadzona została jednotorowa bocznicza. Pierwszy załadunek nastąpił 16 XI 1992 r. Sieć wąskotorowa doznała w tym roku kolejnego poważnego uszczerbku – zasypano wiadukt pod stacją normalnotorową Ruda Południowa, odcinając Porębę od Bytomia, fizycznej likwidacji uległy długie odcinki z Poręby do Huty „Zygmunt” oraz z Rozbarku (warsztatów naprawczych) do Piekar Śląskich¹⁷.

Rok 1993 przyniósł jeszcze bardziej dramatyczny bilans strat infrastruktury i klientów. Rozwiązano umowy bocznicowe z kolejnymi dużymi nadawcami i odbiorcami – 31 marca zakończono obsługę Elektrowni „Zabrze”, 30 czerwca KWK „Zabrze”, 1 września – ZGH „Orzeł Biały” w Brzezinach Śląskich. Wzrostowi bezrobocia towarzyszył wzrost przestępczości. Nieużywane odcinki torów stały się polem działania zorganizowanych gangów złodziei parających się kradzieżą złomu stalowego, sprzedawanego następnie w powstających w szybkim tempie skupach tego surowca. Dnia 31 XII 1993 r. nastąpiło rozwiązanie umowy bocznicowej z KWK „Gliwice”, czego konsekwencją było wstrzymanie ruchu towarowego na zachód od Maciejowa Śląskiego. Oficjalnie zawieszono ruch na odcinkach Maciejkowice–Brzeziny Śląskie, Poręba–Zabrze Zachodnie Wąsk., Maciejów Śląski–Markowice Raciborskie.

Sprzymierzeńcem wąskotorowych kolejarzy okazała się Rudzka Spółka Węglowa, która starała się w pełni wykorzystać potencjał wąskich torów. Dnia 30 IV 1994 r. wznowiono załadunek miału węglowego na bocznicy KWK „Siemianowice” w pokaźnej ilości 1200 t na dobę, czyli sześciu ładownych pociągów po 12 wagonów Wddxhp w relacji KWK „Siemianowice”–Elektrownia „Chorzów”. Ten niemały w owym czasie sukces pozwalał jednak tylko na odsunięcie w czasie zamierzonej likwidacji ZKD w Bytomiu i dalszej rozbiórki sieci wąskich torów przez gangi złodziei i firmy handlujące złomem, które to grupy były żywo zainteresowane oficjalną współpracą z PKP i nieoficjalną – z wpływowymi pracownikami mogącymi ten proceder ułatwić ku obopólnej korzyści. Kierownictwo Śląskiej DOKP jeszcze w sierpniu 1994 r. zleciło biurowi handlowemu znalezienie możliwości zastąpienia przewozów wąskim torem koleją normalną

z kopalń „Rozbark” i „Centrum” do HMN „Szopienice”, z kopalń „Siemianowice” i „Centrum” do Huty „Zygmunt”, ponadto nakazało wystąpić z informacją do dyrekcji głównej PKP o nieefektywnych przewozach wąskotorowych i likwidacji ZKD w Bytomiu z dniem 1 I 1995 r. Z postawą Śląskiej DOKP kontrastowały pisma klientów zadowolonych ze zmiany środka transportu. Rudzka Spółka Węglowa informowała, że dzięki przeniesieniu na kolej wąskotorową zupełnie zaniechane zostały przewozy transportem samochodowym do Elektrowni „Chorzów”, zmniejszając ruch dobowy między Siemianowicami a Chorzowem o ponad 100 kursów ciężkich wywrotek. Składnica węgla w Gliwicach pisała prośby o podniesienie opłat przewozowych (!!!) do poziomu równego stawkom za przejazd samochodem, skoro Śląska DOKP uważa, że transport w wąskim torem jest nieefektywny, bo dzięki temu oszczędzone zostaną drogi i powietrze na terenie Gliwic i Bytomia (mowa tu była o stosunkowo niewielkich przewozach na poziomie 600 t miesięcznie)¹⁸.

Radykalne ograniczenie przewozów po zamknięciu większości bocznic spowodowało ogromną dysproporcję pomiędzy możliwościami przewozowymi a wykonaniem. Górnośląskie Koleje Wąskotorowe posiadały w 1995 r. 20 lokomotyw, 1268 wagonów, w tym 1119 samowyładowczych węglarek z hamulcem pneumatycznym serii Wddxhp o ładowności 17 t, 19 wagonów osobowych. Zatrudnienie wynosiło 265 pracowników, z tego 25 w zarządzie. Tymczasem PKP, podmiot wciąż reprezentujący państwo polskie, z łaski komunistycznych władz właściciel GKW, zamiast odpowiedzieć na zapotrzebowanie na przewozy, o które prosili klienci, stawiał na likwidację. W tej sytuacji paradoksalnym może wydawać się fakt, że na Wydziale Inżynierii Materiałowej, Metalurgii i Transportu Politechniki Śląskiej powstała praca dyplomowa, zawierająca rzetelną analizę potrzeb modernizacyjnych wybranych bocznic GKW, w szczególności KWK „Centrum”, KWK „Rozbark” i Huty „Zygmunt” w Bytomiu, dwóch bocznic Elektrowni „Chorzów”, Zakładów Azotowych S.A. i KWK „Polska” Rejon „Prezydent” w Chorzowie, KWK „Siemianowice” Ruch I w Siemianowicach, HMN „Szopienice” w Katowicach oraz Okręgowego PEC w Gliwicach. Ta ostatnia stanowiła jeszcze ostatni „przyczółek” uzasadniający wznowienie ruchu na wąskotorowym połączeniu Bytomia z Gliwicami, będącym już wówczas „na celowniku” amatorów złomu stalowego. Pośród licznych celnych wniosków, autor wspomnianej pracy inżynierskiej wyrażał zaskoczenie brakiem wykorzystania potencjału przewozowego GKW w zakresie ładunków innych niż węgiel kamienny, proponując zastosowanie kolei wąskotorowej do przewozów odpadów przemysłowych w miejsca po wyeksploatowanych kopalniach surowców mineralnych¹⁹.

Z końcem 1995 r. podporządkowano całą pozostającą w eksploatacji sieć GKW stacji rejonowej Bytom. Poszczególne agendy ZKD włączono do referatów normalnotorowych. Sprawy prowadzone dotychczas przez jeden dział przewozów podzielono trzem różnym referatom – techniczno-ruchowemu, towarowemu i pasażerskiemu, ponadto utworzono nowy referat

utrzymania i taboru kolei dojazdowych, który w składzie czterech osób zastąpił dawne działy drogowy i mechaniczny ZKD. Do końca stycznia 1996 r. likwidacja ZKD w Bytomiu stała się faktem i kierownictwo Śląskiej DOKP mogło odnotować ów wątpliwy i wyjątkowy „sukces”, gdyż w żadnej innej dyrekcji okręgowej, o znacznie mniejszych przewozach wąskimi torami, nie zlikwidowano miejscowych ZKD do chwili likwidacji DOKP jako takich. Wkrótce też obwieszczono formalnie zawieszenie przewozów na kolejnych długich odcinkach, z dniem 1 VI 1996 r. Nowy Karb–Maciejów Śląski oraz Lasowice–Strzybnica Wąsk., 1 IX 1996 r. Chorzów Przeładownia–Huta „Zygmunt”. Wreszcie 1 XII 1996 r. skutecznie zniechęcono bardzo ważnego klienta – HMN „Szopienice”, przedstawiając mu koszty utrzymania 7 km linii wąskotorowej i tym samym zachęcając do przejścia na transport samochodowy – czego konsekwencją było zawieszenie ruchu na 7 km odcinku od odgałęzienia bocznicy KWK „Siemianowice” do Szopienic. Bezpośrednio po tym fakcie, szczególnie na wzmiankowanej linii, rozwinęło się kolejne niepokojące zjawisko: do zwykłych drobnych wandaliszczyków infrastruktury torową dołączyli wandaliszczykowie nowej generacji – firmy prowadzące działalność gospodarczą, wożąc ciężkimi samochodami odpady górnicze i paleniskowe zniszczyły drogi komunalne i torowiska kolejowe w rejonie stacji Paulina, realizując dokładnie to samo zadanie, które niegdyś przez dziesiątki lat wykonywała w tym miejscu kolej wąskotorowa. Działalność złodziei na nieczynnych szlakach osiągnęła niespotykane dotąd rozmiary. Łącznie w 1996 r. przestępcy ukradli 13 830 m szyn, 34 434 podkładek, 98 013 wkrętów, 1592 łubek, 3092 śrub łubkowych, 407 podkładów, dwa komplety rozjazdów i 200 płytek ślizgowych wycenionych na kwotę 306 765,20 zł. Stosunkowo nieliczne były kradzieże elementów taboru – odnotowano utratę 14 resorów, 14 maźnic i 112 kurków hamulcowych (rzeczywista skala procederu była prawdopodobnie już wówczas znacznie większa – rejestr obejmował tylko kradzieże ujawnione)²⁰.

Zakończenie ruchu pasażerskiego na linii Gliwice–Rudy

Uruchomiona w latach 1899–1901 staraniem przedsiębiorstwa tramwajowego kolej lokalna Gliwice–Rudy–Racibórz w 1945 r. została upaństwowiona i włączona do GKW. Na skutek rozwoju komunikacji autobusowej i transportu indywidualnego przewozy na jedynej trasie GKW z regularnym rozkładowym ruchem pociągów pasażerskich Gliwice Trynek–Rudy malały nieprzerwanie od 1954 r., kiedy to osiągnęły najwyższą w historii wartość 1,834 mln pasażerów. W roku 1989 próbowano temu zaradzić, wprowadzając do ruchu 9 nowych, przestronnych rumuńskich wagonów osobowych serii Bxhpi, otwarto też dodatkowy przystanek pasażerski Gliwice Śródmieście nieopodal głównego węzła komunikacyjnego przy placu Piastów. Pozwoliło to jedynie nieco wyhamować spadkowy trend – do efektywnej

15 J. Halor, *Warsztaty naprawcze Górnośląskich Kolei Wąskotorowych w Bytomiu-Rozbarku*, „Świat Kolei” 2010, nr 5, s. 20–28.

16 K. Soida, *Górnośląskie koleje wąskotorowe po 1990 roku*, cz. 1, „Koleje Dawniej i Dziś” 2005, nr 5, s. 24–35.

17 Ibidem.

18 Ibidem.

19 K. Szoltys, *Analiza potrzeb modernizacyjnych na wybranych bocznicach Górnośląskich Kolei Dojazdowych*, Katowice 1995, praca dyplomowa na Wydziale Inżynierii Materiałowej, Metalurgii i Transportu Politechniki Śląskiej.

20 K. Soida, *Górnośląskie koleje ...*, cz. 1, s. 24–35.

obsługi większości kursów wystarczyłby ekonomiczny wagon motorowy, którego od czasów powojennych brakowało. Dwa lata później, 4 XI 1991 r., ze względu na złe wyniki ekonomiczne zarządzeniem nr 59 naczelnego dyrektora Śląskiej DOKP wstrzymano kursowanie pociągów osobowych, co okazało się początkiem postępującego procesu niszczenia tej kolei lokalnej, jednej z najbardziej wartościowych w Polsce z punktu widzenia turystyki i dziedzictwa kulturowego. Nieco wcześniej, 1 X 1991 r., miało miejsce formalne zamknięcie lokomotywowni w Rudach i przeniesienie drużyn do Bytomia Karbia. Sporadyczny ruch towarowy do Markowic Raciborskich odbywał się do marca 1992 r.

Cała linia wąskotorowa z Gliwic do Markowic w marcu 1993 r. została jako dobro kultury wpisana do rejestru zabytków „A” przez konserwatora wojewódzkiego w Katowicach. Dnia 24 I 1994 r. ZKD w Bytomiu rozpoczął proces przekazywania majątku PKP w granicach gminy Kuźnia Raciborska samorządowi, a 11 maja Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrze uzyskało zezwolenie ministra transportu i gospodarki morskiej na prowadzenie przewozu osób na odcinku Gliwice Wąsk.–Markowice²¹. Jednostka ta nie zdołała jednak zrealizować zamierzeń. Towarzystwo Miłośników GKW (TMGKW), które podjęło się zagospodarowania obiektów stacji w Rudach zgromadziło tam kolekcję taboru wąskotorowego, pozyskanego z górnośląskich zakładów. Tor szlakowy był tymczasem sukcesywnie rozkradany, przy czym największa skala kradzieży i dewastacji miała miejsce w samych Gliwicach.

W strukturach Dyrekcji Kolei Dojazdowych

Nadzieje na zmianę systemowego podejścia do kolei wąskotorowych, traktowanych przez kierownictwo PKP od wielu już dekad jako przestarzały środek transportu skazany na likwidację, wiązano z powołaniem w ramach PKP Dyrekcji Kolei Dojazdowych (DKD), która rozpoczęła działanie 15 V 1998 r. i przejęła zarząd nad wszystkimi jeszcze czynnymi kolejami wąskotorowymi w Polsce. Dnia 1 VII 1998 r. powstała w Bytomiu Sekcja Kolei Dojazdowych z siedzibą w dyrekcji warsztatów przy ul. Brzezińskiej 27, gdzie przeniesiono biura z dawnej reprezentacyjnej dyrekcji GKW przy ul. Powstańców Warszawskich 1. Równocześnie nastąpiła likwidacja lokomotywowni i odcinka utrzymania w Bytomiu Karbiu oraz stacji zbiorczej w Maciejkowicach, gdzie zaledwie kilka miesięcy wcześniej, 1 II 1998 r., przeniesiono jej siedzibę z Bytomia Karbia.



Źródło: Fot. Jakub Halor.

Rycina 7. W sierpniu 1999 r. nic nie zapowiadało rychłego wstrzymania obsługi Elektrowni „Chorzów”, GKW przeprowadziły nawet remont kapitalny południowego toru na dwutorowym odcinku Maciejkowice–Pole Północne

Przekształcenia organizacyjne nie zmieniły mentalności kadr zarządzających PKP. Dnia 5 X 1998 r. podjęto formalną decyzję o fizycznej likwidacji nieczynnych odcinków Nowy Karb–Maciejów i Maciejów–Gliwice Wąsk., od kilku lat już częściowo nieprzejezdnych ze względu na kradzieże szyn i akcesoriów torowych. Tym samym utracona została iluzoryczna szansa na zachowanie ciągłości trasy pomiędzy Bytomiem, Gliwicami i Rudami, ostatecznie zniweczono potencjalną możliwość zaopatrzenia wąskim torem składnic węgla, PEC w Gliwicach i wznowienia obsługi Elektrowni „Miechowice” w Bytomiu. Także nadzieje na podjęcie zaopatrzenia ciepłowni w Siemianowicach Śląskich nie doczekały się realizacji, DKD wykazała się tradycyjną dla PKP pasywną postawą, daleką od nieubłaganych zasad biznesu²².

Na koniec 1999 r. długość eksploatacyjna sieci GKW wynosiła zaledwie 40 km. Ostatnim polem przewozów towarowych GKW pozostawała obsługa Elektrowni „Chorzów”, zaopatrywanej wąskim torem od zarania swej historii w 1898 r. i posiadającej własne wąskotorowe bocznice do rozładunku miazłu węglowego do zbiorników wgłębnych oraz załadunku żużla i popiołów z pieców. Załadunek miazłu węglowego dla elektrowni odbywał się w kopalniach „Siemianowice” oraz „Rozbark” i „Centrum” (dawniej „Dymitrow”) w Bytomiu. W listopadzie 1999 r. wstrzymano ruch kopalni w Siemianowicach. Aż do zakończenia wydobycia ładowano tu pociągi na bocznicę wąskotorowej, natomiast wcześniej likwidacji uległa bocznic normalnotorowa. Konsekwencją tego zdarzenia stało się ostateczne zamknięcie dla potrzeb technicznych największej stacji wąskotorowej w Polsce po sezonie letnim 2000 r. Mająca ponad 7 km długości torów stacyjnych i dwie nastawnie stacja Maciejkowice pozostała bez pracy. Setki odstawionych na niej węglarek stały się atrakcją dla miejscowych złodziei złomu, którzy dniem i nocą „pracowali”, demontując dające się łatwo wynieść elementy wyposażenia²³.

22 K. Soida, *Górnośląskie koleje...*, cz. 2, s. 20–31.

23 J. Halor, *Stacja Maciejkowice, „Świat Kolei”* 2006, nr 2, s. 24–33.



Źródło: Fot. Jakub Halor.

Rycina 8. Ostatnie dni funkcjonowania wąskotorowej bocznicę nawęglania Elektrowni „Chorzów”, 15 V 2001 r.

Dnia 15 V 2000 r., zaledwie po dwóch latach funkcjonowania nowej jednostki, Zarząd PKP wszczął procedurę przygotowania likwidacji DKD. Rozpoczął się proces likwidacji kolei wąskotorowych w całej Polsce w oparciu o ustawę o restrukturyzacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe, otwierając możliwość nieodpłatnego przejścia ich majątku przez władze samorządowe.

Zakończenie przewozów towarowych

Mało znanym faktem było krótkotrwałe wznowienie obsługi małej, zdolnej przyjąć tylko trzy wagony miesięcznie składnicy węgla w Miasteczku Śląskim w drugiej połowie 2000 r. Zamówienia na przewóz miazłu węglowego wąskim torem do Elektrowni „Chorzów” wstrzymane zostały w lutym 2001 r., już wcześniej w coraz większym stopniu korzystano tu z transportu samochodowego, z roku na rok malała ilość węgla przewożona wąskim torem. Okresy pracy, gdy na szlak wyjeżdżały cztery pary pociągów węglowych każdego dnia przeplatały się z kilkutygodniowym czasem postoju, szczególnie w wakacje. Każda dłuższa przerwa w ruchu pociągów była dla zupełnie bezkarnych złodziei okazją dla rozkradzenia śrub i podkładek mocujących szyny, a pierwszy pociąg jadący na szlak po przerwie musiał być wyposażony w narzędzia i materiały dla uzupełnienia ubytków w torze spowodowanych przez przestępców. Istniały jeszcze teoretycznie możliwości przejścia przewozów żużla i popiołów – odpadów z Elektrowni „Chorzów”, możliwa była także – przynajmniej teoretycznie – zmiana formy organizacji GKW w spółkę z udziałem samorządów i prywatnego operatora, jednak perspektywy wznowienia obsługi ostatniego strategicznego klienta były mizerne.



Źródło: Fot. D. Kiper.

Rycina 9. Lokomotywa Lxd2 prowadzi dawnym dwutorowym odcinkiem z Maciejkowic skład 24 próżnych węglarek Wddxhp, 15 V 2001 r.

W kwietniu 2001 r. Elektrownia „Chorzów” rozpoczęła bowiem rozległe prace modernizacyjne połączone z całkowitą przebudową dotychczasowego systemu zaopatrzenia. Po modernizacji przedsiębiorstwo miało przez co najmniej 10 lat zużywać milion ton miazłu węglowego rocznie, lecz umowy zaopatrzeniowe podpisano już z Nadwiślańską Spółką Węglową i normalnotorowym przewoźnikiem PKP Cargo. Kolej wąskotorowa rozpatrywana była także jako docelowy przewoźnik miazłu, jednak miała zbyt mało atutów, by sprostać konkurencji. Fatalna aura niepewności, od lat wisząca nad kolejami wąskotorowymi, była ważnym czynnikiem działającym na niekorzyść GKW. Problemem nie był potencjał przewozowy, w zupełności wystarczający do sprostania wyteżonym zadaniom przewozowym – GKW dysponowały w końcu 2000 r. flotą 15 ciężkich lokomotyw serii Lxd2 i 431 nowych węglarek samowładowczych serii Wddxhp o ładowności 17 t wyposażonych w hamulec pneumatyczny. Organizacja ruchu, elastyczność i terminowość zaopatrzenia mogły być bez wątplenia konkurencyjne wobec normalnotorowego PKP Cargo. Nawet prędkość handlowa wąskotorówki była atutem – znaczna część linii Bytom Karb Wąsk.–Maciejkowice została w 1999 r. wyremontowana i pozwalała w praktyce na bezpieczne rozwinięcie maksymalnej prędkości 40 km/h. Jednak inwestor nie mógł zaakceptować ograniczenia rynku dostawców miazłu dla elektrowni do dwóch zagrożonych rychłą likwidacją kopalń bytomskich – a tak przedstawiały się możliwości GKW w 2001 r. po porzuceniu przez PKP ¾ sieci torowej i większości bocznic w poprzedniej dekadzie. Utraciły więc GKW możliwości wykorzystania ogromnej rezerwy przewozowej. Przewozy miazłu węglowego dla Elektrowni „Chorzów”, ostatniego strategicznego klienta GKW, uruchomiono raz jeszcze po skierowanej do dyrekcji elektrowni przez autora niniejszego tekstu, wówczas czynnego działacza Fundacji Wieku Pary, prośbie o umożliwienie realizacji filmu dokumentalnego. W dniach 11–16 V 2001 r. ostatnią umowę przewozową na dostawę ponad 1000 t miazłu węglowego dla chorzowskiej elektrowni zrealizowały pociągi ładowane w kopalniach „Szombierki-Centrum” oraz „Rozbark”.

21 K. Soida, *Kolej Gliwice Trynek–Rudy–Racibórz*, Łódź 1998, s. 80–81.

W ten sposób uwiecznione zostały procesy technologicznego załadunku, przewozu i rozładunku węgla wąskim torem, szczególnie że sama elektrownia od momentu powstania w 1898 r. była dostosowana do obsługi przez podsystem transportu wąskotorowego²⁴.

Dnia 10 V 2001 r. odbyło się w Bytomiu spotkanie rozpoczynające trudny proces przekazania GKW samorządom. Na zaproszenie DKD pojawili się jedynie przedstawiciele władz miejskich Bytomia, Tarnowskich Gór i Miasteczka Śląskiego – powiatów zainteresowanych przetrwaniem GKW. Nie odpowiedział na zaproszenie wojewoda śląski i Sejmik Województwa Śląskiego, zabrakło też przedstawicieli innych miast górnośląskich, przez których tereny przebiegają lub przebiegały linie GKW. Nie pojawił się także wojewódzki konserwator zabytków, który unikał podjęcia jednoznacznej decyzji w sprawie wpisania GKW przynajmniej w części fizycznie jeszcze istniejącej i eksploatowanej do rejestru zabytków, co wykluczyło próby rozpoczęcia procedury nadania GKW statusu zabytku światowego dziedzictwa kolejowego (World Railway Heritage) jako najstarszej nieprzerwanie czynnej kolei wąskotorowej²⁵.

Górnośląskie Koleje Wąskotorowe atrakcją turystyczną

Wielką popularnością cieszyły się wycieczki turystyczne pociągami wąskotorowymi na szlakach przeznaczonych do ruchu towarowego, organizowane przez PKP na zasadach czarterowych dla dużych zakładów pracy będących na co dzień klientami bocznicy. Dnia 31 V 1975 r. zainaugurowano rozkładowy ruch turystyczny w relacji Bytom Wąsk.–Miasteczko Śląskie Wąsk. w soboty i niedziele na atrakcyjnej trasie przebiegającej przez lasy Dąbrowy Miejskiej, obok osiedla w Suchej Górze, w pobliże zalewu Chechło, urządzonego jak wiele zbiorników wodnych w okolicy w miejscu dawnej kopalni piasku i będącego popularnym wśród mieszkańców Bytomia miejscem letniego plażowania. Trzy pary pociągów kursowały tylko do końca sezonu letniego, po czym ruch na długo zawieszono ze względu na... nadmierną frekwencję i braki taboru wagonowego, który pozyskiwano z rezerw linii Gliwice–Rudy.

Do pomysłu powrócono w latach 90. W okresie wakacyjnym, gdy malały zamówienia na dostawy miału węglowego, trudno było znaleźć zatrudnienie dla pracowników i w ten sposób można było wykorzystać rezerwy kadrowe. Warsztaty naprawcze zbudowały 17 wagonów osobowych „letniaków” na podwoziach nowych węglarek serii Wddxhp z hamulcem pneumatycznym. Począwszy od 4 VI 1993 r., co roku wznawiano sezonowy ruch pasażerski. Poranne i popołudniowe kursy były w słoneczne dni wolne od pracy tak oblegane, że pasażerowie

z trudem mieścili się w składzie złożonym nawet z 14 wagonów. W roku 1998 uruchomiono 214 rozkładowych pociągów turystycznych w relacji Bytom Wąsk.–Miasteczko Śląskie Wąsk. oraz 68 pasażerskich pociągów czarterowych dla młodzieży szkolnej (48 w relacji Kopalnia „Siemianowice”–Tarnowskie Góry Wąsk., a 20 w relacji Elektrownia „Chorzów”–Tarnowskie Góry). W sezonie letnim 1999 r. w rozkładzie jazdy wprowadzono ruch także w dni robocze, a ponadto kursy w wydłużonej relacji Siemianowice Śląskie–Bytom Wąsk.–Miasteczko Śląskie Wąsk. w soboty, niedziele i święta. W tym celu w Siemianowicach przy ul. Bohaterów Westerplatte, w Bytkowie przy ul. Oświęcimskiej oraz w Chorzowie przy Dolinie Górnika w rezerwacie „Żabie Doły” zbudowano perony przystankowe.



Źródło: Fot. J. Kufa.

Rycina 10. Wolontariusze SGKW odbudowują skradziony tor szlakowy, 22 VI 2002 r.

Wkrótce po najbardziej udanym w historii przewozów turystycznych na GKW sezonie letnim 2001, 1 X 2001 r. DKD została postawiona w stan likwidacji i rozpoczęto sukcesywne zwalnianie pracowników. Likwidator DKD uzyskał od Zarządu PKP szerokie prerogatywy, pozwalające na przekazywanie samorządom majątku kolei wąskotorowych na cele komunikacyjne, przy czym nie musiał to być samorząd, na terenie którego leżał dany fragment linii kolejowej. Przekazaniu podlegał tabor kolejowy potrzebny do wykonywania działań transportowych oraz grunty i nieruchomości (czasowo w formie użyczenia – do chwili formalnego uregulowania stanu prawnego, pozwalającego na przekazanie nieodpłatne). Zapisy umowy użyczenia taboru obligowały samorządy do eksploatacji celem świadczenia usług przewozowych, a w przypadku zaniechania ich użytkowania tabor miał być zwrócony do PKP. Dnia 1 I 2002 r. GKW zatrudniały już tylko 12 osób, zaś 1 VI 2002 r. ostatnie trzy osoby. Utracona została całkowicie zdolność do prowadzenia przewozów, zaś w sezonie zimowym złodzieje poczynili kolosalne zniszczenia w infrastrukturze i taborze²⁶.

26 K. Soida, *Górnośląskie koleje...*, cz. 2, s. 20–31.

W tej fatalnej sytuacji ostoją okazało się środowisko entuzjastów kolei. Nastąpiła wielka mobilizacja grupy osób chcących uchronić GKW od likwidacji, przy aktywnej współpracy z władzami Bytomia. Już wcześniej miasta Bytom, Tarnowskie Góry, Miasteczko Śląskie, Siemianowice, Chorzów podjęły inicjatywę przejęcia od PKP linii wąskotorowych w użytkowanie i utrzymania ruchu GKW jako kolei historycznej o charakterze turystycznym. Jednak tylko trzy pierwsze miasta podpisały ostatecznie umowę z nowym operatorem kolei turystycznej. Początkowo było to kątowickie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, następnie powołano do tego celu Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (SGKW) z siedzibą w Bytomiu. Wolontariusze SGKW przeszli prawdziwy chrzest bojowy i wielkim nakładem pracy zdołali uzupełnić szlak zniszczony przez złodziei, wznawiając ruch pociągów turystycznych. Od kwietnia do czerwca 2002 r. naprawiono 11 km toru szlakowego na odcinku z Bytomia do Miasteczka Śląskiego, z czego ok. 500 m odbudowano od podstaw²⁷.



Źródło: Fot. J. Kufa.

Rycina 11. Setki pozbawionych zatrudnienia węglarek na torach przed halą napraw wagonów warsztatów w Bytomiu-Rozbarku, 31 V 2002 r.

Dnia 29 VI 2002 r. o godzinie 8.50 z Bytomia do Miasteczka Śląskiego odjechał pierwszy pociąg turystyczny uruchomiony siłami entuzjastów kolei. Formalne przekazanie przez PKP gminie Bytom wybranych sztuk majątku ruchomego oraz użyczenie niezbędnych do prowadzenia ruchu nieruchomości gminom Bytom, Tarnowskie Góry i Miasteczko Śląskie miało miejsce 11 X 2002 r. Siemianowice i Chorzów nie przyjęły oferty SGKW na obsługę relacji z Chorzowa i Siemianowic. Bezpośrednim efektem zaprzestania ruchu na linii Bytom–Siemianowice w sezonie letnim 2002 r. i braku nadzoru nad infrastrukturą ze strony PKP stały się zmasowane kradzieże, w wyniku których od jesieni 2002 do wiosny 2003 r. szlak ten został praktycznie rozebrany, a zabytkowe budynki i nastawnie stacji Maciejkowice rozszabrowane. Jeszcze wiosną 2003 r. prezydent Siemianowic deklarował wolę jego odbudowy, jednak likwidator DKD zerwał wcześniejsze porozumienie, uzasadniając to brakiem decyzji ze strony

27 J. Halor, *Górnośląskie Koleje Wąskotorowe: Aktualności*, <http://www.gkw.pl/pl-aktual.htm> (dostęp: 8 VI 2019).

Chorzowa, a co za tym idzie połączenia z Bytomiem. Argumentacja taka była o tyle niezrozumiała, że 29 XI 2002 r., tenże sam likwidator DKD przekazał nieodpłatnie majątek ruchomy o znacznej wartości w postaci lokomotyw, dziesiątek wagonów osobowych i towarowych oraz elementów wyposażenia warsztatowego z Bytomia na rzecz od dawna pozbawionej połączeń wąskotorowych gminy Racibórz. Począwszy od maja 2003 r., torowiska od granicy Bytomia w kierunku wschodnim, które nie padły jeszcze łupem złodziei (włączając w to stacje Bytków Wąsk. i Maciejkowice), były na zlecenie DKD niszczone i złomowane, a częściowo przekazane TMGKW – rzekomo na potrzeby odbudowy szlaku kolei Gliwice Trynek–Rudy–Racibórz, którego ówczesny prezes popadł niebawem w konflikt z prawem, sprzedając powierzone mu szyny w chorzowskim skupie złomu²⁸.



Źródło: Fot. Jakub Halor.

Rycina 12. Pociąg turystyczny wiozący kilkuset pasażerów z Bytomia na majówkę, 2005 r.

Tymczasem w Bytomiu w dniach 12–14 IX 2003 r. zorganizowane zostały uroczyste obchody 150-lecia GKW, w formie festynu dla szerokiej publiczności, którego celem była popularyzacja historycznej kolei wśród mieszkańców górnośląskiej aglomeracji. Ważnym jego elementem było pierwsze ogólnopolskie seminarium poświęcone sytuacji kolei wąskotorowych w Polsce²⁹. Bezinteresowny wkład miłośników w zachowanie GKW jako kolei historycznej i turystycznej doceniła 11 XI 2005 r. kapituła konkursu Pro Publico Bono, przyznając bytomskiemu SGKW wyróżnienie w kategorii inicjatyw obywatelskich na rzecz kultury i dziedzictwa narodowego.

24 J. Halor, *Koniec epoki Górnośląskich Kolei Wąskotorowych*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 4, s. 50–57.

25 Ibidem.

28 A. Madejczyk, *Hurtowo i z bezczelnością*, „Dziennik Zachodni” nr 133 z 8 VI 2004.

29 [Sto pięćdziesiąt] 150 lat Górnośląskich Kolei Wąskotorowych: materiały I-go ogólnopolskiego seminarium poświęconego kolejom wąskotorowym zorganizowanego w ramach jubileuszu 150-lecia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, red. J. Halor, Bytom 2003.

Tabela 2. Przewozy GKW w latach 1980–2004

Lata	Przesytki towarowe [t]	Przewozy pasażerów
1980	4 315 625	221 808
1981	3 051 264	217 035
1982	2 674 408	211 709
1983	2 680 903	205 461
1984	2 802 486	194 218
1985	2 649 677	188 066
1986	2 802 677	168 915
1987	2 796 558	142 857
1988	2 467 545	135 885
1989	2 322 587	132 216
1990	1 725 562	126 019
1991	1 190 159	90 292
1992	897 935	8 030*
1993	616 624	18 338**
1994	434 312	24 929**
1995	374 530	33 402**
1996	236 115	20 396**
1997	178 055	28 920**
1998	163 681	33 635**
1999	126 489	37 735**
2000	64 793	32 024**
2001	35 617	44 165**
2002	–	9 500***
2003	–	35 000***
2004	–	26 294***

* Przewozy zastępczą komunikacją autobusową.
** Przewozy turystyczne.
*** Przewozy turystyczne po wyłączeniu GKW ze struktur PKP (dla lat 2002–2003 wartości przybliżone).

Źródło: Opracowanie własne za: K. Soida, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku*, t. 2, Katowice 2001, s. 18–23; K. Soida, *Górnośląskie koleje wąskotorowe po 1990 roku*, cz. 2, „Koleje Dawniej i Dziś” 2005, nr 6, s. 30.

Podsumowanie

Transport wąskotorowy w przemysłowej aglomeracji bronił się swoimi parametrami techniczno-eksploatacyjnymi, przyjaznością dla środowiska, niskim poziomem kosztów zmiennych i akceptowalnym poziomem kosztów stałych. Liczne zakłady przemysłowe mogły sprawnie funkcjonować dzięki kolei wąskotorowej, zaś kolej ta w dotychczasowej formie mogła istnieć tylko dzięki kopalniom, hutom i elektrowniom. Te zapewniały kolei ciągły dopływ i zbyt towarów do przewozu, uzasadniając jej dalsze istnienie. Przez długi okres GKW była rentowna i taką mogła pozostać. Wymagało to jednak prowadzenia racjonalnej eksploatacji kolei w strukturach PKP w połączeniu z nowoczesnymi działaniami marketingowymi.

Tymczasem jeszcze zanim zaczęła chylić się ku upadkowi gospodarka regionu oparta na przemyśle ciężkim, PKP nie tylko w konsekwencji zmieniających się warunków ekonomicznych, ale też w ramach celowej polityki likwidowania kolei wąskotorowych w imponującym tempie traciły kolejnych kontrahentów i ograniczały możliwości operacyjne. Kiedy stopniowo zamykano bocznice wielkich zakładów przemysłowych, przy racjonalnie prowadzonej eksploatacji kolei można było utrzymać obsługę mniejszych klientów, pozyskać nowych, rozszerzyć ofertę przewozów pasażerskich oraz uruchomić usługi inne niż przewozowe. Działania takie mogły powstrzymać regres unikatowego systemu transportu szynowego i dać podstawy do dalszej eksploatacji jego infrastruktury, chociaż nie w tak rozbudowanej formie, jak to miało miejsce, gdy czynne były liczne huty i kopalnie.

Kryzys gospodarczy i wprowadzenie stanu wojennego wpłynęły na załamanie poziomu przewozów w 1981 r. W kolejnych latach ustabilizowały się one na poziomie średnio o połowę niższym niż w dotychczasowej powojennej historii. Począwszy od 1989 r. postępował gwałtowny spadek tak długości linii, jak i wartości przewozów towarowych, aż do ich całkowitego wstrzymania w roku 2001. Zasadniczą przyczyną tych zjawisk był postępujący demontaż przemysłu ciężkiego w okresie transformacji gospodarczej. Towarzyszyły temu niekorzystne dla kolei wąskotorowych decyzje organizacyjne, a nawet celowy sabotaż ich działań przez kierownictwo Śląskiej DOKP, niweczące starania własnych pracowników – kolejarzy wąskotorowych zabiegających o utrzymanie miejsc pracy. W konsekwencji doszło do zniszczenia rozległej sieci kolei wąskotorowej, która obsługiwała lokalne przewozy towarów w konurbacji górnośląskiej, w ogromnym stopniu odciążając transport drogowy. Dwa historyczne odcinki GKW przetrwały do dnia dzisiejszego, prowadzony jest na nich sezonowo turystyczny ruch pasażerski.

Summary

Beginning with the mid-19th century, the extensive network of the Upper Silesian Narrow-Gauge Railways (USNGR) was the key element in the system of cargo transport within almost the

whole industrial district, making a rare phenomenon of state railways of the local reach dedicated to freight transport, which was integrated with the industrial production of the region and forming chiefly direct connections between senders and receivers. The economic crisis and the introduction of the martial law in Poland brought about a decline in the level of transport in 1981 and – beginning with 1989 – there followed a rapid decrease in the length of available narrow-gauge railways lines as well as in the value of freight transport until its complete suspension in 2001. The main causes behind those phenomena were the progressing disintegration of the industry in the period of economic transformation and organizational decisions taken by the management of the Polish State Railways, which were not favourable for the narrow-gauge railroads. Nowadays, along two historical sections of the USNGR, which have survived until today thanks to endeavours of railway enthusiasts and support of the local government, only tourist passenger transport is run.

Bibliografia

Archiwum Państwowe w Katowicach, Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Katowice, sygn. 301/IV/476, Kierunki pracy w zwalczaniu niegospodarności i przestępczej działalności w zakresie zabezpieczenia realizacji planu 5-letniego w transporcie państwowym, Katowice, 21 października 1965 r., s. 193–195.

Załącznik nr 4 do przepisów R-13 „Przepisy o użytkowaniu urządzeń ogólnoeksploatacyjnych sieci łączności PKP”, Ministerstwo Komunikacji, Warszawa 1971.

[Dwadzieścia pięć] 25 lat Katowickiego Okręgu Kolejowego, Kronika Gospodarcza (1945 r.–1970 r.), DOKP, Katowice 1970.

Frużyński Adam, *Kopalnie węgla kamiennego w Polsce*, Łódź 2012.

Halor Jakub, *Górnośląskie Koleje Wąskotorowe: Aktualności*, <http://www.gkw.pl/pl-aktual.html>.

Halor Jakub, *Koniec epoki Górnośląskich Kolei Wąskotorowych*, „Koleje Małe i Duże” 2001, nr 4, s. 50–57.

Halor Jakub, *Stacja Maciejkowice*, „Świat Kolei” 2006, nr 2, s. 24–33.

Halor Jakub, *Warsztaty naprawcze Górnośląskich Kolei Wąskotorowych w Bytomiu-Rozbarku*, „Świat Kolei” 2010, nr 5, s. 20–28.

Keller Dawid, KW PZPR w Katowicach wobec problemów komunikacyjnych województwa katowickiego w latach`60. – przyczynek badawczy, praca w druku.

Madejczyk Andrzej, *Hurtowo i z bezczelnością*, „Dziennik Zachodni” nr 133 z 8 VI 2004.

Soida Krzysztof, *Górnośląskie koleje wąskotorowe po 1990 roku*, cz. 1, „Koleje Dawniej i Dziś” 2005, nr 5, s. 24–35.

Soida Krzysztof, *Górnośląskie koleje wąskotorowe po 1990 roku*, cz. 2, „Koleje Dawniej i Dziś” 2005, nr 6, s. 20–31.

Soida Krzysztof, *Kolej Gliwice Trynek–Rudy–Racibórz*, Łódź 1998.

Soida Krzysztof, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku*, t. 1–2, Katowice 1996–2001.

[Sto pięćdziesiąt] 150 lat Górnośląskich Kolei Wąskotorowych: materiały I-go ogólnopolskiego seminarium poświęconego kolejom wąskotorowym zorganizowanego w ramach jubileuszu 150-lecia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, red. Jakub Halor, Bytom 2003.

Szołtys Krzysztof, *Analiza potrzeb modernizacyjnych na wybranych bocznicach Górnośląskich Kolei Dojazdowych*, Katowice 1995, praca dyplomowa.

Kryzys kolei wąskotorowych w Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych na przełomie XX i XXI wieku

The crisis of the narrow-gauge railways in the Western Regional Directorate of the State Railways at the turn of the 20th and the 21st centuries

Słowa kluczowe: koleje dojazdowe, koleje wąskotorowe, Zachodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
Keywords: access railroads, narrow-gauge railways, Western Regional Directorate of the State Railways

Po zakończeniu II wojny światowej przystąpiono w Polsce do upaństwowiania podstawowych gałęzi gospodarki narodowej. Proces ten objął także koleje wąskotorowe włączane w strukturę Polskich Kolei Państwowych (PKP). Do końca lat 40. XX w. znacjonalizowane zostały m.in. koleje samorządowe w zachodniej części kraju. Po upaństwowieniu poszczególnych kolei tworzone zarządy kolei wąskotorowych. Z dniem 1 I 1950 r. rozpoczął działalność Wydział Kolei Wąskotorowych w Poznaniu, któremu podlegały istniejące zarządy terenowe. W roku 1957 nastąpiła reorganizacja struktur i zarządy terenowe zlikwidowano. W ich miejsce utworzono Zarząd Kolei Dojazdowych w Poznaniu (ZKD Poznań) funkcjonujący w ramach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu (DOKP Poznań) – od 1975 r. Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu (ZDOKP Poznań). Dnia 10 IX 1996 r. Zarząd PKP przyjął uchwałę, zgodnie z którą odstąpiono od scentralizowanego zarządzania poprzez dyrekcje okręgowe. Od początku 1997 r. ich zadania przejęły sektory i pioniry PKP, z których każdy zajmował się inną dziedziną, np. infrastrukturą, przewozami pasażerskimi itp. Swoją działalność ZDOKP Poznań i ZKD Poznań zakończyły 30 VI 1998 r. Od 1 VII 1998 r. funkcjonowała Dyrekcja Kolei Dojazdowych z siedzibą w Warszawie. W jej skład wchodził Zamiejscowy Wydział Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Poznaniu, w którym jednostkami składowymi były sekcje kolei dojazdowych¹. Zmiany struktury organizacyjnej były jednym z działań prowadzących do likwidacji kolei wąskotorowych.

Coraz poważniejsze zagrożenie likwidacji kolei wąskotorowych przez PKP pod koniec lat 90. XX w. nie było niczym nowym. Ich coraz trudniejsza sytuacja wynikała z wielu czynników, m.in.: ze złego gospodarowania, niedoinwestowania i centralnego zarządzania nawet w kwestiach najdrobniejszych spraw. Nieekonomiczność kolei wąskotorowych próbowano wykazać już na przełomie lat 50. i 60. XX w. Pod koniec lat 50. XX w. rozważano możliwość likwidacji Opalenickiej i Wrocławskiej Kolei Dojazdowej (KD)². Z kolei w październiku 1961 r. w Poznaniu odbyło się posiedzenie wojewódzkiej Komisji Koordynacji Przewozów, podczas którego jednym z tematów była kwestia likwidacji Śmigielskiej KD i przekazania świadczonych przez nią usług transportowych Wojewódzkiemu Przedsiębiorstwu Polskiej Komunikacji Samochodowej (PKS) w Poznaniu³. Poza przedstawionymi kwestiami, trudności w przewozach pasażerskich w latach 90. XX w. generował spadek zainteresowania przejazdami kolejowymi, na skutek zmniejszania zatrudnienia ludności w przemyśle oraz rozwoju motoryzacji indywidualnej. Ponadto zmiany w gospodarce skutkowały mniejszymi przewozami towarowymi⁴.

Pomysł likwidacji kolei dojazdowych nie dochodził jednak do skutku z powodu pojawiających się w kraju problemów, takich jak niedobór taboru PKS, zły stan dróg publicznych, kryzys paliwowy roku 1973 oraz mroźne i śnieżne zimy powodujące paraliż na drogach, z którymi radziły sobie załogi kolei wąskoto-

rowych. Całkowita likwidacja poszczególnych kolei dojazdowych została odłożona w czasie. Jednak już pod koniec lat 60. XX w. zawieszano przewozy na nierentownych odcinkach. W sumie w latach 1966–1990 rozebrano 531 km torów. Najbardziej zmniejszyła się sieć Średzkiej KD (m.in. w pierwszej połowie lat 70. XX w. odcinek Poznań Kobylepole–Środa Miasto o długości 46 km) oraz Krotoszyńskiej KD (po likwidacji linii Pleszew Wschód–Broniszewice w 1973 r. i Krotoszyn Wąsk.–Pleszew Wąsk. w 1986 r., o łącznej długości 42 km, pozostał jedynie odcinek Pleszew Wąsk.–Pleszew Miasto liczący zaledwie 4 km, dlatego od tamtego czasu nieoficjalnie zaczęto stosować nazwę Pleszewska KD).

Pierwszą całkowicie zamkniętą koleją wąskotorową dyrekcji poznańskiej była Wieluńska KD (w dyrekcji od 1958 r.), na której ruch pociągów zawieszono 1 IX 1987 r. Podobny los 1 VII 1991 r. spotkał Jarocińską KD (z torem o szerokości 600 mm) oraz 15 IX 1991 r. Wrocławską KD (w dyrekcji od 1960 r.)⁵. Ponadto z dniem 31 VIII 1995 r. zawieszono ruch pociągów na Opalenickiej KD. W ich miejsce wprowadzono zastępczą komunikację autobusową. Na przyspieszenie tej decyzji wpłynął fakt odcięcia toru do załadunku wagonów normalnotorowych na transporty podczas przebudowy stacji w Opalenicy w czerwcu 1994 r. (mimo zapowiedzi tor nie został odbudowany)⁶.



Źródło: Fot. ze zbiorów Pawła Jakuboszczaka.

Rycina 1. Jako pierwszą w dyrekcji poznańskiej zamknięto Wieluńską KD. Pociąg z parowozem serii Px48 na stacji Praszka, lata 70. XX w.

Według stanu z 1 I 1995 r. pod zarządem PKP znajdowały się 24 koleje dojazdowe, w tym osiem w ZDOKP Poznań. Wszystkie posiadały tory o ujednoliconej szerokości 750 mm. Ich ogólną charakterystykę przedstawia tabela 1. W ramach uzupełnienia należy dodać, że z dniem 1 XII 1991 r. zlikwidowano Zarząd Kujawskiej KD i wyodrębniono z niego trzy niezależne koleje – Gnieźnieńską KD, Krośniewicką KD i Sompolińską KD. Poza tym do 1974 r. do DOKP Poznań należała Żnińska Kolej Dojazdowa, którą następnie włączono do DOKP Gdańsk. Ponadto od czerwca 2001 r. Zamiejscowemu Wydziałowi Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Poznaniu podlegały sekcje wyodrębnione z Pomorskich

KD (koleje koszańska, gryficka i stargardzka)⁷. W roku 1995 ZKD w Poznaniu zarządzał 467 km kolei wąskotorowych, na których działało: 26 stacji, osiem lokomotywni, 10 odcinków drogowych i utrzymania, jeden rejon budynków⁸.

Tabela 1. Zestawienie kolei wąskotorowych ZDOKP Poznań na 1 I 1995 r.

Lp.	Nazwa kolei	Rok powstania	Rok upaństwowienia	Długość [km]	
				budowlana	eksploatowana
1	Kaliska KD	1914	1949	67	59
2	Krotoszyńska KD	1900	1949	4	4
3	Opalenicka KD	1886	1948	35	35
4	Średzka KD	1902	1949	14	14
5	Śmigielka KD	1900	1949	24	24
6	Krośniewicka KD	1910	1918	181	161
7	Sompolińska KD	1914	1918	143	132
8	Gnieźnieńska KD	1896	1949	38	38

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: AŚKW, Koleje dojazdowe – stan obecny i przewidywany, Dyrekcja Generalna PKP, Biuro Strategii, Warszawa 1995, s. 3; P. Korcz, *Atlas wąskotorówek*, Poznań 2006, s. 25–81.

Do prowadzenia przewozów koleje dojazdowe dysponowały zróżnicowanym przekrojem taboru. Dominowały pojazdy produkcji rumuńskiej fabryki 23 August FAUR w Bukareszcie (lokomotywy spalinowe serii Lxd2, wagony motorowe serii MBxd2 oraz wagony osobowe typu A208P). Był to ostatni tabor zakupiony przez PKP do obsługi kolei wąskotorowych i dominował on w obsłudze przewozów. Ponadto w ruchu znajdował się tabor polskiej produkcji. Na kolei krośniewickiej eksploatowano wagony motorowe serii MBxd1 starszego typu z lat 60. XX w. Użytkowane były także lokomotywy spalinowe serii Lyd1 i wagony osobowe typu 1Aw i 3Aw/1. Występowały pojedyncze czynne parowozy serii Px48 (dominowały one w obsłudze pociągów na Średzkiej KD). Jeszcze bardziej zróżnicowany był park wagonów towarowych. Przeważały transportery, czyli specjalne platformy do przewożenia wagonów normalnotorowych. Ponadto eksploatowano wiele wagonów produkcji polskiej i zagranicznej (pozostałych z okresu budowy kolei podczas zaborów). Szczegółowy ilostan taboru trakcyjnego i parku wagonowego według stanu z 1 XII 2000 r. przedstawiają tabele 2–4.

1 J. Pawicki, *Sto lat Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej*, [w:] *Pamiętnik Towarzystwa Miłośników Ziemi Kościańskiej 1996–2000*, red. Z. Witkowski, K. Zimniewicz, Kościan 2001, s. 41; M. Malczewski, *Koleje wąskotorowe przełomu wieków*, „Świat Kolei” 2005, nr 11, s. 20; H. Zięba, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu: okres 1945–1992*, Poznań 1993, s. 559.

2 Szerzej na ten temat piszą: *Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894–1991*, red. M. Jerczyński, Poznań 2010, s. 203–205, 219–229; M. Malczewski, *Koleje wąskotorowe...*, s. 21.

3 Archiwum Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej w Śmiglu (dalej: AŚKW), Protokół nr 9/61 z posiedzenia Komisji Koordynacji Przewozów odbytego dnia 25 października 1961 r., Wojewódzka Rada Narodowa w Poznaniu, Wydział Komunikacji, Poznań 30 XI 1961 r., s. 1–12.

4 M. Malczewski, *SKPL – powolny schyłek*, „Świat Kolei” 2011, nr 3, s. 3.

5 M. Malczewski, *Przewozy osób i towarów na kolejach dojazdowych ZDOKP w Poznaniu*, „Parowozik” 1994, nr 1, s. 22–23.

6 M. Malczewski, *Opalenicka Kolej Dojazdowa*, „Świat Kolei” 1995, nr 4, s. 35.

7 P. Korcz, *Parowozy wąskotorowe w służbie PKP*, „Świat Kolei” 2001, nr 7, s. 31.

8 H. Zięba, *Monografia Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu: okres 1993–2000*, Poznań 2001, s. 147.

Tabela 2. Ilostan taboru trakcyjnego kolei wąskotorowych ZDOKP Poznań na 1 XII 2000 r.

Lp.	Nazwa kolei	Px48	Lyd1	Lxd2	MBxd1	MBxd2	Razem
1	Kaliska KD	1	–	9	–	–	10
2	Krotoszyńska KD	–	4	–	–	1	5
3	Opalenicka KD	1	1	–	–	–	2
4	Średzka KD	3	2	–	–	–	5
5	Śmigielska KD	1	–	4	–	6	11
6	Krośniewicka KD	–	–	10	4	6	20
7	Sompolińska KD	1	–	10	–	–	11
8	Gnieźnieńska KD	4	–	1	–	–	5

Źródło: Biznes plan Zakładu Przewozów Wąskotorowych, Dyrekcja Kolei Dojazdowych, Warszawa 2000, tab. 4.

Tabela 3. Ilostan taboru trakcyjnego poszczególnych ZKD DOKP na 1 XII 2000 r.

Lp.	Nazwa ZKD DOKP	Parowozy Px48	Lokomotywy spalinowe	Wagony motorowe	Razem
1	Warszawa	4	40*	3	47
2	Chełm	1	19	–	20
3	Bytom	–	17	1	18
4	Poznań	11	41	17	69
5	Szczecin	–**	17	9	26
Razem		16	134	30	180

* Ponadto dysponowano czterema normalnotorowymi lokomotywami spalinowymi serii SM03, wykorzystywanymi do prac manewrowych przy przeładunku towarów.

** W zestawieniu nie wykazano posiadanych parowozów serii Px48. Prawdopodobnie część została skreślona z inwentarza, a niektóre włączono na stan Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Źródło: Biznes plan Zakładu Przewozów Wąskotorowych, Dyrekcja Kolei Dojazdowych, Warszawa 2000, tab. 4.

Tabela 4. Ilostan wagonów poszczególnych ZKD DOKP na 1 XII 2000 r.

Rodzaje wagonów		Nazwa ZKD DOKP					Razem
		War-szawa	Chełm	Bytom	Poznań	Szcze-cin	
Wagony towarowe	kryte	23	11	15	33	7	89
	platformy	24	18	1	42	–	85
	wózki kłonicowe	–	6	–	12	1	19
	transportery	164	108	–	304	87	663
	węglarki	37	87	413	246	14	797
	wapniarki	–	–	–	3	–	3
	cysterny	2	2	–	2	–	6
	bagażowe	6	5	–	10	3	24
	specjalne	22	18	12	24	12	88
Razem		278	255	441	676	124	1 774
Wagony osobowe	rumuńskie	19	13	6	19	23	80
	polskie	6	4	6	10	–	26
	salonki	–	–	1	–	–	1
	pocztowo-bagażowe	8	1	2	13	8	32
	letnie	21	8	17	10	9	65
Razem		54	26	32	52	40	204

Źródło: Biznes plan Zakładu Przewozów Wąskotorowych, Dyrekcja Kolei Dojazdowych, Warszawa 2000, tab. 3.

Dnia 31 I 1996 r. Dyrekcja Generalna PKP (DG PKP) przedstawiła opracowanie dotyczące aktualnego i przewidywanego stanu wąskotorowych kolei dojazdowych w Polsce, przygotowane przez Biuro Strategii DG PKP. Dokument opracowano w Warszawie w listopadzie 1995 r. Zaznaczono, że przygotowany został zgodnie z generalnymi założeniami restrukturyzacji PKP. Główny wniosek był następujący – przedsiębiorstwa nie stać na utrzymanie kolei wąskotorowych⁹.

9 AŚKW, Koleje dojazdowe – stan obecny i przewidywany, Dyrekcja Generalna PKP, Biuro Strategii, Warszawa 1995, s. 1; ibidem, Pismo dyrektora generalnego PKP nr KKD-70-16/96 do Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, Sekcji Krajowej Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” i Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w sprawie przedstawienia opracowania „Koleje dojazdowe – stan obecny i przewidywany” z prośbą o opinię, Dyrekcja Generalna PKP, Warszawa 31 I 1996 r.

W celu przybliżenia trudnej sytuacji kolei wąskotorowych ZDOKP Poznań należy prześledzić wyniki finansowe, na które wpływały przewozy pasażerskie i towarowe oraz wielkość zatrudnienia. Warto przyrzeć się również sposobom, w jaki próbowano zmniejszać ponoszone koszty własne. Według danych z lat 1991–1994 przewozy pasażerskie i towarowe wykazywały tendencję spadkową. W roku 1994 w odniesieniu do 1992 przewozy pasażerskie spadły o 21,8%, natomiast towarowe o 36,4%. W przypadku przewozów pasażerskich liczba przewiezionych osób wahała się w zależności od kolei w granicach 40–70 tys. osób. Natomiast przewozy towarowe skupiały się na Górnośląskich KD i kolejach ZDOKP Poznań. W 1994 r. było to odpowiednio 36,53% i 34,89% przewiezionych przez wszystkie koleje dojazdowe ładunków. Wśród nich dominował węgiel, buraki cukrowe oraz nawozy i płody rolne. Towary przewożone były głównie w obrębie pojedynczych kolei, a przeładunek występował przede wszystkim z toru normalnego na wąski¹⁰. Przewozy towarowe i pasażerskie w wybranych latach okresu 1990–2000 przedstawia tabela 5.

Tabela 5. Przewozy towarowe i pasażerskie w wybranych latach 1990–2000

Lp.	Nazwa kolei	1990*		1994		2000	
		przewóz towarów [t]	przewóz osób	przewóz towarów [t]	przewóz osób	przewóz towarów [t]	przewóz osób
1	Kaliska KD	188 044	18 199	106 420	–	46 635	1 201
2	Krotoszyńska KD	190 975	143 675	–	59 352	–	45 606
3	Opalenicka KD	48 739	155 452	18 674	50 348	–	–
4	Średzka KD	7 066	110 014	3 081	64 784	1 275	35 069
5	Śmigielska KD	29 771	202 645	48 030	76 418	30 450	57 242
6	Krośniewicka KD	243 552	126 197	140 372	45 051	75 804	11 407
7	Sompolińska KD			69 600	–	31 723	175
8	Gnieźnieńska KD			27 000	–	17 415	10 780

* Przewozy kolei krośniewickiej, sompolińskiej i gnieźnieńskiej podano wspólnie, ponieważ funkcjonowały wówczas jako jedna sieć Kujawskiej KD.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Malczewski, *Przewozy osób i towarów na kolejach dojazdowych ZDOKP w Poznaniu*, „Parowozik” 1994, nr 1, s. 22; M. Malczewski, *Koleje wąskotorowe przełomu wieków*, „Świat Kolei” 2005, nr 11, s. 24; AŚKW, Koleje dojazdowe – stan obecny i przewidywany, Dyrekcja Generalna PKP, Biuro Strategii, Warszawa 1995, s. 13.

W latach 2000–2001 udział w przewozach pasażerskich miał również ruch turystyczny. Pasażerów przewiezionych takimi pociągami także wliczano do statystyki, stąd w tabeli 5 podano liczbę przewiezionych osób na kolejach dojazdowych, gdzie przewozy pasażerskie były zawieszone. W roku 2000 w dyrekcji

10 AŚKW, Koleje dojazdowe..., s. 7–9.

poznańskiej uruchomiono 144 pary pociągów turystycznych, którymi przewieziono 21 470 osób. Największy udział miała w tym Gnieźnieńska KD. W roku następnym z powodu wygaszania przewozów, liczba ta znacznie się zmniejszyła. Na trasy wyjechały 92 pary pociągów turystycznych. Przewieziono nimi 15 446 osób, z czego ponad 10 tys. na liniach kolei gnieźnieńskiej¹¹.

Zatrudnienie na poszczególnych kolejach dojazdowych było stopniowo redukowane. Jego zmiany w odniesieniu do pionu kolei dojazdowych ZDOKP Poznań i poszczególnych kolei przedstawiają tabele 6 i 7.

Tabela 6. Zatrudnienie na kolejach dojazdowych ZDOKP Poznań na przełomie XX i XXI w. *

Lp.	Nazwa kolei	Styczeń 1995 r.	Grudzień 1999 r.	Wrzesień 2001 r.
1	Kaliska KD	107	53	29
2	Krotoszyńska KD	–	25	–
3	Opalenicka KD	–	–	–
4	Średzka KD	30	25	–
5	Śmigielska KD	24	35	23
6	Krośniewicka KD	189	109	45
7	Sompolińska KD	143	48	25
8	Gnieźnieńska KD	38	24	20

* W niektórych przypadkach dane statystyczne nie wykazują poziomu zatrudnienia, pomimo że ruch na danej kolei dojazdowej był prowadzony (wyjątkiem jest kolej opalenicka, na której ruch pociągów zawieszono z końcem sierpnia 1995 r.).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: AŚKW, Koleje dojazdowe – stan obecny i przewidywany, Dyrekcja Generalna PKP, Biuro Strategii, Warszawa 1995, s. 6; M. Malczewski, *Koleje wąskotorowe przełomu wieków*, „Świat Kolei” 2005, nr 11, s. 20–21.

Tabela 7. Zatrudnienie w pionie kolei dojazdowych ZDOKP Poznań w latach 1990–1995

Lp.	Rok zatrudnienia	Liczba zatrudnionych
1	1990	1 401
2	1991	1 157
3	1992	676
4	1993	581
5	1994	567
6	1995	507*

* Według danych Biura Strategii DG PKP w styczniu 1995 r. na kolejach dojazdowych ZDOKP w Poznaniu zatrudnionych było 531 osób (różnica może wynikać z zestawienia danych w innym miesiącu).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: AŚKW, Koleje dojazdowe – stan obecny i przewidywany, Dyrekcja Generalna PKP, Biuro Strategii, Warszawa 1995, tab. 2; H. Zięba, *Monografia Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu: okres 1993–2000*, Poznań 2001, s. 152.

11 M. Malczewski, *Koleje wąskotorowe...*, s. 24.

Poza zmniejszaniem zatrudnienia wpływy kolei dojazdowych próbowano zwiększać redukując koszty eksploatacji. W tym celu w końcowym okresie użytkowania pod zarządem PKP dokonywano pewnych przesunień taboru wykorzystywanego do obsługi pociągów pasażerskich. W czerwcu 1999 r. z WMD¹² Śmigiel do WMD Pleszew Miasto przesłano wagon motorowy MBxd2-216, który zastąpił tam skład zestawiany z rumuńskich wagonów osobowych serii Bxhpi i lokomotywy spalinowej serii Lyd1. Dzięki temu udało się zmniejszyć o ok. ⅓ zużycie paliwa oraz wyeliminować konieczność wykonywania manewrów związanych ze zmianą czoła pociągu na stacjach końcowych¹³. Na taki sam krok jak w WMD Pleszew Miasto zdecydowano się na Średzkiej KD, gdzie przesłano MBxd2-229. Wagon motorowy zastąpił wykorzystywane w rozkładowym ruchu parowozy serii Px48. Eksploatowano go w latach 2000–2001.

W kwestii wpływów finansowych kolei dojazdowych należy zaznaczyć, że poza należnościami taryfowymi niektóre otrzymywały również dotacje i ulgi od urzędów poszczególnych gmin. W roku 1994 dopłaty do przewozów pasażerskich, w wysokości 20 mln zł miesięcznie, realizowały urzędy Pleszewa i Śmigła. Ponadto wiele gmin zrezygnowało ze ściągania podatków od nieruchomości lub obniżyło je o 50%. Zdaniem Biura Strategii DG PKP były to jednak działania na niewielką skalę. Ponadto stwierdzono, że „dotychczasowe próby, o różnym stopniu zaangażowania finansowego ze strony PKP, mające na celu zainteresowanie innych podmiotów [przejęciem i eksploatowaniem kolei dojazdowych – przyp. P.J.] spotykają się z obojętnością”¹⁴. Przedstawione stwierdzenie warto porównać z działaniami władz gminy Śmigiel, które już na początku lat 90. XX w. podjęły starania o utrzymanie przewozów na Śmigielskiej KD. Realne zagrożenie likwidacją pojawiło się w lipcu 1991 r. Wówczas DG PKP poinformowała wojewodów, że na odcinkach, które do końca roku nie uzyskają rentowności przewozy zostaną zawieszone. Władze samorządowe wystosowały protest do ówczesnego premiera Krzysztofa Bieleckiego. W odpowiedzi poinformowano, że „przedsiębiorstwo PKP jest zainteresowane przekazaniem majątku Śmigielskiej KD samorządowi terytorialnemu (gminie) lub innym podmiotom gospodarczym do dalszej eksploatacji tej kolei”¹⁵. W wyniku porozumienia i współpracy z posłem Wiesławem Szczepańskim, od 1992 r. samorząd partycypował w kosztach utrzymania ruchu oraz zwolnił kolej z płacenia podatku od nieruchomości¹⁶.

W sytuacji zmniejszających się przewozów pasażerskich i towarowych na kolejach dojazdowych podjęto próbę znalezienia dla nich nowej funkcji. Postawiono na turystykę. W roku 1976 ofertę turystyczną wprowadzono na Żnińskiej KD, a od połowy

lat 90. XX w., także na koleje podległe Dyrekcji KD w Warszawie i Szczecinie. Ponadto przewozy turystyczne realizowała Sochaczewska Kolej Muzealna, prowadzona od 1986 r. jako oddział Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. W roku 2000 ofertę turystyczną PKP rozszerzono o wąskotorówki podległe Wydziałowi Zamiejscowemu Dyrekcji KD w Poznaniu. Przejazdy o charakterze turystycznym wprowadzano na pięciu kolejach: gnieźnieńskiej, kaliskiej, krośniewickiej, śmigielskiej oraz średzkiej. Były to zarówno kursy tematyczne (np. majówka, grzybobranie, itp.), jubileuszowe (np. 100-lecie Śmigielskiej KD) oraz w sezonie turystycznym (kursy według tabeli Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów lub pojedyncze w wyznaczonych terminach)¹⁷. Przejazdy te cieszyły się znacznym zainteresowaniem i były skuteczną metodą uzyskiwania wpływów, ponieważ obowiązywała na nie specjalna taryfa przewozowa. Nie wpłynęło to jednak na poprawę rentowności linii.

Jednym ze sposobów przyciągania turystów było tworzenie skansenów taboru kolejowego i ustawianie pomników techniki. W roku 1986 z okazji obchodów 100-lecia Opalenickiej KD, zorganizowano skansen taboru na stacji w Opalenicy. W czynie społecznym, na specjalnie przygotowanych torach z rozjazdem, kolejarze ustawili parowóz Px48 oraz wagony: bagażowy, osobowy typu 1Aw, węglarkę z 1901 r. oraz platformę z 1914 r.¹⁸. Ponadto w charakterze pomników ustawiono trzy parowozy serii Px48 – dwa na Krotoszyńskiej KD (pierwszy z wagonem służbowym, tzw. brankardem, i osobowym typu 3Aw/1 w 1988 r. na zlikwidowanej stacji wąskotorowej w Krotoszynie; kolejny wraz z brankardem w 2000 r. przy dworcu Pleszew Miasto), a trzeci wyeksponowano w połowie lat 90. XX w. w Śmiglu. Ponadto dla potrzeb ruchu turystycznego zaczęto remontować, głównie sposobem gospodarczym, stare wagony towarowe, przystosowując je do przewozu osób. W ten sposób w warsztatach kolei dojazdowych powstawały otwarte wagony typu letniego. Na przełomie 1997 i 1998 r. trzy kryte wagony turystyczne pojawiły się na kolei średzkiej. Jeden z nich pełnił funkcje wagonu barowego¹⁹. Niedobór wagonów osobowych do obsługi ruchu turystycznego odczuwała również Gnieźnieńska KD. Pierwszy wagon kryty przebudowano w warsztatach w Gnieźnie w 1992 r., natomiast kolejne (wagon kryty i platformę) w 1996 i 1999 r.²⁰. Z kolei w 2000 r. w WMD Śmigiel przebudowie poddano dwie jednostki – wagon kryty i węglarkę.

Kolejnym elementem uatrakcyjniania oferty turystycznej było prowadzenie pociągów parowozami. Jednak nie wszystkie koleje dojazdowe dysponowały czynnymi maszynami, dlatego zdarzało się, że na krótkie okresy sprowadzano je z innych części kraju. Przykładowo w dniach 24–25 X 1998 r. dla miłośników kolei z Anglii, Holandii, Niemiec i Szwecji Px48-1902 sprowadzono z WMD Środa Miasto do WMD Śmigiel. Ten sam parowóz ponownie pojawił się na kolei śmigielskiej w czerwcu 2000 r. Ponadto obchody 100-lecia istnienia Śmigielskiej KD we wrze-

śniu 2000 r. uświetnił sprowadzony z kolei średzkiej parowóz Px48-1756. Z kolei na Kaliską KD we wrześniu 1999 r. przesłano na okazjonalne przejazdy Px48-1920. Turystyczne funkcje wprowadzano również do obiektów kolejowych. Wyłączone z użytku pomieszczenia przeznaczano na pokoje wypoczynkowe. Taka sytuacja miała miejsce na Śmigielskiej KD. Urządzono je w dawnej części magazynowej dworca na stacji w Śmiglu w wyniku porozumienia pomiędzy Zamiejscowym Wydziałem Kolei Dojazdowych w Poznaniu a Zakładem Gospodarki Mieszkaniowej w Zielonej Górze z 29 VII 1998 r.²¹.

W związku z nasilającym się zawieszaniem przewozów na kolejnych liniach wąskotorowych w latach 90. XX w. podjęto kolejną próbę ochrony kolei wąskotorowych przed likwidacją i zachowania ich dla przyszłych pokoleń. Rozpoczęły się procedury związane z wpisywaniem infrastruktury budowlanej, inżynierijnej, torowej oraz taboru do rejestru zabytków ruchomych i nieruchomych. Dnia 14 VII 1992 r. decyzją wojewódzkiego konserwatora zabytków zespół Śmigielskiej KD wpisano do rejestru zabytków ówczesnego województwa leszczyńskiego pod numerem 1328/A. Wpis objął zabudowania na stacji w Śmiglu (budynek stacyjny, administracyjny, mieszkalny dla pracowników kolei, toromistrzówkę, lokomotyownię – stare i nowe warsztaty oraz halę napraw wagonów) wraz z częścią wyposażenia oraz torowisko na odcinku Stare Bojanowo–Śmigiel–Bielawy²². Z kolei 12 VI 1995 r. do rejestru zabytków pod numerem 2544/A wpisany został zespół Średzkiej KD. Decyzją o ochronie prawnej objęto torowisko na odcinku Środa Wielkopolska–Zaniemyśl, zabudowania stacji w Środzie Wielkopolskiej Miasto (budynek biurowy, stacyjny i parowozownię) i Zaniemyślu (budynek stacyjno-mieszkalny i gospodarczy) oraz obiekty inżynierijne (wiadukt nad torami kolei normalnotorowej Poznań–Jarocin, most nad Średzką Strugą, most nad strumieniem koło Śniecisk)²³. Ponadto 22 XI 1993 r. pod numerem 2292/A do rejestru zabytków wpisano Opalenicką KD. Decyzją objęte zostało torowisko na odcinku Opalenica Wąsk.–Lwówek Wąsk. o długości 25 km²⁴.

Wszystkie podejmowane działania były jedynie krótkotrwałym odwlekaniem sprecyzowanych w 1995 r. decyzji, których cel był jeden – likwidacja kolei dojazdowych. We wnioskach Biura Strategii DG PKP, zawartych w przygotowanym wówczas opracowaniu pt. „Koleje Dojazdowe – stan obecny i przewidywany”, stwierdzono, że „analiza stanu istniejącego na kolejach dojazdowych, wskazuje na nieodwracalną zapaść tego środka transportu. Utrzymywanie KD, których usługi przewozowe kosztują ponad 10-krotnie drożej (w przeliczeniu na 1 tkm zastępczy) w porównaniu z koleją normalnotorową, jest działalnością pozbawioną racjonalnych i finansowych przesłanek. A zatem linie te powinny być zlikwidowane, bądź przekazane do eksploatacji innym podmiotom gospodarczym gdyby takie się znalazły. Po-

dobnie jak likwidacja nierentownych linii normalnotorowych, tak i likwidacja kolei dojazdowych spotyka się ze sprzeciwem samorządów terytorialnych”²⁵. We wnioskach zauważono również, że formą ratowania kolei wąskotorowych było dokonywanie wpisów do rejestru zabytków przez działaczy miejscowych władz. W wyniku deficytu generowanego przez koleje wąskotorowe i braku możliwości rozłożenia go na inne podmioty gospodarcze (w ramach PKP) zaproponowano podział linii na kategorie, według których powinien być rozwiązany problem kolei dojazdowych:

– A – linie, których eksploatacja pod zarządem PKP była uzasadniona ze względu na najmniejszy deficyt, względy społeczne lub historyczne;

– B – linie, których zaprzestanie eksploatacji przez PKP jest uzasadnione z punktu widzenia finansów oraz jest zgodne z działaniami mającymi na celu racjonalizację wielkości majątku trwałego (co stanowiło jeden z zasadniczych elementów restrukturyzacji PKP).

Do pierwszej kategorii nie zakwalifikowano ani jednej kolei znajdującej się na obszarze ZDOKP Poznań²⁶. Wszystkie trafiały do kategorii B, charakteryzując się w 1994 r. następującym poziomem pokrycia kosztów²⁷:

– Średzka KD – 9,92% (najmniejszy ze wszystkich kolei wąskotorowych w Polsce),

– Opalenicka KD – 14,16%,

– Krośniewicka KD – 16,55%,

– Krotoszyńska KD – 21,30%,

– Gnieźnieńska KD – 22,48%,

– Sompolińska KD – 23,68%,

– Kaliska KD – 29,10%,

– Śmigielska KD – 40,08% (największy ze wszystkich kolei wąskotorowych w Polsce).

Dla wszystkich kolei z grupy B przygotowane miały zostać wnioski na ich zamknięcie wraz z określeniem terminu. Według autorów opracowania, cały proces powinien być zakończyć się pod koniec 1997 r., w przeciwnym razie koleje dojazdowe w dalszym ciągu powodowałyby straty w przedsiębiorstwie.

Tak się jednak nie stało i po 1997 r. koleje dojazdowe nadal świadczyły usługi przewozowe. Pomimo tego sytuacja stawała się coraz trudniejsza. W roku 1998 cukrownia w Zbiersku zrezygnowała z usług Kaliskiej KD na linii do Russowa. Na skutek tej decyzji zaprzestano przewozów kolejowych w ramach kampanii

12 Zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji jest to skrót telegraficzny, określający zawiadawcę lub naczelnika lokomotywni kolei dojazdowych, który był uprawniony do bezpłatnego nadawania telegramów służbowych. W praktyce skrót ten stosowano w odniesieniu do poszczególnych lokomotywni, zob. Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr CZR-6/75 (Załącznik nr 4 do § 50 – R13), www.expres-ponidzie.k-ow.net (dostęp: 25 I 2020).

13 M. Malczewski, *Pożegnanie „Lidki”, „Świat Kolei”* 1999, nr 4, s. 6.

14 AŚKW, *Koleje dojazdowe...*, s. 14.

15 Więcej informacji na ten temat zawiera pismo zastępcy dyrektora generalnego PKP nr KKD1-930-30/91 do burmistrza miasta i gminy Śmigiel w sprawie dalszej eksploatacji Śmigielskiej Kolei Dojazdowej, Warszawa 10 X 1991 r., zob. *Odpowiedź na protest*, „Wi-tryna Śmigielska” 1991, nr 10, s. 2.

16 H. Zbierski, *Śmigielskie a, b, c...*, *Przyczynki do dziejów miasta*, Śmigiel 2010, s. 233–234.

17 M. Malczewski, *Kalendarz miłośnika „wąskich torów”, „Świat Kolei”* 2000, nr 2, s. 24–25.

18 M. Matuszewski, *Z dziejów Opalenickiej Kolei Dojazdowej (1896–1991)*, Poznań 1991, s. 23.

19 *Tabor Średzkiej Kolei Powiatowej*, www.sredzkakolej.pl (dostęp: 9 VIII 2019).

20 M. Torzewski, *Gnieźnieńska i Wrzesińska Koleje Wąskotorowe*, Warszawa 2006, s. 226, 231.

21 AŚKW, Porozumienie nr CKSZP55-222/29/98 w sprawie oddania części lub całości do użytkowania obiektu urządzeń, nieruchomości itp. zawarte w dniu 29 VII 1998 r. pomiędzy Zakładem Gospodarki Mieszkaniowej Zielona Góra a Zamiejscowym Wydziałem Kolei Dojazdowych Poznań, s. 1–3.

22 AŚKW, Pismo wojewódzkiego konserwatora zabytków w sprawie wpisania dobra kultury Śmigielskiej Kolei Dojazdowej do rejestru zabytków, Państwową Służbą Ochrony Zabytków, Oddział Wojewódzki w Lesznie, nr PSOZ 5340(67)92, Leszno 14 VII 1992 r., s. 1–3.

23 W. Gawęcki, *Średzka Kolej Dojazdowa*, Poznań 1996, s. 49.

24 AŚKW, *Koleje dojazdowe...*, s. 15.

25 Ibidem, s. 14.

26 Do kategorii A zaliczono jedynie cztery koleje wąskotorowe, przy czym każda o innej szerokości toru: Żnińska KD (600 mm), Elcka KD (750 mm), Górniośląska KD (785 mm, odcinek Maciejów Śląski–Markowice Raciborskie miał zostać przekazany w użytkowanie Zespołowi Szkół Kolejowych w Gliwicach i Towarzystwu Miłośników Górnośląskich Kolei Wąskotorowych), Gryficka KD (1000 mm, odcinek Gryfice Wąsk.–Trzebiatów Wąsk. związany był ze skansenem taboru w Gryficach, prowadzonego wówczas przez Muzeum Kolejnictwa).

27 AŚKW, *Koleje dojazdowe...*, s. 16–17.

buraczonej, co spowodowało zmniejszenie wpływów finansowych²⁸. W niepewnej sytuacji znajdowała się także Pleszewska KD. Dnia 18 XI 1999 r. jej naczelnik otrzymał pismo, w którym poinformowano o planowanym zawieszeniu kursowania pociągów do końca roku²⁹. Jeszcze na przełomie 1994 i 1995 r. ponownie odżył pomysł likwidacji Śmigielskiej KD. Do wojewody poznańskiego wpłynęło pismo z Ministerstwa Transportu, w którym poinformowano, że konieczne będzie podjęcie działań, których skutki będą dotkliwe dla społeczeństwa korzystającego z usług kolejki. Niestety analiza kosztów z lat 1995–1999 jednoznacznie wskazywała na ich wzrost. Ostatecznie minister poinformował, że z powodu dużych strat dalsze świadczenie usług przewozowych nie jest możliwe³⁰.

Dnia 8 IX 2000 r. weszła w życie Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”³¹, która potwierdziła wcześniejsze obawy i ostatecznie przesądziła o losie kolei wąskotorowych użytku publicznego znajdujących się w jego strukturach. W zagrożonej sytuacji było m.in. osiem kolei dojazdowych znajdujących się na terenie dawnej Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Z początkiem 2001 r. powstała Dyrekcja Kolei Dojazdowych w Likwidacji (DKDwL), która miała przeprowadzić proces ostatecznego zamykania kolei. Sukcesywnie zaczęto wręczać wypowiedzenia. W lutym 2001 r. otrzymało je dziewięciu z trzydziestu dwóch pracowników Śmigielskiej KD, a pozostali w marcu. Proces zwalniania na kolejach dojazdowych nasilił się w kwietniu. Ostatnie zatrudnione tam osoby zakończyły pracę z dniem 31 grudnia 2001 r.

Podjęto decyzję, że ruch pasażerski na kolejach dojazdowych miał być prowadzony do końca obowiązywania rozkładu jazdy, czyli do 9 VI 2001 r. (sobota). W rzeczywistości rozkład większości kolei przewidywał ich kursowanie w dni robocze, więc ostatnie pociągi wyjechały na trasę 8 czerwca. Wyjątkiem była Pleszewska KD, która na trasę Pleszew Miasto–Pleszew Wąsk. po raz ostatni wyjechała 9 czerwca. Pociąg prowadzony wagonem motorowym MBxd2-216 przyozdobiono tablicą z napisem: „Ostatnia jazda 09.06.2001”, natomiast na zderzaku naniesiono godzinę ostatniego odjazdu, czyli 16:53. W ostatniej chwili okazało się jednak, że na Śmigielskiej KD przewozy pasażerskie zostaną wydłużone. Było to możliwe dzięki kolejnej interwencji posta Wiesława Szczepańskiego. Termin kursowania udało się przedłużyć do końca roku szkolnego (22 czerwca), o czym poinformowano 11 czerwca. Dzięki temu Śmigielska KD była koleją wąskotorową użytku publicznego, na której najdłużej uruchamiano pociągi osobowe³². Pociągi towarowe na kolejach dojazdowych jeździły do końca 2001 r., w miarę wygasania podpisanych umów przewozowych³³.



Źródło: Fot. ze zbiorów Pawła Jakuboszczaka.

Rycina 2. Tabor trakcyjny Śmigielskiej KD przed lokomotywnią w Śmiglu, 14 VI 2001 r.

Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” zawierała kilka zapisów, które umożliwiały przekazywanie mienia ruchomego i nieruchomego zamkniętych kolei dojazdowych jednostkom samorządu terytorialnego³⁴:

- Rozdział 3 art. 18 ust. 6 – „Linie kolejowe o znaczeniu lokalnym mogą być przekazywane nieodpłatnie przez PLK S.A. jednostkom samorządu terytorialnego lub sprzedawane przedsiębiorstwom w trybie określonym w przepisach o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu”.
- Rozdział 6 art. 39 ust. 3 – „Mienie PKP S.A. może być przekazane nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność jednostkom samorządu terytorialnego, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu”.
- Rozdział 7 art. 47 – „PKP S.A. może przekazać, w drodze umowy, nieodpłatnie jednostce samorządu terytorialnego, spółdzielni mieszkaniowej albo wspólnocie mieszkaniowej urzędnika wchodzące w skład infrastruktury technicznej wraz z niezbędnymi do korzystania z nich gruntami”.

Procedury przekazania poszczególnych kolei były jednak długotrwałym procesem. Do czasu jego zakończenia DKDwL przekazywała grunty kolejowe w użyczenie, natomiast mienie ruchome na własność. Do chwili uregulowania stanu prawnego grunty stanowiły własność PKP S.A., ale wszelkie koszty związane z ich posiadaniem przeszły w gestię samorządu. Jednocześnie w umowach przekazania samorządom terytorialnym mienia ruchomego PKP S.A. zaznaczyło, że w przypadku, gdy którykolwiek z jego elementów stanie się dla przejmującego zbędny, to zostanie przekazany z powrotem na rzecz PKP S.A.

Proces przekazywania można prześledzić na przykładzie Śmigielskiej KD. We wrześniu 2001 r. odbyło się nadzwyczajne posiedzenie Rady Miejskiej Śmigla, podczas którego przyjęto

dwie uchwały. Pierwsza dotyczyła nieodpłatnego nabycia mienia użytkowanego przez Śmigielską KD i stanowiącego własność PKP. W drugiej wyrażono zgodę na użyczenie go przyszłemu operatorowi. Inwentaryzacja majątku zakończyła się 16 I 2002 r. Wówczas samorząd podpisał z DKDwL umowę o jego przekazaniu. Majątek ruchomy przekazany został na własność, natomiast nieruchomy w użyczenie (ostateczne przekazanie na własność, po uwłaszczeniu PKP S.A., nastąpiło 27 III 2009 r.)³⁵.

Gmina rozpoczęła poszukiwania operatora. Zgłosiły się dwie firmy – Kormoran (mający już na koncie krótki epizod w prowadzeniu ruchu na Opalenickiej KD) oraz Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL) z Kalisza. Druga firma, której głównym celem było przewrócenie przewozów na zamkniętych w czerwcu 2001 r. kolejach wąskotorowych, została zarejestrowana w Rejestrze stowarzyszeń 13 VIII 2001 r. Jej powstanie było możliwe dzięki zaangażowaniu kierowników kolei kaliskiej, śmigielskiej i krośniewickiej oraz pasjonatów z Kalisza. Stowarzyszenie to rozpoczęło rozmowy z samorządami dotyczące przejęcia znajdujących się na ich terenie kolei. To właśnie ta druga firma została wybrana na operatora kolei śmigielskiej. Umowę na okres 10 lat podpisano 24 I 2002 r., a pierwsze pociągi pasażerskie wyjechały na trasę Stare Bojanowo–Śniaty 4 lutego. Niedługo potem przywrócono kursowanie na odcinku Śniaty–Wielichowo. Na potrzeby młodzieży szkolnej uruchomiono przystanek Nietążkowo Szkoła. Ponownie ruszyły także przewozy towarów. Rozpoczęto je z dniem 25 V 2002 r., po otrzymaniu niezbędnej koncesji. W okresach wakacyjnych uruchamiano pociąg turystyczny „Śmigielanin”. Kilkakrotnie udało się sprowadzić z kolei gnieźnieńskiej czynny parowóz. Dzięki współpracy z czeską koleją wąskotorową Jindřichohradecké místní dráhy tabor kolei śmigielskiej wzbogacił się o podbijkarkę torową i cztery wagony szutrówki, do przewozu tłucznia. Problem pojawił się w 2010 r. Władze gminy wykorzystały niespójność prawną – jeżeli operator prowadzi tylko przewozy pasażerskie to jest zwolniony z podatku, gdy przewozi również towary takie zwolnienie go nie dotyczy. W konsekwencji gmina przejęła ponad połowę dotacji przekazanej w 2010 r. przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego na prowadzenie przewozów. Z powodu powstałych trudności finansowych 30 grudnia SKPL wypowiedziało umowę operatorską. Ostatni rozkładowy pociąg pasażerski, w relacji ograniczonej od 2008 r. do odcinka Śmigiel–Stare Bojanowo, wyjechał 24 XII 2010 r. Gmina Śmigiel postanowiła zająć się obsługą kolei we własnym zakresie i ograniczyć jej działalność do turystycznej. Prowadzenie przejazdów powierzono Zakładowi Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Śmiglu. Kolej zmieniła nazwę na Śmigielska Kolej Wąskotorowa. Inauguracyjne przejazdy odbyły się w dniach 11–12 XI 2011 r.³⁶. Oferta turystyczna skierowana jest głównie do grup zorganizowanych. Ponadto realizowane są pojedyncze przejazdy ogólnodostępne.

Kaliska KD została przejęta przez Starostwo Powiatowe w Kaliszu, natomiast operatorem z dniem 3 IV 2002 r. zostało SKPL.

Początkowo na kolei kaliskiej dominowały przewozy towarów, a przejazdy turystyczne organizowano jedynie okazjonalnie. Pierwszy pociąg towarowy uruchomiono 5 VII 2002 r. Przewożono głównie nawozy sztuczne, drewno oraz kamień do budowy dróg. W latach 2004–2005, dzięki wybudowaniu nowej bocznicy do magazynu sieci sklepów IKEA w Turku, na transporterach przewożono wagony z asortymentem ze Szwecji³⁷. W kolejnych latach przewozy towarowe wygaszono. Uruchamiano jedynie okazjonalne przejazdy pasażerskie m.in. z okazji Nocy Muzeów, czy też Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. W roku 2015 powiat kaliski ostatecznie przejął nieruchomości Kaliskiej KD. Po kilku latach kolej ponownie uruchomiła regularne przewozy turystyczne. Początkowo pociągi kursowały na odcinku Zbiersk–Petryki. W trakcie sezonu turystycznego w 2019 r., po udrożnieniu kolejnego fragmentu trasy, wydłużono je do Żelazkowa³⁸.



Źródło: Fot. Michał Izydorczak.

Rycina 3. Pociąg transporterowy Kaliskiej KD prowadzony lokomotywą Lxd2-289 na stacji Opatówek Wąsk., 20 V 2008 r.

Krośniewicką KD, obejmującą linie do Ozorkowa, Ostrów i Jerzmanowa, przejął Urząd Gminy Krośniewice. Ponadto przejęte zostały odcinki Koło–Przystronie–Sompolno i Przystronie–Boniewo–Jerzmanowo–Brześć Kujawski, będące fragmentem kolei sompolińskiej. Operatorem kolei zostało SKPL, które rozkładowe przewozy pasażerskie wznowiło 31 X 2002 r. Stopniowo ograniczano początkowy rozkład jazdy obejmujący pociągi targowe z Daszyny do Krośniewic (oferta z 2005 r.) oraz pociągi szkolne z Krośniewic do Ostrów Wąsk. (z dniem 12 XI 2007 r.). Przewozy towarowe uruchomiono 8 XII 2003 r. Głównym klientem była cukrownia w Brześciu Kujawskim, dla której przywożono koks i miał, natomiast wywożono cukier³⁹. W marcu 2008 r. władze gminy, mając zastrzeżenia do sposobu zarządzania majątkiem, wypowiedziały umowę operatorską. Ponadto w 2010 r. zwróciły PKP S.A. majątek kolei leżący poza granicami województwa łódzkiego⁴⁰. Następnie na kolei działało kilka stowarzyszeń, które podejmowały próby ponownego przywrócenia ruchu. Pierwszym

28 T. Strapagiel, *Zbiersk 01.10.1998 r.*, „Stalowe Szlaki” 1999, nr 1, s. 3.

29 P. Korcz, *Pleszewska KD 11.12.1999 r.*, „Stalowe Szlaki” 2000, nr 1, s. 6.

30 H. Zbierski, *Śmigielskie a, b, c...*, s. 233–234.

31 Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 8 września 2000 r., Dz.U. 2000, nr 84, poz. 948.

32 Na niektórych kolejach dojazdowych w Polsce w okresie letnim w 2001 r. kursowały jeszcze rozkładowe pociągi pasażerskie, jednak miały one charakter turystyczny i obowiązywała w nich specjalna taryfa przewozowa z wyższymi opłatami.

33 M. Malczewski, *Zmierch wąskiego toru?*, „Świat Kolei” 2001, nr 7, s. 3.

34 Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji...

35 H. Zbierski, *Śmigielskie a, b, c...*, s. 233–234; J. Pawłowski, *Dzieje kolei wąskotorowych na obszarze byłej Zachodniej Dyrekcji Kolei Państwowych*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 203.

36 P. Jakuboszczak, *Śmigielska Kolej Wąskotorowa 11.–12.11.2011 r.*, „Stalowe Szlaki” 2012, nr 1, s. 7; M. Malczewski, *SKPL – powolny...*, s. 3; K. Springer, *Od Śmigielskiej Kolei Powiatowej po Śmigielską Kolej Dojazdową (1900–2010)*, Śmigiel 2010, s. 32–33.

37 A. Gibek, *Siedemsetpięćdziesiątka SKPL*, „Wąskie Tory” 2008, nr 1, s. 11–13.

38 Rozkład jazdy pociągów Zbiersk–Opatówek Wąsk. obowiązujący w wakacje 2019, www.shortlines.pl (dostęp: 23 IX 2019).

39 A. Gibek, *Siedemsetpięćdziesiątka SKPL...*, s. 16–18.

40 M. Malczewski, *SKPL – powolny...*, s. 3.

z nich było Stowarzyszenie Krośniewicko-Ozorkowskiej Kolei Wąskotorowej, które przekształcono w istniejące do dzisiaj Stowarzyszenie Krośniewickiej Kolei Wąskotorowej (SKKW). Około 2015 r. zawiązało się Towarzystwo Przyjaciół Krośniewickiej Kolei Dojazdowej. Z powodu trudności w porozumieniu z władzami samorządowymi i braku większych funduszy uległo samolikwidacji z dniem 31 XII 2017 r. Na początku 2019 r. powstało Towarzystwo Kolei Wąskotorowych, skupiające doświadczoną grupę członków, znanych w gronie pasjonatów wąskich torów. Dnia 24 VIII 2019 r. towarzystwo, dzięki współpracy z władzami samorządowymi, PKP Nieruchomości i SKKW, zorganizowało na stacji w Krośniewicach kolejowe dożynki. W programie znalazły się m.in. przejazdy drezynami i wystawa taboru.



Źródło: Fot. Michał Izydorczak.

Rycina 4. Ożywiony ruch pasażerski na Krośniewickiej KD. Wagony MBxd1-204 i MBxd2-224 na stacji Krośniewice, 2 VI 2005 r.

Gnieźnieńską KD 7 III 2003 r. przejął powiat gnieźnieński. Prowadzenie kolei powierzono Towarzystwu Miłośników Gniezna, które podpisało umowę z operatorem, na którego wybrano Biuro Utrzymania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej. W roku 2002 przywrócono przewozy towarowe i turystyczne na trasie do Ostrowa Starego. Pociągi towarowe kursowały jeszcze na pewno w 2005 r. W ruchu poza lokomotywami Lxd2 znajdowały się dwa parowozy Px48 o numerach 1785 i 1919⁴¹. Stopniowo wyłączano je jednak z ruchu. W roku 2014 pierwszy z nich sprzedano do Wrześni, gdzie stanął jako pomnik, natomiast drugi odstawiono po upływie terminu rewizji kotła w kwietniu tego samego roku. W latach 2012–2013 złomowano wagony motorowe MBxd1-201 i MBxd2-229. W roku 2015 na kolejce doszło do kilku niebezpiecznych zdarzeń – 8 czerwca doszło do wykolejenia wagonu osobowego na skutek kradzieży elementów złącznych, natomiast 8 sierpnia zapaliła się lokomotywa Lxd2-369. We wrześniu 2015 r. z powodu złego stanu torów zawieszono kursowanie pociągów i zakończono współpracę z dotychczasowym zarządcą. Starostwo w porozumieniu z Towarzystwem Przyjaciół Kolejki Średzkiej (TPKŚ) „Bana” podjęło działania mające na celu przywrócenie ruchu pociągów. Wyremontowano kilka wagonów osobowych m.in. letnie i typu 3Aw oraz oczyszczono z roślinności fragment torowiska. W maju

2019 r. zakończono współpracę z TPKŚ, a w lipcu kolejkę ponownie powierzono Towarzystwu Miłośników Gniezna i dawnemu operatorowi⁴². Do końca listopada 2018 r. wyłonione w przetargu Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej wybudowało peron i tor mijankowy na stacji Jelonek, który do czasu remontu kolejnych odcinków będzie punktem docelowym kolei gnieźnieńskiej. Pierwsze pociągi turystyczne uruchomiono 8 IX 2019 r.

Średzka KD została przejęta przez Starostwo Powiatowe w Środzie Wielkopolskiej i organizacyjnie przyporządkowana Zarządowi Dróg Powiatowych. Operatorem zostało wspomniane już Biuro Utrzymania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej. Po przeprowadzeniu niezbędnych remontów pociągi turystyczne uruchomiono w 2003 r.⁴³. W lutym 2011 r. przywrócono historyczną nazwę – Średzka Kolej Powiatowa. Ruch pociągów obsługiwany był parowozami serii Px48. W kolejnych latach pojawiły się jednak trudności w znalezieniu środków finansowych na przeprowadzenie niezbędnych prac naprawczych. W roku 2014, w momencie kiedy oba parowozy nie posiadały ważnej rewizji kotła, operator w porozumieniu ze Starostwem Powiatowym w Gnieźnie sprowadził z Gnieźnieńskiej Kolei Dojazdowej lokomotywę spalinową Lxd2-343, która przejęła prowadzenie ruchu. Z dniem 30 III 2015 r. zlikwidowano Zarząd Dróg Powiatowych w Środzie Wielkopolskiej, któremu podlegała kolejka⁴⁴. W tym samym czasie dotychczasowy operator zrezygnował z dalszego pełnienia tej funkcji. W sezonie turystycznym w 2015 r. ruch pociągów był zawieszony, natomiast nowym operatorem zostało TPKŚ „Bana”. Pierwszy pociąg turystyczny, prowadzony wyremontowaną lokomotywą Lyd1-210, wyruszył do Zaniemyśla 9 VII 2016 r. Do ruchu po zakończonym remoncie, 9 IX 2017 r., powrócił parowóz Px48-1756. Aktualnie (2020 r.) prowadzone są prace nad przywróceniem sprawności drugiego średzkiego parowozu Px48-1920⁴⁵.



Źródło: Fot. Paweł Jakuboszczak.

Rycina 5. Pociąg turystyczny Średzkiej KP z lokomotywą Lyd1-210 na stacji Zaniemyśl, 30 VII 2016 r.

42 R. Matysek, *Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa*, „Stalowe Szlaki” 2018, nr 2, s. 54–56.

43 A. Ziętek, *Aktywny hit powiatowy*, „Wąskie Tory” 2007, nr 1, s. 41–42.

44 Uchwała nr VII/39/2015 Rady Powiatu Średzkiego z dnia 30 marca 2015 roku w sprawie likwidacji Zarządu Dróg Powiatowych w Środzie Wielkopolskiej, www.powiat sredzki.pl (dostęp: 26 VIII 2019).

45 M. Bulski, *Średzki Peiks znów pod parą*, „Świat Kolei” 2017, nr 12, s. 44–45.

Znacznie dłużej na przywrócenie ruchu czekała Pleszewska KD. Po zawieszeniu przewozów pasażerskich koleją wąskotorową PKP nadal obsługiwało ruch towarowy po torze normalnym (bocznica Pleszew–Pleszew Wschód). Kiedy z niego zrezygnowano, zagrożoną linię przejął Urząd Miasta i Gminy Pleszew⁴⁶. W czerwcu 2006 r. podpisano umowę z operatorem, którym zostało SKPL. Kolej otrzymała nową nazwę – Pleszewska Kolej Lokalna (PKL). Ruch rozkładowych pociągów pasażerskich wznowiono 17 IX 2006 r. Dnia 3 IX 2007 r. od PKP Cargo przejęto prowadzenie ruchu towarowego po torze normalnym⁴⁷. W kolejnych latach przewozy pasażerskie kilkakrotnie zawieszano. W roku 2007 powodem była awaria wagonu motorowego, a następnie lokomotywy spalinowej Lyd1, która stanowiła rezerwę taborową. Po niezbędnych naprawach pociąg wrócił w 2008 r., jednak zawieszono je po raz kolejny i ponownie uruchomiono w lutym 2010 r. Według coraz bardziej okrojonego rozkładu jazdy PKL kursowała do grudnia 2012 r.⁴⁸. Reaktywacja połączeń pasażerskich nastąpiła w 2015 r. Realizowano je zarówno taborem wąskotorowym, jak i normalnotorowym (wykorzystywano czeskie wagony motorowe serii 810, będące własnością operatora). W sezonie turystycznym w 2019 r. uruchomiono niedzielne przejazdy turystyczne. W ostatnich latach przeprowadzono również rewitalizację terenów kolejowych przy stacji Pleszew Miasto. W budynku dworca powstała biblioteka publiczna, natomiast w parowozowni dom kultury. Pracom remontowym poddano również ul. Kolejową i pomnik techniki w postaci parowozu serii Px48 wraz z wagonem brankardem⁴⁹.



Źródło: Fot. Paweł Jakuboszczak.

Rycina 6. Lokomotywa Lyd1-255 Pleszewskiej KL na stacji Pleszew Wąsk. – przed wjazdem na trójszynowy spłot, 8 XII 2012 r.

Nie znaleźli się chętni na przejęcie Sompolińskiej KD. Jak już wspomniano, jej najważniejsze linie podzielono pomiędzy kolej gnieźnieńską i krośniewicką. Na inne koleje przesłana została część taboru, a resztę złomowano. W kolejnych latach tory były coraz bardziej niekompletne. Ubytki powstawały w wyni-

46 M. Malczewski, *SKPL – powolny...*, s. 3.

47 Zachowany czterokilometrowy odcinek Pleszewskiej Kolei Lokalnej składa się ze spłotu trzech szyn umożliwiających jazdę taboru po torze o szerokości 750 mm i 1435 mm.

48 K. Fiszer, *Miejska wąskotorówka w Pleszewie*, www.transport-publiczny.pl (dostęp: 23 VIII 2019).

49 P. Średzki, *Wielkie przebudowy w Pleszewie*, „Świat Kolei” 2018, nr 5, s. 7.

ku różnych inwestycji, m.in. budowy obwodnicy i deptaku dla pieszych w Ślesinie, budowy kopalni odkrywkowej na odcinku Sławoszewek–Anastazewo oraz z powodu kradzieży. Około 2005 r. rozbudowany układ torowy stacji w Sompolnie rozebrano, ograniczając go jedynie do mijanki (zlikwidowanej ostatecznie w 2013 r.). W tym samym czasie zlikwidowano linię do Dobrego Kujawskiego. Stopniowo dewastowane było również zaplecze techniczne stacji w Sompolnie. Wyburzono je w 2009 r., pozostawiając tylko budynek stacyjny, socjalny i wieżę wodną. Decyzją PKP S.A. pozostałe odcinki Sompolińskiej KD rozebrano w latach 2012–2013⁵⁰.



Źródło: Fot. Piotr Wojciechowski.

Rycina 7. Pozostałości zabudowań Sompolińskiej KD na dawnej stacji Sompolno, 8 V 2016 r.

Szczęścia nie miała także Opalenicka KD. Po zawieszeniu planowych pociągów uruchamiano jedynie pojedyncze pociągi specjalne. W tym czasie powstało Towarzystwo Kolei Wąskotorowych w Opalenicy. Dopiero latem 2001 r. tory wraz z taborem i częścią nieruchomości wydzierżawiono firmie Kormoran. W skład czynnego taboru trakcyjnego wchodziły lokomotywy spalinowe Lyd1-216 i Lxd2-263. Wspólnie z członkami towarzystwa i byłych pracowników udrożniono szlak. W miesiącach letnich 2001 r. udało się uruchomić kilka pociągów turystycznych, a rozkładowe kursy pasażerskie przywrócono z początkiem września. Pomimo rozbudowanego rozkładu jazdy na trasie Opalenica–Lwówek, codziennie na szlak wyjeżdżały dwie–trzy pary pociągów jedynie do Trzcianki Zachodniej. Po trzech tygodniach kursowania pociągi zawieszono z powodu niewielkiej frekwencji oraz trudności z uzyskaniem dopłat do biletów ulgowych. Ponadto wydarzyło się kilka wypadków. Jeszcze w październiku do Lwówka dotarł pociąg specjalny dla miłośników kolei. O losie Opalenickiej KD przesądziła m.in. budowa autostrady A2, która według planów miała przechodzić w okolicy stacji w Trzciance Zachodniej. Zamiast budowy planowanego wiaduktu kolejowo-drogowego wykreślono kolej z rejestru zabytków. W efekcie większość linii (na km 10 przed stacją w Trzciance Zachodniej) została odcięta od zaplecza technicznego w Opalenicy. W kolejnych latach próby uruchomienia drezyn podjęła Grodziska Kolej Drezynowa, jednak zakończyły się one niepowodzeniem.

50 M. Izydorczak, *Koniec Sompolińskiej KD*, „Świat Kolei” 2013, nr 8, s. 7.

41 M. Torzewski, *Gnieźnieńska i Wrzesińska...*, s. 317–318.

Ostatecznie dostęp do zaplecza technicznego w Opalenicy dla zachowanego szlaku odcięta budowa obwodnicy miasta. Nieruchomości są w dyspozycji Zakładu Nieruchomości w Poznaniu. Do momentu ostatecznej rozbiórki w ich rękach znajdowało się również torowisko⁵¹. Warto dodać, że zespół budynków kolej dojazdowej w Opalenicy, obejmujący parowozownię, wieżę ciśnień, budynek administracyjny, mieszkalny pracowników kolei i gospodarczy, wpisany jest do gminnej ewidencji zabytków⁵². Ponadto w 2012 r. na części gruntów, po dawnej linii kolejowej Lwówek–Pakosław, powstała ścieżka rowerowa, przedłużona w 2015 r. do miejscowości Brody.

Pomimo uruchomienia większości kolei wąskotorowych należących do dawnego ZKD ZDOKP Poznań przez nowych operatorów pojawił się problem natury finansowej. Przewozy pasażerskie pozostawały nieopłacalne, a sytuację tylko w niewielkim stopniu ratował przewóz towarów. W związku z tym w 2003 r. operator Śmigielskiej KD – SKPL, wystąpił do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego (UMWW) o przyznanie dotacji celowej na prowadzenie rozkładowych przewozów pasażerskich. Po nagłośnieniu całej sprawy przez media przyznano 16,8 tys. zł. W roku 2006 kwota wynosiła już 100 tys. zł, natomiast rok później wzrosła do 150 tys. zł⁵³. Z dotacji korzystały również inne koleje dojazdowe dawnej dyrekcji poznańskiej – gnieźnieńska i średzka⁵⁴. Ich wysokość w wybranych latach od 2008 r. mieściła się na zbliżonym poziomie, co przedstawia tabela 8.

Tabela 8. Dotacje UMWW dla kolei wąskotorowych w wybranych latach od 2008 r. (w zł)

Lp.	Nazwa kolei	Lata				
		2008	2012	2015	2017	2019
1	Gnieźnieńska KD	50 000	70 000	70 000	60 000	60 000
2	Śmigielska KD	150 000	50 000	30 000	55 000	55 000
3	Średzka KD	—*	60 000	50 000	60 000	55 000

* Nie złożono wniosku o dofinansowanie.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie uchwał Sejmiku Województwa Wielkopolskiego: XXII/288/08 z 31 III 2008 r., XXIII/401/12 z 25 VI 2012 r., VI/158/15 z 27 IV 2015 r., XXXII/817/17 z 19 VI 2017 r., VII/115/19 z 27 V 2019 r., www.bip.umww.pl (dostęp: 26 VIII 2019).

Kryzys kolei wąskotorowych spowodowany zmianami własnościowymi i organizacyjnymi na przełomie XX i XXI w. w dalszym ciągu pozostaje tematem aktualnym. Dopiero w ostatnich latach podjęto próby wprowadzenia zmian i dostosowania przepisów do specyfiki działania kolei wąskotorowych, turystycznych i muzealnych. Dnia 19 II 2016 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego (UTK) w Warszawie odbyło się spotkanie prezesa urzędu

z przedstawicielami stowarzyszeń i organizacji zajmującymi się prowadzeniem kolei turystycznych o różnym charakterze działalności. Miało ono na celu uregulowanie kwestii prawnych i technicznych. Dyskutowano o sposobach rozwiązania istniejących problemów, takich jak: ubezpieczenie OC, klasyfikacja zdarzeń kolejowych, podatki od nieruchomości, kwalifikacje pracowników oraz Dokumentacja Systemu Utrzymania i o możliwościach zmian legislacyjnych⁵⁵. Przykładem wprowadzonej od tego czasu zmiany jest m.in. zmiana w Ustawie o transporcie kolejowym, która weszła w życie 30 XII 2016 r. Zgodnie z dokumentem wykonywanie przewozów na liniach wąskotorowych nie wymaga już posiadania licencji przewoźnika kolejowego (rozdział 1 art. 4 ust. 9). Ponadto, po implementacji unijnej Dyrektywy 2007/59/WE, z dniem 29 X 2018 r. zmieniły się przepisy dotyczące maszynistów. Od tej pory do prowadzenia pojazdów kolejowych uprawnia licencja i świadectwo maszynisty. Jednak z ich posiadania zwolnieni zostali m.in. maszyniści kolei wąskotorowych. Według ustaleń unijnych koleje te stanowią infrastrukturę lokalną i bezzasadne jest objęcie ich wspomnianymi przepisami. W tym przypadku wymagane jest prawo kierowania pojazdem kolejowym⁵⁶. Poza tym UTK opublikował dwa opracowania dotyczące funkcjonowania kolei wąskotorowych w Polsce w latach 2017–2018. Obejmują one dane przewozowe, informacje o eksploatowanej linii oraz wykorzystywanym taborze⁵⁷. Zawarto w nich także wskazówki dotyczące wymagań w zakresie licencjonowania, bezpieczeństwa i utrzymania pojazdów⁵⁸.

Poza przedstawionymi aspektami problemem w funkcjonowaniu kolei wąskotorowych jest zróżnicowane podejście władz samorządowych w kwestii ich utrzymywania, a nawet istnienia. Niestety kryzys nasilony w latach 90. XX w. nadal trwa i zapewne będziemy obserwowali jego dalsze skutki.

Summary

The author presents the process of liquidation of the narrow-gauge access railways run by the Western Regional Directorate of the State Railways, which was connected with restructuring of the Polish State Railways. Making precise the plans of gradual cessation of the functioning of access railways, which followed in the mid-1990s, led to complete suspension of the passenger and freight transport at the beginning of the 21st century. The varying situation on the existing individual narrow-gauge railway lines after the cessation of their exploitation by the Polish State Railways made the foundation of the

⁵⁵ Prawie 100 osób wzięło udział w spotkaniu na temat kolei wąskotorowych, turystycznych i muzealnych, www.utk.gov.pl (dostęp: 30 VIII 2019).

⁵⁶ Licencja i świadectwo maszynisty a prawo kierowania, www.utk.gov.pl (dostęp: 30 VIII 2019).

⁵⁷ Dane te wymagają jednak interpretowania z pewnym dystansem. Brak sprecyzowania sposobu liczenia liczby podróży powoduje, iż dane są rozbieżne (w zależności od przewoźnika pasażerowie liczeni są jako uczestnicy przejazdu – tam i powrót – oddzielnie lub łącznie, co skutkuje podwojeniem liczby przewiezionych osób). Błędy występują również w nazwach operatorów poszczególnych kolei, co wynika m.in. z przesyłania sprawozdań z eksploatacji kolei przez ich właścicieli, a nie operatorów.

⁵⁸ Kolej wąskotorowa w Polsce. Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2017, s. 1–17; Kolej wąskotorowe w Polsce w 2018 r. Statystyka, funkcjonowanie, ochrona dziedzictwa kolei, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019, s. 1–38.

crisis which had a negative dimension regarding local communities. Despite the unfavourable financial conditions, there were undertaken actions aimed at preserving and further maintaining of the narrow-gauge railways in the new reality of the local self-government.

Bibliografia

Archiwum Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej w Śmiglu.

Biznes plan Zakładu Przewozów Wąskotorowych, Dyrekcja Kolei Dojazdowych, Warszawa 2000.

Kolej wąskotorowa w Polsce. Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2017.

Koleje wąskotorowe w Polsce w 2018 r. Statystyka, funkcjonowanie, ochrona dziedzictwa kolei, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019.

Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 8 września 2000 r., Dz.U. 2000, nr 84, poz. 948.

www.bip.umww.pl.

www.powiatsredzki.pl.

www.shortlines.pl.

www.sredzkakolej.pl.

www.utk.gov.pl.

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr CZR-6/75 (Załącznik nr 4 do § 50 – R13), www.expres-ponidzie.k-ow.net.

Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Opalenica, Opalenica 2008.

Bulski Maciej, Średzki Peiks znowu pod parą, „Świat Kolei” 2017, nr 12, s. 44–45.

Fischer Kasper, Miejska wąskotorówka w Pleszewie, www.transport-publiczny.pl.

Gawęcki Wojciech, Średzka Kolej Dojazdowa, Poznań 1996.

Gibek Andrzej, Siedemsetpięćdziesiątki SKPL, „Wąskie Tory” 2008, nr 1, s. 8–27.

Izydorczak Michał, Koniec Sompolińskiej KD, „Świat Kolei” 2013, nr 8, s. 7.

Jakuboszczak Paweł, Śmigielska Kolej Wąskotorowa 11–12. 11.2011 r., „Stalowe Szlaki” 2012, nr 1, s. 7.

Korcz Paweł, Atlas wąskotorówek, Poznań 2006.

Korcz Paweł, Opalenicka KD, „Świat Kolei” 2002, nr 1, s. 6.

Korcz Paweł, Parowozy wąskotorowe w służbie PKP, „Świat Kolei” 2001, nr 7, s. 31–32.

Korcz Paweł, Pleszewska KD 11.12.1999 r., „Stalowe Szlaki” 2000, nr 1, s. 6.

Licencja i świadectwo maszynisty a prawo kierowania, www.utk.gov.pl.

Malczewski Marek, Kalendarz miłośnika „wąskich torów”, „Świat Kolei” 2000, nr 2, s. 24–25.

Malczewski Marek, Koleje wąskotorowe przetomu wieków, „Świat Kolei” 2005, nr 11, s. 20–24.

Malczewski Marek, Koleje wąskotorowe w roku 2005, „Świat Kolei” 2005, nr 12, s. 22–31.

Malczewski Marek, Opalenicka Kolej Dojazdowa, „Świat Kolei” 1995, nr 4, s. 35.

Malczewski Marek, Pożegnanie „Lidki”, „Świat Kolei” 1999, nr 4, s. 6.

Malczewski Marek, Przewozy osób i towarów na kolejach dojazdowych ZDOKP w Poznaniu, „Parowozik” 1994, nr 1, s. 22–23.

Malczewski Marek, SKPL – powolny schyłek, „Świat Kolei” 2011, nr 3, s. 3.

Malczewski Marek, Zmierzch wąskiego toru?, „Świat Kolei” 2001, nr 7, s. 3.

Matuszewski Maciej, Z dziejów Opalenickiej Kolei Dojazdowej (1896–1991), Poznań 1991.

Matysek Radosław, Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa, „Stalowe Szlaki” 2018, nr 2, s. 54–59.

Odpowiedź na protest, „Witryna Śmigielska” 1991, nr 10, s. 2.

Pawicki Jan, Sto lat Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej, [w:] Pamiętnik Towarzystwa Miłośników Ziemi Kościańskiej 1996–2000, red. Zdzisław Witkowski, Kazimierz Zimniewicz, Kościan 2001, s. 31–41.

Pawłowski Jerzy, Dzieje kolei wąskotorowych na obszarze byłej Zachodniej Dyrekcji Kolei Państwowych, [w:] Dzieje kolei w Polsce, red. Dawid Keller, Rybnik 2012, s. 185–210.

Prawie 100 osób wzięło udział w spotkaniu na temat kolei wąskotorowych, turystycznych i muzealnych, www.utk.gov.pl.

Springer Krzysztof, Od Śmigielskiej Kolei Powiatowej po Śmigielską Kolej Dojazdową (1900–2010), Śmigiel 2010.

Strapagiel Tomasz, Zbiersk 01.10.1998 r., „Stalowe Szlaki” 1999, nr 1, s. 3.

Średzki P., Wielkie przebudowy w Pleszewie, „Świat Kolei” 2018, nr 5, s. 7.

Torzewski Marek, Gnieźnieńska i Wrzesińska Koleje Wąskotorowe, Warszawa 2006.

Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894–1991, red. Michał Jerczyński, Poznań 2010.

Zbierski Hubert, Śmigielskie a, b, c... Przyczynki do dziejów miasta, Śmigiel 2010.

Zięba Henryk, Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu: okres 1945–1992, Poznań 1993.

Zięba Henryk, Monografia Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu: okres 1993–2000, Poznań 2001.

Ziętek Anna, Aktywny hit powiatowy, „Wąskie Tory” 2007, nr 1, s. 41–42.

Linie kolejowe w Opolskiem ze szczególnym uwzględnieniem procesów ich modernizacji i likwidacji

The railway lines in Opole Province with particular taking into account of the processes of their modernization and liquidation

Słowa kluczowe: transport kolejowy, województwo opolskie, modernizacja kolei, zamykanie linii kolejowych
Keywords: railway traffic, Opole Province, modernization of railways, closing of railway lines

Województwo opolskie zajmuje powierzchnię 9412 km², a jego terytorium w 2017 r. zamieszkiwało 990 tys. mieszkańców. Powierzchnia terenów kolejowych w regionie w 2016 r. wynosiła 3743 ha¹. Zaletą opolskiego w zakresie dostępności komunikacyjnej jest jego położenie geograficzne na osi transportowej Wrocław–Katowice–Kraków. Województwo posiada dobrze rozwiniętą sieć kolejową.

Sieć kolejowa w województwie opolskim w 2018 r. miała długość 782 km, a w 2000 r. – jeszcze 896 km. Gęstość sieci kolejowej wynosiła w tym czasie 8,2 km/100 km². Główne linie kolejowe regionu to pochodzące z różnych etapów historycznej rozbudowy trasy Gliwice–Strzelce Opolskie / Kędzierzyn-Koźle–Opole–Brzeg / Jelcz Miłoszyce–Wrocław zlokalizowane w centralnym korytarzu transportowym. Jedną z tych linii (Wrocław–Brzeg–Opole–Kędzierzyn-Koźle) należy do międzynarodowych połączeń magistralnych umów AGC i AGTC. Pozostałe ważne linie to zlokalizowane w północnym korytarzu trasy: Olesno Śląskie / Fosowskie–Kluczbork–Byczyna / Namysłów, oraz w południowym korytarzu transportowym trasy: Gliwice / Rybnik–Kędzierzyn-Koźle–Nysa–Kamieniec Żąbkowicki. Na obszarze województwa opolskiego istnieją dwa przejścia kolejowe do Czech: Głuchołazy–Mikulovice używane przez koleje polskie w ruchu towarowym i Mikulovice–Głuchołazy–Pokrzywna–Třemešná wykorzystywane w tranzytowym ruchu pasażerskim przez koleje czeskie. Przed 1945 r. było aż sześć linii kolejowych przecinających współczesną granicę państwa.

Na obszarze województwa opolskiego w 2000 r. wykazywano ogółem 896 km linii kolejowych, w tym: 172 km linii magistralnych, 432 km pierwszorzędnych, 144 km drugorzędnych i 148 km linii miejscowego znaczenia. W latach 2000–2018 na

114 km linii zawieszono ruch kolejowy, w tym na 33 km linii wyposażonych w trakcję elektryczną. W roku 2018 eksploatowano w opolskim 782 km linii kolejowych, w tym 433 km to linie dwutorowe, a 349 km jednotorowe. W trakcję elektryczną prądu stałego 3 kV wyposażonych było 429 km linii kolejowych regionu (55%).

W różnych powojennych latach na współczesnym obszarze województwa opolskiego², ze względu na dekapitalizację wyposażenia technicznego lub spadek przewozów, zamknięto, a później zlikwidowano wiele linii kolejowych, m.in. Nysa–Ścinawa Mała, Nysa–Kałków Łąka, Nowy Świętów–Sławniowice Nyskie, Otmuchów–Dziewiętlice, Otmuchów–Przeworno, Szydłów–Niemodlin–Lipowa Śląska, Głubczyce–Pietrowice Głubczyckie, Pietrowice Wielkie–Kietrz, Fosowskie–Dobrodzień, Namysłów–Bukowa Śląska–Kępno, Bukowa Śląska–Syców, Namysłów–Jełowa, Olesno Śląskie–Gorzów Śląski–Praszka (początkowo wąskotorówka, przebudowana jeszcze w okresie międzywojennym na normalnotorową). Po 2000 r. z eksploatacji wyłączono dalsze odcinki linii kolejowych m.in. na trasie: Kuniów–Smar dy–Ligota Dolna–Gotartów (zbudowana w latach 80. XX w. obwodnica Kluczborka o długości 10 km), Gogolin–Prudnik (obecnie – 2020 r. – odnowiona i przywrócona do ruchu ze względów wojskowych), Racławice Śląskie–Głubczyce–Baborów–Pietrowice Wielkie, Kędzierzyn-Koźle–Baborów–Pilszcz, Kędzierzyn-Koźle–Strzelce Opolskie, Strzelce Opolskie–Fosowskie i Fosowskie–Szumirad–Kluczbork. Łącznie w latach 1945–2019 zlikwidowano na obszarze województwa opolskiego i terenach przyległych 634 km międzywęzłowych³ odcinków linii kolejowych, na któ-

rych zlokalizowane były 132 przystanki i stacje kolejowe (por. tab. 2). Na podstawie obliczeń własnych mogę stwierdzić, że w omawianym okresie w obecnych (2020 r.) granicach województwa opolskiego zamknięto 480 km linii kolejowych.

System transportu kolejowego regionu opolskiego w latach 1989–2019

Charakterystyczną cechą układu komunikacyjnego województwa opolskiego jest istnienie trzech dobrze zainwestowanych pasm infrastruktury kolejowej, przebiegających tranzytowo z południowego wschodu (Górny Śląsk i Małopolska) w kierunku północno zachodnim (Dolny Śląsk i Wielkopolska). Pasma centralne ciągnące się wzdłuż trasy Wrocław–Brzeg–Opole–Kędzierzyn-Koźle / Strzelce Opolskie–Gliwice należy do najsilniej zainwestowanych. Tu bowiem przebiegają dwie wzajemnie uzupełniające się dwutorowe i zelektryfikowane magistralne linie kolejowe, w tym Wrocław–Brzeg–Opole zmodernizowana do parametrów paneuropejskich i jej przedłużenie przez Gogolin do Kędzierzyna-Koźla, które są obecnie (2020 r.) modernizowane. Północne pasmo infrastruktury tworzy pierwszorzędna, dwutorowa i zelektryfikowana linia kolejowa łącząca Górny Śląsk (Katowice) z Dolnym Śląskiem (Wrocław) i Wielkopolską (Poznań), która w regionie opolskim przebiega na trasie Olesno Śląskie–Kluczbork–Namysłów z odgałęzieniem w kierunku Byczyny–Kępna i dalej do Poznania. Słabiej zainwestowane pasmo południowe infrastruktury transportowej regionu opolskiego tworzy dwutorowa⁴, lecz pozbawiona trakcji elektrycznej linia Kędzierzyn-Koźle–Prudnik–Nysa–Paczków.

W zakresie infrastruktury kolejowej w latach 1989–2019 poddano modernizacji do parametrów paneuropejskich trasę Wrocław–Brzeg–Opole. Połączenie to po całkowitej przebudowie podtorza, przepustów i mostów, instalacji nowej trakcji elektrycznej i zabudowie zabezpieczenia ruchu (europejskiego systemu ECTS poziomu 2) oraz nawierzchni bezстыkowej typu UIC-60 jest przystosowane do prowadzenia ruchu kolejowego z szybkością 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych. Nadal niezmodernizowane są torowiska stacji Opole Główne i Groszowice, co ogranicza możliwości eksploatacyjne tej międzynarodowej linii. Po 2015 r. rozpoczęto modernizację do parametrów paneuropejskich linii z Opola w kierunku Gliwic. Przy czym na wspomnianej trasie istnieją dwie wariantowe linie, jedna magistralna (dłuższa) wiodąca, przez Gogolin, Zdzeszowice i Kędzierzyn-Koźle, a druga pierwszorzędna (krótsza) przez wspomniane Strzelce Opolskie. Właśnie ta ostatnia została zmodernizowana w pierwszej kolejności. Moim zdaniem do parametrów trasy paneuropejskiej winna awansować trasa wiodąca przez Kędzierzyn-Koźle, która chociaż

niedługo obsługuje znacznie większy potencjał ludnościowy skupiający się w poniżej wymienionych miastach. Ta najstarsza na Śląsku, obecnie modernizowana, dwutorowa i zelektryfikowana linia magistralna, poza obsługą miast: Gogolin, Zdzeszowice i Kędzierzyn-Koźle, daje korzystne możliwości rozbudowy połączenia międzynarodowego do Czech przez Chałupki w kierunku aglomeracji ostrawskiej. Docelowo istniejąca w centralnym paśmie transportowym pierwszorzędna linia kolejowa Gliwice–Strzelce Opolskie–Opole Groszowice–Opole Wschodnie–Karłowice–Wrocław Brochów winna przejąć większość towarowych przewozów tranzytowych pomiędzy Górnym i Dolnym Śląskiem. Magistralna międzynarodowa trasa Wrocław–Brzeg–Opole–Kędzierzyn-Koźle–Gliwice / Racibórz winna spełniać funkcje paneuropejskiego szlaku prowadzącego szybkie przewozy pasażerskie i towarowe.

Mimo drugorzędnego znaczenia jednotorowego szlaku Nysa–Opole–Kluczbork, linia ta ze względu na istotne powiązanie północnego i południowego pasma infrastruktury transportowej regionu opolskiego winna być w dalszym ciągu modernizowana i docelowo wyposażona w trakcję elektryczną na odcinku Opole–Nysa. Przewozy pasażerskie na trasie Opole–Kluczbork, po czasowym zawieszeniu w latach 2000–2005, po wtórnie przywrócono i są realizowane efektywnymi pod względem ekonomicznym autobusami szynowymi. Trasa Opole–Nysa mimo jej niekorzystnych parametrów technicznych, należała w przeszłości, a również obecnie do dobrze frekwentowanych linii w zakresie przewozów pasażerskich. Zmiany organizacyjne w zakresie kolejowych, regionalnych przewozów pasażerskich, a zwłaszcza współfinansowanie przez Samorząd Województwa Opolskiego przedsiębiorstwa Polregio (Przewozy Regionalne), obsługującego regionalne przewozy pasażerskie, pozwoliłoby przywrócić znaczenie omawianej linii Nysa–Opole–Kluczbork. Wzrastające koszty osobowego ruchu samochodowego stwarzają istotne potencjalne możliwości rozwoju połączenia kolejowego Nysa–Opole–Kluczbork. Bowiem u obu końców tego połączenia istnieje znaczący, możliwy do przejęcia, potencjał przewozów pasażerskich reprezentowany na południu przez objęte jeszcze przed 2015 r. bezrobociem miasta Nysa, Otmuchów, Paczków i Prudnik oraz leżące na północy dotknięte podobnymi problemami miasta Kluczbork, Namysłów, Wołczyn i Byczyna. W tym celu w latach 2018–2019 w pierwszej kolejności modernizacji, polegającej na wymianie nawierzchni torowej i systemów sterowania ruchem, poddano linię Opole Zachodnie–Szydłów–Nysa. W drugiej kolejności, prawdopodobnie po 2020 r., modernizowane mają być linie kolejowe Brzeg–Grodków–Nysa oraz Opole–Jełowa–Kluczbork.

Odtworzenia pozostałych, licznych w przeszłości, lokalnych i drugorzędnych połączeń kolejowych, m.in. w powiecie nyskim (linie: Nysa–Ścinawa Mała, Nysa–Kałków Łąka, Otmuchów–Przeworno, Otmuchów–Dziewiętlice, Nowy Świętów–Sławniowice Nyskie), głubczyckim (linie: Głubczyce–Pietrowice Głubczyckie, Baborów–Pilszcz), brzeskim (linie: Brzeg–Wiązów, Grodków–Przeworno) czy namysłowskim (linie: Namysłów–Jełowa, Namysłów–Bukowa Śląska) nie należy oczekiwać ze względu na zaniechanie przewozów pasażerskich i towarowych jeszcze w latach 90. XX w. Linie te w większości są już zdewastowane

1 S. Koziarski, R. Wróbel, *Zmiany struktury użytkowania gruntów miast województwa opolskiego*, Opole 2018, s. 27, tab. 3.

2 Województwo opolskie zostało utworzone w 1950 r., w 1975 r. odłączone od niego zostały powiaty raciborski i oleski; ten ostatni powiększony terytorialnie powrócił w granice województwa w wyniku reformy administracyjnej w 1999 r.

3 W zestawieniu uwzględniono odcinki międzywęzłowe, które kończą się poza granicami województwa opolskiego, np. Namysłów–Bukowa Śląska–Kępno, Otmuchów–Przeworno, Grodków–Przeworno, Głubczyce–Baborów–Pietrowice Wielkie, itp.

4 Po lipcowej powodzi na Odrze w 1997 r. wyłączono z eksploatacji most i drugi tor na odcinku Kędzierzyn-Koźle Zachodnie–Twardawa.

lub zdemontowane, a ich odtworzenie do przyzwoitych parametrów eksploatacyjnych, ze względu na spodziewany mały potencjał przewozowy, staje się ekonomicznie nieoptyczne.

Nowym kierunkiem rozwoju systemu transportu kolejowego w regionie opolskim winna się stać obsługa przewozów pasażerskich w aglomeracji opolskiej. Potencjalne możliwości w tym zakresie istnieją w węźle kolejowym miasta Opola, gdzie ze stacji Opole Główne w układzie promienistym wybiegają linie w kierunku Opola Zachodniego i dalej do Chróstnicy Opolskiej (kierunek Brzeg) i Komprachcic (kierunek Nysa), Opola Groszowice i dalej do Opola Grotowic (kierunek Kędzierzyn-Koźle) i Tarnowa Opolskiego (kierunek Strzelce Opolskie), Opola Wschodniego i dalej do Dobrzecza Wielkiego (kierunek Wrocław Brochów), Opola Gosławic (kierunek Kluczbork) i Suchego Boru (kierunek Ozimek). Wzorem niemieckich kolei podmiejskich typu S-Bahn można na bazie wspomnianej sieci połączeń miejskich i podmiejskich Opola utworzyć opolskie koleje aglomeracyjne. Istniejący potencjalny rynek miejskich przewozów pasażerskich i już występujące zatłoczenie dróg miejskich w zakresie ruchu samochodowego i autobusowego (MZK) w obrębie miasta stwarza możliwość przejęcia tego typu przewozów przez kolej. W pierwszej kolejności może się to odbyć na osi Opole Zachodnie (Zaodrze)–Opole Główne–Opole Groszowice–Opole Grotowice, z możliwością rozszerzenia w drugim etapie w kierunku Opola Wschodniego (osiedla Chabry i Armii Krajowej) i Opola Gosławic (osiedla Malinka i Kolonia Gosławicka) oraz w przyszłościowym kierunku rozbudowywanych podmiejskich osiedli domów jednorodzinnych w rejonie Mechnic, Chmielowiec, Dobrzecza, Suchego Boru i Zawady. W rejonie podmiejskich stacji końcowych systemu kolei aglomeracji opolskiej (stacje lub przystanki Opole: Zachodnie, Wschodnie, Groszowice / Grotowice) można utworzyć parkingi typu Park & Ride (Parkuj i Jedź) dla samochodów osobowych osób dojeżdżających do Opola. System ten pozwoliłby zmniejszyć narastający problem kongestii na drogach wylotowych aglomeracji opolskiej oraz częściowo rozwiązać problem braku miejsc parkingowych w centrum miasta.

W większym stopniu – zwłaszcza od 2008 r. po wejściu Polski i Czech do umowy Schengen – winno być aktywizowane w obsłudze ruchu turystyczno-rekreacyjnego istniejące kolejowe połączenie transgraniczne na pograniczu opolsko-czeskim na trasie Třemešná–Głuchołazy–Mikulovice. Wspomniany ruch pasażerski ma szansę szybkiego rozwoju, zwłaszcza w okresie zimowych wyjazdów na narty w rejon czeskich Jesioników, gdy utrudniony jest ze względu na warunki pogodowe samochodowy ruch drogowy.

Przegląd ważniejszych modernizacji linii kolejowych realizowanych w latach 1989–2019 na obszarze województwa opolskiego

Linia kolejowa Opole–Brzeg–Oława–Wrocław

Modernizacja linii magistralnej Opole–Brzeg–Oława–Wrocław była prowadzona etapowo w latach 2000–2003. W pierwszej kolejności wymieniono nawierzchnię torową na torach szlakowych, a dopiero później modernizowano układy torowe stacji kolejowych, takich jak Oława, Brzeg i Opole Zachodnie. Modernizację prowadzono na trasie o łącznej długości 82 km i nie objęła ona wówczas skrajnych stacji węzłowych szlaku, takich jak: Wrocław Główny, Wrocław Brochów i Opole Główne. Niektóre stacje po przebudowie, niestety, utraciły swoje pierwotne funkcje i po likwidacji torów postojowych i załadunkowych przekształcono je w przystanki osobowe. Stało się tak m.in. na dotychczasowych stacjach: Dąbrowa Niemodlińska, Lipki i Lizawice. Przebudowano również przystanki osobowe m.in.: Chróstcina, Przecza, Zębice Wrocławskie. Tam budowano zwłaszcza nowe, wyższe perony, wiaty oraz instalacje umożliwiające dostęp do pociągów pasażerom niepełnosprawnym. Zakres przebudowy obejmował m.in. modernizację torów szlakowych i stacyjnych, przebudowę obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) występujących na linii, modernizację układów geometrycznych torów, wymianę podtorza i nawierzchni z odwodnieniem, przejazdów kolejowych, sieci trakcyjnej wraz z linią odbiorów nietrakcyjnych, liniowych i stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowę obiektów kubaturowych, oraz instalacje, urządzenia elektroenergetyczne i teletechniczne. W ramach modernizacji stacji przebudowano perony, tunele i inne ciągi komunikacyjne, urządzenia wizualnej i akustycznej informacji dla podróżnych, elementy małej architektury i zagospodarowania terenu z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Linię Opole–Brzeg–Oława–Wrocław zmodernizowano do standardów międzynarodowych umów AGC/AGTC oraz potrzeb transportu kombinowanego i przewozów intermodalnych, przewidujących szybkość maksymalną 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla towarowych⁵.

Wspomniane parametry techniczne szlaku uzyskano głównie dzięki wymianie nawierzchni torowej na bezстыkowe szyny typu UIC-60 przytwierdzone do podkładów betonowych mocowanymi sprężystymi. Wymieniono również całkowicie sieć trakcyjną

łącznie ze słupami i podporami kratownicowymi pochodzącymi jeszcze z okresu elektryfikacji linii w 1960 r. Nowa, wzmocniona sieć trakcyjna 3 kV jest przystosowana do zwiększonego poboru prądu stałego przez poruszające się z dużą szybkością zestawy trakcyjne i lokomotywy elektryczne. W końcowej fazie modernizacji zainstalowano również nowoczesne systemy kierowania ruchem, umożliwiające ich przyszłą centralizację w lokalnych centrach sterowania ruchem (LCS), który zlokalizowano na stacji Opole Zachodnie. Pierwotnie był to system ECTS poziomu pierwszego, w 2019 r., wraz z prowadzeniem łączności GSM, dodatkowo zmodernizowany do poziomu drugiego.

Według danych z rozkładu jazdy wprowadzonego na okres od 15 marca do 13 VI 2020 r. linią Opole–Brzeg–Wrocław Główny przejeżdżają dziennie 34 pary pociągów dalekobieżnych spółki PKP Intercity i 22 pary pociągów regionalnych spółki Przewozy Regionalne. Najszybszy pociąg IC pokonuje trasę Opole Główne–Wrocław Główny w czasie 40 minut bez zatrzymań, z postojami w Brzegu i Oławie pociąg pośpieszny tej spółki pokonuje tę trasę w 53 minuty, a pociągi spółki Polregio obsługujące wszystkie stacje i przystanki pasażerskie tam zlokalizowane potrzebują na przejazd tego 82-kilometrowego odcinka 74 minuty.

Linia kolejowa Opole–Ozimek–Fosowskie

Rewitalizacja jednotorowej linii nr 144 Opole–Ozimek–Fosowskie objęła wymianę ponad 31 km torów, 28 rozjazdów oraz naprawę 25 przejazdów kolejowo-drogowych⁶. W zakresie prac była również wymiana i remont 24 obiektów inżynierskich: wiaduktów mostów (w tym na Małej Panwi pod Fosowskiem), przepustów. Rewitalizacja linii objęła również infrastrukturę do bezpośredniej obsługi podróżnych. Na wszystkich czterech stacjach (Opole Główne, Chrząstowice, Ozimek, Fosowskie) i czterech przystankach (Suchy Bór, Dębska Kuźnia, Krasiejów, Staniszcze Małe) przebudowane zostały perony wraz z ich wyposażeniem. Obiekty zyskały nową funkcjonalną nawierzchnię z małogabarytowej kostki brukowej, a krawędzie zostały wyłożone antypoślizgowymi płytami koloru wiśniowego z zaznaczonym wypukłym, białym pasem bezpieczeństwa, sygnalizującym osobom niedowidzącym bliskość krawędzi. Nowe platformy peronowe są wyższe od dotychczasowych, co znacznie upraszcza wsiadanie i wysiadanie z pociągów. Dla osób z ograniczoną możliwością poruszania wygodniejszy dostęp do peronów zapewniają pochylnie. Standard podróży koleją podniosło także zamontowane nowe oświetlenie oraz ujednolicone, estetyczne elementy małej architektury, takie jak: wiaty, ławki i kosze na śmieci. Również konsekwentnie wprowadzano przez zarządcę infrastruktury, Polskie Linie Kolejowe, spójny system oznakowania i tablice informacyjne ułatwiające orientację na poszczególnych przystankach i stacjach⁷.

⁵ Rewitalizacja, czyli w skrócie przywrócenie parametrów technicznych linii kolejowej po długim okresie eksploatacji jest najszybszą i najtańszą metodą usprawnienia ruchu na linii kolejowej, która pozwala na likwidację ograniczeń prędkości oraz zwiększenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu. Ważnym aspektem prac rewitalizacyjnych jest także fakt, że nie wymagają one uzyskania wielu pozwoleń administracyjnych niezbędnych do rozpoczęcia prac, gdyż nie zmieniają istotnie warunków lokalizacyjnych oraz środowiskowych. W związku z tym ich przeprowadzenie trwa dużo krócej niż w przypadku modernizacji do parametrów paneuropejskich, a sam proces przygotowawczy może być nawet dwa razy krótszy.

⁷ <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/koleja-wygodniej-i-krócej-na-odcinku-fosowskie-opole-2384/> (dostęp: 9 V 2014).

W kwietniu 2013 r. na wspomnianej jednotorowej trasie wstrzymano ruch pociągów. Teren przejął wykonawca – konsorcjum firm Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich SA – Infrakol s.c. Zdemontowano stare tory i rozebrano perony. W celu zmechanizowania prac wprowadzono pociąg do potokowej wymiany nawierzchni (PUN). Wykonywano również roboty związane z wymianą rozjazdów. Pociągi na wspomnianą linię wróciły ponownie 30 VI 2014 r. Zasadnicze roboty torowe zostały ukończone pod koniec 2013 r., zaś cała modernizacja o wartości 145 mln zł została sfinalizowana pod koniec 2014 r.⁸. Głównym efektem zleconych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA prac na tej trasie było zwiększenie prędkości do 140 km/h (poprzednio obowiązywała prędkość 50–60 km/h). Takie parametry techniczne linii stały się możliwe m.in. dzięki reelektryfikacji linii, wymianie nawierzchni torowej oraz pracom z zakresu przebudowy urządzeń zabezpieczenia ruchu.

Modernizacja jednotorowej linii Opole–Ozimek–Fosowskie–Lubliniec była elementem kluczowego dla południowo-zachodniej Polski projektu rewitalizacyjnego tzw. protezy koniecpolskiej. Pozwala ona na połączenie Warszawy z Opolem i Wrocławiem trasą przez Centralną Magistralę Kolejową (CMK) i Częstochowę Stradom, wykorzystując efekty prowadzonych prac na CMK oraz już zrealizowanych prac modernizacyjnych na odcinku linii E-30 Wrocław–Brzeg–Opole. Po zakończeniu robót związanych z tym projektem czas przejazdu ze stolicy do Wrocławia odbywa się pociągiem „Pendolino” w czasie krótszym niż 4 h, przy zakładanej prędkości 200 km/h na CMK, 120–140 km/h na odcinku Włoszczowa Północ–Koniecpol–Częstochowa Stradom–Lubliniec–Fosowskie–Opole i 160 km/h na odcinkach Warszawa–Grodzisk Mazowiecki oraz Opole–Brzeg–Wrocław. Niestety, ubocznym efektem modernizacji było wycofanie z linii Fosowskie–Lubliniec pociągów lokalnych obsługujących stacje Pludry, Pawonków, Lipie Śląskie oraz przystanek Lisowice. Stało się tak również ze względu na międzywojewódzki charakter linii i brak zainteresowania obsługą tego transgranicznego odcinka przez województwa opolskie i śląskie. Po interwencjach lokalnych społeczności miejscowości Pludry i Dobrońskie przywrócono po dwóch latach obsługę tej linii przez pociąg regionalny relacji Opole–Fosowskie–Lubliniec–Częstochowa.

Według danych z rozkładu jazdy wprowadzonego na okres od 15 III do 13 VI 2020 r. linią Opole–Fosowskie–Lubliniec–Częstochowa Stradom przejeżdża dziennie 20 par pociągów pośpiesznych spółki Intercity i dwie pary pociągów regionalnych spółki Polregio. W relacji Opole–Ozimek–Fosowskie–Zawadzkie trasę obsługuje dziennie siedem par pociągów, powiązanej finansowo poprzez dotacje z Samorządem Województwa Opolskiego, spółki Polregio. Czas przejazdu pociągu Intercity Premium „Pendolino” w relacji Opole Główne–Lubliniec–Częstochowa Stradom wynosi w 2020 r. – 56 minut. Tą samą relację pociąg Polregio z postojami na wszystkich stacjach i przystankach tam zlokalizowanych pokonuje w 82 minuty, a w relacji Opole Główne–Zawadzkie czas przejazdu wynosi 54 minuty.

⁸ <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/trwa-rewitalizacja-linii-nr-144-opole-fosowskie-1942/2011/04/> (dostęp: 18 V 2013). http://inforail.pl/szybsze-pociagi-na-opolszczyźnie_more_39919.html (dostęp: 10 VI 2014).

Linia kolejowa Opole–Strzelce Opolskie–Pyskowice

W latach 2014–2015 rewitalizacji poddano fragment pierwszorzędnej dwutorowej linii, znajdującej się w granicach województwa opolskiego, Opole Groszowice–Strzelce Opolskie–Błotnica Strzelecka. Dalszy odcinek tej linii prowadzący przez Pyskowice do Gliwic, a zlokalizowany w województwie śląskim, zmodernizowano już wcześniej. W ramach prac modernizacyjnych na 35-kilometrowym odcinku trasy przywrócono parametry techniczne linii pierwszorzędnej, tzn. szybkość maksymalną 120 km/h. Wymieniono szyny, podkłady, rozjazdy i sieć trakcyjną. Poprawiono stan techniczny wiaduktów i przepustów. Podniesiono standard obsługi podróźnych poprzez modernizację peronów na stacjach w Tarnowie Opolskim, Kamieniu Śląskim, Strzelcach Opolskich oraz przystankach w Szymiszowie i Błotnicy Strzeleckiej. Po zakończeniu wszystkich prac pociągi pasażerskie mogą jeździć tam z prędkością 120 km/h, a towarowe 70 km/h⁹. Według danych z rozkładu jazdy wprowadzonego na okres od 15 III do 13 VI 2020 r. linią Opole–Strzelce Opolskie–Pyskowice–Gliwice przejeżdża dziennie osiem par pociągów pasażerskich. We wspomnianej relacji czas przejazdu pociągów pośpiesznych spółki Intercity, z postojem tylko w Strzelcach Opolskich wynosi 53 minuty, a pociągów osobowych spółki Polregio, zatrzymujących się na wszystkich stacjach i przystankach – 74 minuty.

Linia kolejowa Opole Groszowice–Gogolin– Kędzierzyn-Koźle

W dniu 21 IX 2017 r. w Urzędzie Wojewódzkim w Opolu podpisana została umowa na modernizację 44-kilometrowego odcinka dwutorowej, magistralnej linii kolejowej Opole–Gogolin–Kędzierzyn-Koźle, leżącej na międzynarodowej trasie E-30. Wykonawcą robót na tej linii jest konsorcjum firm PORR Polska Construction i Trakcja System. Umowa realizowana jest w formule projektuj i buduj ze środków unijnych programu CEF. Modernizację wspomnianej trasy kolejowej rozpoczęto we wrześniu 2018 r., a ma zostać zakończona w czwartym kwartale 2021 r. Koszt modernizacji linii wyniesie ok. 412 mln zł¹⁰.

Prace modernizacyjne realizowane są w ramach Krajowego Programu Kolejowego i mają zwiększyć dostępność komunikacyjną w regionie oraz zapewnić krótszą podróż w relacji Opole–Gogolin–Zdzieszowice–Kędzierzyn-Koźle i dogodniejsze możliwości przewozu tam towarów. Przykładowo czas podróży z Opola do Kędzierzyna-Koźla skróci się z obecnych 50 minut do ok. 25 minut. Poprawi się także komfort obsługi pasażerów na stacjach i przystankach: Kędzierzyn-Koźle, Raszowa, Zdzieszowice, Jasiona, Gogolin, Góraždze, Przywory Opolskie, Opole Gro-

towice, Opole Groszowice. Perony będą wyższe i wyposażone w nowe wiaty, ławki i oświetlenie. Zwiększy się zakres informacji i poprawi oznakowanie. Obiekty, dzięki pochylniom, windom, odpowiedniej nawierzchni, będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dla pasażerów planowane są nowe przejścia na perony w Gogolinie (przejście podziemne) i w Opolu Grotowicach (kładka dla pieszych). Przebudową objęte będą także m.in. przejścia pod torami w Kędzierzynie-Koźlu i Zdzieszowicach oraz kładka dla pieszych na stacji Opole Groszowice.

Przebudowa obejmuje 44 km linii, z tego 38 km to odcinek linii Kędzierzyn-Koźle–Gogolin–Opole Groszowice, a pozostałe 6 km to odcinek Opole Groszowice–Opole Główne–Opole Zachodnie. W ramach prac modernizacyjnych wymienionych zostanie ok. 80 rozjazdów. Sprawny przejazd pociągów w okresie zimowym ma zapewnić zabudowa urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów. Zaplanowana jest także kompleksowa wymiana sieci trakcyjnej. Dla zapewnienia odpowiedniej mocy dla szybszych i cięższych pociągów, zostaną zmodernizowane dwie podstacje trakcyjne. Umowa obejmuje również remont 12 nastawni, m.in. w Kędzierzynie-Koźlu, Zdzieszowicach, Gogolinie i Opolu Groszowicach. Poziom bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym zwiększy się dzięki przebudowie 25 przejazdów drogowych. Oprócz nowej nawierzchni, na niektórych przejazdach zostanie zamontowany monitoring. Odnowionych będzie 49 obiektów inżynieryjnych, w tym cztery wiadukty i osiem mostów. Obiekty te zostaną przystosowane do zwiększonej prędkości i znaczniejszych obciążeń pociągów.

Prace na magistrali kolejowej E-30 między Kędzierzynem-Koźlem a Opolem to największa i najważniejsza modernizacja prowadzona w 2020 r. przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA w województwie opolskim. Inwestycja realizowana jest na dwóch odcinkach: Kędzierzyn-Koźle–Opole Groszowice oraz Opole Groszowice–Opole Zachodnie. Prace rozpoczęły się we wrześniu 2018 r. od przebudowy jednego z dwóch torów na 15-kilometrowym odcinku: Raszowa–Zdzieszowice–Gogolin. Zakres prac obejmował wzmocnienie podtorza oraz wymianę rozjazdów. Wykonawca zmodernizował również peron wypowy w Zdzieszowicach oraz jednokrawędziowy w Jasionie. Zostały one dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Zawieszono ok. 18 km nowej sieci trakcyjnej i zbudowano dla niej 35 nowych bramkowych konstrukcji wsporczych. Przy realizacji robót wykorzystano dotychczas m.in. 30 tys. t tłuczni i ułożono 24 tys. podkładów kolejowych, a prace były prowadzone przy użyciu nowoczesnych maszyn kolejowych, takich jak: kombajn do potokowej wymiany nawierzchni wraz z zestawem specjalistycznych wagonów oraz najnowocześniejsza w Polsce wysokowydajna torowa oczyszczarka tłuczni. W roku 2019 zrealizowano przebudowę kolejnych 30 km torów na odcinkach: Raszowa–Gogolin, Góraždze–Przywory, Przywory–Opole Groszowice. Ekipy budowlane realizują także prace na stacjach: Gogolin, Góraždze, Opole Groszowice, Zdzieszowice oraz Kędzierzyn-Koźle. Prace prowadzone były od kwietnia do listopada 2019 r. Odnowienie 27 przejazdów kolejowo-drogowych wpłynie również na poprawę bezpieczeństwa. Część z nich zostanie wyposażonych w monitoring. Rozjazdy wyposażone

będą w system elektronicznego ogrzewania rozjazdów (EOR), który pozwoli na płynny przejazd pociągów w czasie mrozów czy obfitych opadów śniegu. Prace modernizacyjne obejmą także odnowienie 66 obiektów inżynieryjnych, w tym remont ośmiu mostów i czterech wiaduktów. Po modernizacji pociągi pasażerskie na tej trasie pojadą z prędkością do 160 km/h, a towarowe 120 km/h. Perony z antypoślizgową powierzchnią będą wyposażone w pochylnie oraz windy. Dodatkowo zostaną one wyposażone w linie prowadzące, ułatwiające bezpieczne poruszanie się osobom niewidomym i niedowidzącym. Także z myślą o nich pojawią się napisy w języku Braille’a na poręczach. W Gogolinie powstanie nowe przejście podziemne pod torami, natomiast przejścia w Kędzierzynie-Koźlu i Zdzieszowicach przejdą kompleksową przebudowę. Stacje Opole Groszowice oraz Opole Grotowice zyskają nowe kładki dla pieszych. Całkowita wartość projektu wynosi 628,5 mln zł, w tym dofinansowanie unijne ok. 311 mln zł. Całość prac zakończy się w 2023 r. Projekt „Prace na linii kolejowej E-30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle–Opole Zachodnie” jest współfinansowany przez Unię Europejską z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF)¹¹.

Na półmetku modernizacji, to jest w kwietniu 2020 r., zabudowano już 53 km nowych torów, m.in. dwa tory na odcinku Raszowa–Zdzieszowice–Gogolin oraz jeden tor na odcinku Góraždze–Przywory Opolskie–Opole Groszowice. Wymieniono już 60 z planowanych do wymiany 80 rozjazdów. Zabudowano nowe konstrukcje wsporcze dla sieci trakcyjnej oraz poprowadzono kable dla urządzeń łączności i zabezpieczenia ruchu pociągów. Prowadzone są roboty na dwóch mostach: jednym zlokalizowanym na rzece Kłodnicy i drugim nad Kanałem Gliwickim; odnawiane i wzmacniane są tam przyczółki, podpory i przęsła. Zarówno nawierzchnia torowa, jak i mosty mają zostać przystosowane do nacisku 221 kN na oś pociągu¹².

W tym samym czasie została również zawarta umowa na opracowanie dokumentacji projektowej dla prac modernizacyjnych na odcinku Opole Groszowice–Opole Zachodnie. W ramach tego zadania będzie m.in. zaprojektowana przebudowa największego mostu kolejowego nad Odrą w Opolu. Prace projektowe trwały do lipca 2018 r. Wartość umowy oszacowano na ok. 3,8 mln zł, a dofinansowanie ze środków unijnych programu Connecting Europe Facility (CEF) opiewa na 2,4 mln zł. Wykonawcą było konsorcjum Systra i BPK Mosty.

Wartość całego projektu „Prace na linii kolejowej E-30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle–Opole Zachodnie” w zakresie linii 136 od km 0.206 do km 37.511 oraz linii 132 od km 94.281 do km 101.100 opiewa na 835,5 mln zł. Dofinansowanie ze środków unijnych CEF (Connecting Europe Facility) – „Łącząc Europę” to 397,3 mln zł.

Według danych z rozkładu jazdy wprowadzonego na okres od 15 III do 13 VI 2020 r. linią Opole–Gogolin–Kędzierzyn-Koźle przejeżdża dziennie 18 par pociągów pasażerskich. We wspomnianej relacji – ze względu na prowadzone prace modernizacyjne – czas przejazdu pociągów pośpiesznych (TLK) spółki Intercity i pocią-

gów osobowych spółki Polregio różni się jedynie o 1 minutę i wynosi 56–57 minut.

Linia kolejowa Wrocław–Brzeg–Opole–Gogolin–Kędzierzyn-Koźle jest zlokalizowana w międzynarodowym korytarzu transportowych E-30 na osi wschód–zachód. Jej odcinek dolnośląski i opolski został zmodernizowany w latach 2000–2003, zapewnia kursowanie pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h i towarowych 120 km/h. Wyższa prędkość i większa przepustowość linii usprawni ruch pociągów na linii E-30 i zwiększy możliwości komunikacyjne w ruchu dalekobieżnym regionalnym i lokalnym. Modernizacja linii, która jest częścią międzynarodowego korytarza Bałtyk–Adriatyk, należącego do sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), pozytywnie wpłynie także na transport towarów i wykorzystanie potencjału całego korytarza.

Linia kolejowa Opole–Szydlów–Łambinowice–Nysa

Od 7 X 2019 r. na całej 49-kilometrowej jednotorowej trasie z Opola do Nysy kursują już pociągi, bez zastępczej komunikacji autobusowej na odcinku Łambinowice–Nysa. W ciągu doby podróże koleją zapewniało wówczas dziewięć par pociągów. Na trasie przebudowano stacje: Szydlów i Łambinowice oraz przystanki, m.in. w Chmielowicach, Komprachcicach, Tułowicach, Sowinie, Budziszowicach, Jasienicy Dolnej i Mańkowicach. Zbudowano 13 nowych peronów przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wymieniono tam wiaty i ławki, a w gablotach zamieszczono rozkłady jazdy. Ustawiono również stojaki rowerowe. W pierwszej połowie 2020 r. na trasie pojawią się także nowe przystanki w Goszczowicach i Nysie Wschodniej. Od października 2019 r. pociągi zaczęły tam jeździć z prędkością 50 km/h, natomiast w grudniu już dwukrotnie szybciej – 100 km/h. Zmodernizowano także 59 przejazdów kolejowo-drogowych. Na linii wymieniono 48 km torów, wzmocniono podtorze, przeprowadzono prace odwodnieniowe. Rewitalizacja objęła również 89 obiektów inżynieryjnych, w tym sześć mostów i dwa wiadukty. Ważnym elementem modernizacji była przebudowa wiaduktu kolejowego koło Szydłowa. Stan techniczny obiektu ograniczał sprawny przejazd pociągów. Po wymianie m.in. przęsła, wykonaniu stalowego chodnika oraz wzmocnieniu przyczółków, pociągi jadą tam dwukrotnie szybciej. Na linii zamontowano 13 nowych rozjazdów zapewniających sprawny przejazd pociągów. Prowadzona była także wymiana urządzeń zabezpieczających ruch kolejowy. Po zakończeniu prac w 2020 r. pociągi pasażerskie pojadą z docelową prędkością do 120 km/h. Podróż pomiędzy Opolem i Nysą skróci się o ok. 40 minut, z dotychczasowej 1 h 35 minut do ok. 55 minut. Inwestycja „Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 na odcinku Opole–Nysa” była współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014–2020. Wartość inwestycji zrealizowanej przez firmę Skanska SA wyniosła 122,5 mln zł netto¹³.

⁹ Pociągi na Opolszczyźnie pojadą szybciej, informacja prasowa PKP PLK z 10 VI 2014 r., www.plk-sa.pl (dostęp: 19 III 2020).

¹⁰ Krótsza podróż koleją z Opola do Kędzierzyna-Koźla i Katowic, informacja PKP PLK z 22 IX 2017 r., www.plk-sa.pl (dostęp: 19 III 2020).

¹¹ <https://opole.naszemiasto.pl/koleja-z-kedzierzyna-kozla-do-opola-szybciej-o-20-minut/ar/c4-5047691> (dostęp: 28 III 2020).

¹² Informacja z 2 IV 2020 r. pt. Trwają prace na magistrali E-30 z Opola do Kędzierzyna-Koźla, zamieszczona na portalu internetowym Rynek Kolejowy, www.rynek-kolejowy.pl (dostęp: 28 III 2020).

¹³ <https://opole.wyborcza.pl/opole/7,35086,25272008,pociagiem-z-opola-do-nysy-juz-bez-przesiadki-od-poniedzialku.html> (dostęp: 4 X 2019).

Według danych z rozkładu jazdy wprowadzonego na okres od 15 III do 13 VI 2020 r. linią Opole–Szydłów–Nysa przejeżdża dziennie 10 par pociągów pasażerskich, a czas przejazdu szynobusów spółki Polregio wynosi tam obecnie 65 minut.

Linia Rybnik–Nędza–Kędzierzyn-Koźle–Rudziniec Gliwicki–Paczyna

W latach 2017–2020 prowadzono etapową modernizację zachodniej obwodnicy towarowej Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP) i Rybnickiego Okręgu Węglowego (ROW) na trasie Rybnik–Nędza–Kędzierzyn-Koźle–Rudziniec Gliwicki–Paczyna–Lubliniec, której fragmenty znajdują się również na obszarze województwa opolskiego (odcinek Dziergowice–Bierawa–Kędzierzyn-Koźle–Sławięcice). Prowadzone prace mają za zadanie przywrócić pierwotne parametry eksploatacyjne i umożliwić sprawne przejazdy pociągów towarowych z ROW w kierunku centralnych i północnych rejonów kraju. W tym celu wymieniono m.in. nawierzchnię torową na odcinku dwutorowym Nędza–Dziergowice–Bierawa oraz na trzecim torze odcinka Kędzierzyn-Koźle (posterunek odgałęźny Nowa Wieś)–Blachownia Śląska–Sławięcice–Rudziniec Gliwicki. W głównej mierze wymiana nawierzchni objęła tory szlakowe, pominięto niektóre tory stacyjne, a wymiana trakcji elektrycznej jest prowadzona obecnie tylko na trzecim torze odcinka Kędzierzyn-Koźle (posterunek odgałęźny Nowa Wieś)–Blachownia Śląska–Sławięcice–Rudziniec Gliwicki. Na wspomnianym odcinku linii wymieniono również konstrukcję stalowego mostu kolejowego nad Kanałem Kędzierzyńskim. Dwa pozostałe mosty kratownicowe na linii głównej Kędzierzyn-Koźle–Gliwice nie zostały objęte modernizacją.

Regres sieci kolejowej województwa opolskiego

Województwo opolskie jest charakterystycznym obszarem nasilenia procesów likwidacji fizycznej linii kolejowych lub eliminacji jednego z dwóch typów przewozów kolejowych. Najwcześniej proces likwidacji dotknął linie kolejowe zlokalizowane wzdłuż granicy państwowej z Czechami. Po 1945 r. zamknięto cztery spośród sześciu istniejących połączeń z siecią kolejową ówczesnej Czechosłowacji. Początkowo likwidowano odcinki, które na skutek przecięcia granicą i zawieszenia ruchu transgranicznego prowadziły praktycznie „do nikąd”. Była to w pierwszej fazie regresu sieci kolejowej w województwie opolskim najliczniejsza grupa, do której można zaliczyć odcinki i linie: Otmuchów–Dziewiętlice (1961/1971), Nysa–Kałków Łąka (1976), Głubczyce–Pietrowice Głubczyckie (1991) i Baborów–Pilszcz (1991). Na wymienionych liniach najpierw zawieszono przewozy pasażerskie, później prowadzono tam sporadyczne przewozy towarowe, by ostatecznie niektóre linie zlikwidować lub przekazać jako bocznicę miejscowym zakładom. Tak stało się w przy-

padku fragmentów linii: Otmuchów–Cukrownia „Otmuchów” i Nysa–Koperniki. Kolejna faza regresu, polegająca głównie na zawieszeniu przewozów pasażerskich, objęła nadgraniczne, ślepo zakończone linie: Nowy Świątów–Sławniowice Nyskie (1978). Niektóre z tych linii lub ich fragmenty czasowo nadal funkcjonowały jako bocznicę zakładów przemysłowych, a później je zamykano m.in. odcinek Nowy Świątów–Dłużnica (zakłady papiernicze).

Proces zawieszania ruchu kolejowego zaznaczył się tu zwłaszcza na liniach drugorzędnych i lokalnych. Charakterystyczną cechą tych linii jest obsługa miejscowości o niedużym znaczeniu zarówno w sieci osadniczej, jak i kolejowej Polski. Poza już wspomnianymi trasami, na których nie wznowiono przewozów pasażerskich zaraz po zakończeniu wojny, proces likwidacji w latach 1960–1980 objął takie linie w województwie opolskim, jak: Nysa–Ścinawa Mała (1966/1971), Gracze–Lipowa Śląska (1972). Te drugorzędne linie kolejowe, których rodowód powiązany był głównie z obsługą rolnictwa, wraz z rozwojem transportu samochodowego traciły na znaczeniu. Pozbawione remontów i konserwacji były eksploatowane aż do utraty przejezdności. Większość z nich uległa fizycznej likwidacji: zdemontowano tory, zniwelowano nasypy, część gruntów przywrócono rolnictwu, natomiast pozostałe w sąsiedztwie stacji węzłowych odcinki pełnią funkcje bocznic zakładowych. Likwidacji uległo także kilka linii lokalnych o charakterze bocznicowym, m.in. Fosowskie–Dobrodzień, Pietrowice Wielkie–Kietrz i Olesno Śląskie–Gorzów Śląski–Praszka.

Na wielu liniach województwa opolskiego zawieszono przewozy pasażerskie jeszcze w dekadzie lat 1970–1980, lecz nadal brak było formalnych decyzji o likwidacji linii. Przykładami tej licznej grupy były m.in. linia Przeworno–Otmuchów. Likwidacja niektórych linii była wielokrotnie odkładana ze względu na zlokalizowane tam bocznicę do jednostek wojsk radzieckich¹⁴ (np. w Małujowicach na trasie Brzeg–Strzelin). Linie te na wielu odcinkach były już wówczas porośnięte krzewami i nieprzejezdne. Na niektórych, po ich zamknięciu, powtórnie przywracano po remoncie lub modernizacji ruch pasażerski i towarowy. Zdarzyło się to m.in. na odcinku Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie, gdzie zawieszono ruch pasażerski 1 I 1970 r., następnie czasowo przywrócono, by później z powodu niskiej frekwencji pasażerów powtórnie zawiesić. Powyższy przykład doskonale ilustruje proces odwracania się klientów od niepewnego przewoźnika. W konsekwencji raz utraconych – z różnych względów – przewozów kolejowych praktycznie nie udaje się przywrócić.

Wiele linii z zawieszonym ruchem pasażerskim eksploatuje się nadal w ruchu towarowym, przy czym występuje wyraźne zróżnicowanie przyczyn pozostawienia ruchu towarowego na liniach kolejowych. W roku 1991 Rada Ministrów zaleciła PKP zbadać, w jaki sposób można zmniejszyć nieoptymalność użytkowania 5118 km linii, w tym 3869 km normalnotorowych. W związku z tym Dyrekcja Generalna PKP i Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych przedstawiły zainteresowanym wojewodom i władzom samorządowym następujące propozycje: 1) przeka-

zanie nierentownej dla PKP linii zakładom na bocznicę; 2) przekształcenie linii z publicznej w niepubliczną; 3) pokrywanie deficytu przez lokalnych użytkowników; 4) udział w kosztach jego ewentualnej modernizacji; 5) oddanie trasy zatrudnionym na niej kolejarzom do przekształcenia w kolej prywatną. Adresaci w większości z tych ofert nie skorzystali. W wyniku przedstawionego powyżej postępowania Dyrekcja Generalna PKP uzyskała zgodę władz terenowych na zawieszenie przewozów na 248 km linii normalnotorowych. W województwie opolskim z datą 1 X 1991 r. zamknięto linie: Baborów–Pilszcz, Namysłów–Bukowa Śląska, Fosowskie–Dobrodzień, Jełowa–Namysłów, Biała Prudnicka–Krapkowice i Nowy Świątów–Sławniowice Nyskie.

W drugiej połowie lat 90. XX w. zamknięto nierentowne, zdaniem PKP, odcinki linii normalnotorowych: Racławice Śląskie–Głubczyce–Baborów–Pietrowice Wielkie, Opole–Kluczbork (obecnie linia jest czynna i obsługiwana przez szynobus). Do nierentownych zaliczono również normalnotorowe linie kolejowe: Prudnik–Biała Prudnicka, Gogolin–Krapkowice, Kępno–Bukowa Śląska. Na większości z powyżej wymienionych linii wstrzymano w pierwszej kolejności przewozy pasażerskie. Nadzieję na poprawę ich rentowności wiązano jedynie z przewozami towarowymi do zakładów lub ładowni przemysłowych tam zlokalizowanych. Jeśli zakłady przemysłowe nie wykazywały zainteresowania, a koszty eksploatacji przewyższały wpływy linie likwidowano.

Dający się zauważyć, szczególnie po 1990 r., drastyczny spadek przewozów towarowych oraz malejące do dziś przewozy pasażerów spowodowały zawieszenie ruchu na wielu odcinkach, a w konsekwencji często ich likwidację. Od stycznia 1994 r. ruch pociągów pasażerskich zawieszono na odcinkach: Olesno Śląskie–Praszka¹⁵ i Pietrowice Wielkie–Kietrz.

Ciekawym przykładem jest historia zamknięcia, a później odtworzenia, jednotorowej linii nr 306 Prudnik–Biała Prudnicka–Krapkowice–Gogolin. Linię, jak już wspomniano, zamknięto dla ruchu w 1991 r., lecz nadal ją utrzymywano w ruchu towarowym na odcinku Prudnik–Biała Prudnicka. Podczas lipcowej powodzi na Odrze w 1997 r. został uszkodzony most kolejowy w Krapkowicach, co przerwało połączenie w kierunku węzła w Gogolinie. Most w okresie późniejszym odbudowano, lecz zmieniono jego przeznaczenie. Jest on obecnie użytkowany tylko w lokalnym ruchu pieszym przez mieszkańców Krapkowic i zlokalizowanej na wschodnim brzegu Odry dzielnicy Otmęt. Natomiast w latach 2012–2016 zmodernizowano nawierzchnię torową na odcinku Prudnik–Biała Prudnicka–Krapkowice. Prace modernizacyjne zrealizowała firma Skanska przy łącznym koszcie 47 mln zł. Zleceniodawcą tejże naprawy było Ministerstwo Obrony Narodowej. Reaktywowano linię jedynie dla ruchu towarowego prowadzonego z szybkością 40 km/h do składnicy wojskowej zlokalizowanej pod Krapkowicami (4. Regionalna Baza Logistyczna). Trasę tę podczas modernizacji nie przystosowano już do obsługi przewozów pasażerskich¹⁶. Dodatkowo linia została przecięta w dwóch miejscach nową obwodnicą drogową

zlokalizowaną po południowo-wschodniej stronie miasta Biała Prudnicka. W miejscach przecięcia linii przez obwodnice zbudowano jedynie klasyczne odpowiednio oznakowane przejazdy kolejowo-drogowe, zamiast praktykowanych obecnie na obwodnicach wiaduktów (mniejszy koszt i sporadyczny ruch).

Skrajnym przykładem pozbawiania obsługi transportem kolejowym jest obszar powiatu głubczyckiego. Powiat położony na obszarze żyznych, lessowych gleb, niemal całkowicie wylesionego Płaskowyżu Głubczyckiego, zarówno w przeszłości, jak i obecnie charakteryzował się wysokotowarowym rolnictwem i gęstą siecią osadniczą z miastami Głubczyce, Baborów i Kietrz. Pierwsza najważniejsza dla aktywizacji gospodarczej powiatu linia kolejowa Racibórz–Pietrowice Wielki–Baborów–Głubczyce została otwarta już w 1855 r. Później pojawiały się kolejne uzupełniające połączenia: Głubczyce–Pietrowice Głubczyckie–Krnov (1873), w kierunku magistrali podsudeckiej: Głubczyce–Racławice Śląskie (1876), Kędzierzyn-Koźle Zachodnie–Polska Cerekiew (1898)–Baborów (1908) i jej przedłużenie w kierunku południowym Baborów–Pilszcz–Opawa Zapad (1909).

Na odcinku Głubczyce–Pietrowice Głubczyckie ruch pasażerski zawieszono 1 I 1970 r., następnie czasowo przywrócono (dwie pary pociągów w sieciowym rozkładzie jazdy 1983/1984)¹⁷, by później z powodu niskiej frekwencji pasażerów powtórnie zawiesić. Jako ciekawostkę można podać, że brak zgody na likwidację wspomnianej linii bocznicowej Głubczyce–Pietrowice Głubczyce–Krnov, był do 1991 r. motywowany koniecznością utrzymania połączenia kolejowego do garnizonu wojsk radzieckich w rejonie Bruntala¹⁸. Na prawie 22-kilometrowym odcinku Baborów–Pilszcz ruch zawieszono 1 X 1991 r. Na linii tej funkcjonowały stacje: Czerwonków, Nowa Cerekwia, Nasiedle, Ludmierzyce oraz Pilszcz. W przeszłości pociągi kończyły bieg na dworcu zachodnim w Opawie. Na trasie istniało sześć wiaduktów nad drogami oraz dwa mosty. Przykładowo na rzece Troi w Nowej Cerekwi istniał trójprzęstowy most o długości 116 m i wysokości 21,5 m. Z końcem września 1991 r. ruch pasażerski do Pilszcza został zawieszony. W listopadzie 1992 r. odjechał z Pilszcza ostatni pociąg towarowy z burakami cukrowymi w kierunku Raciborza. W styczniu 1993 r. władze kolejowe w Opolu powołały komisję, która 29 I 1993 r. zdecydowała o zamknięciu na stałe linii Baborów–Pilszcz. Uruchamiano na niej jeszcze przejazdy pociągów specjalnych Stowarzyszenia Miłośników Kolei z Katowic m.in. 20 V 1995 r. szynobusem serii SN81-002, a 3 VI 1996 r. pociągiem prowadzonym lokomotywą Ty42-107. W roku 1995 rozebrano budynek dworca w Nowej Cerekwi, a w 2000 r. w Ludmierzycach. Obecnie torowisko linii porasta las, a po stronie czeskiej nasypy zlikwidowano całkowicie¹⁹.

Linia kolejowa Kędzierzyn-Koźle Zachodnie–Polska Cerekiew–Baborów została zamknięta z powodu podmycia mostów

¹⁴ Na lotnisku Skarbimierz pod Brzegiem do 1993 r. stacjonował m.in. 164. Kerczeński Samodzielny Pułk Lotnictwa Rozpoznawczego i 55. Sewastopolski Samodzielny Pułk Śmigłowców, www.pl.m.wikipedia.org – Garnizony Armii Radzieckiej na terytorium Polski (dostęp: 23.III.2020).

¹⁵ Tory na tej równoległej do drogi wojewódzkiej nr 487 linii kolejowej rozebrano a nasyp i torowisko zaadaptowano na potrzeby ścieżki rowerowej.

¹⁶ Na podstawie wiadomości radiowej autorstwa Jana Poniatyszyna z 10 VIII 2016 r. pt. Wojskowa trasa kolejowa za 47 mln zł jednak niedostępna dla cywilnego ruchu pasażerskiego, www.radio.opole.pl (dostęp: 18 III 2020).

¹⁷ D. Dąbrowski, *Przez pogranicze, „Nowe Sygnały”* 1999, 32, s. 28–29 – skan artykułu zamieszczonego w historii linii Racibórz–Pietrowice Głubczyckie (177) na portalu internetowym Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl (dostęp: 20 III 2020).

¹⁸ Informacje uzyskane podczas badań prowadzonych w latach 1980–1990 w ówczesnej Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych w Opolu. W Bruntalu nieopodal Krnova do czerwca 1991 r. stacjonowała 31. Dywizja Pancerna Centralnej Grupy Wojsk Radzieckich w ówczesnej Czechosłowacji, www.pl.m.wikipedia.org – Centralna Grupa Wojsk (dostęp: 20 III 2020).

¹⁹ P. Kopczyk, *Rozwój kolei żelaznej na Ziemi Baborowskiej, „Echo Baborowa”*, 1996, 2, 3, 4; P. Kopczyk, *100 lat linii kolejowej Baborów–Pilszcz–Opawa Zapad (Czechy)* – portal internetowy: www.kolej.podsudecka.pl (dostęp: 20 III 2020).

i nasypów po zalaniu terenu gminy Reńska Wieś podczas lipcowej powodzi na Odrze w 1997 r. Później już jej nie odbudowano. Do 2012 r. prowadzono jeszcze ruch towarowy od strony Baborowa do stacji Polska Cerekiew, gdzie funkcjonuje cukrownia. Przed listopadem 2014 r. linię Kędzierzyn-Koźle Zachodnie–Polska Cerekiew zdemontowano, a w 2017 r. rozebrano most nad Psiną wraz z sąsiadującym wiaduktem na odcinku Maciowakrze–Baborów²⁰. Z inicjatywy władz samorządowych gmin: Reńska Wieś, Cisek i Polska Cerekiew powstała koncepcja budowy, w śladzie linii Kędzierzyn-Koźle Zachodnie–Polska Cerekiew, ścieżki rowerowej. W roku 2017 pozyskano środki finansowe na realizację tego przedsięwzięcia. Zdobył je subregion kędzierzyńsko-strzelecki w ramach projektów związanych z poprawą środowiska realizowanych z budżetu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego. Umowę z Marszałkiem Województwa podpisano w lipcu 2017 r., a kwota dofinansowania dla wspomnianych trzech gmin wyniosła 3,8 mln zł. Ścieżka bierze swój początek pod Koźlem na nieczynnym przejeździe kolejowym w kierunku Większyc. Dalej biegnie starym torowiskiem przez centrum Reńskiej Wsi, wschodnim skrajem wsi Długomiłowice, zachodnim obrzeżem miejscowości Sukowice, nad rzeką pomiędzy wsiami Zakrzów i Steblów, aż do Polskiej Cerekwi w rejon byłej stacji zlokalizowanej w sąsiedztwie cukrowni. Jej całkowita długość wyniosła 15,6 km. Ścieżka na całej długości została wykonana w nawierzchni asfaltowej, a w jej sąsiedztwie zlokalizowano elementy małej infrastruktury m.in. wiaty i ławeczki. Ścieżka na niektórych odcinkach jest oświetlona i odpowiednio oznakowana na skrzyżowaniach. Jako pierwszy swój fragment zrealizowała gmina Cisek, która roboty zakończyła już w 2018 r. Później z budową kolejnego odcinka uporała się gmina Polska Cerekiew. Natomiast od stycznia do grudnia 2019 r. trwały prace na najdłuższym fragmencie przebiegającym przez gminę Reńska Wieś²¹. Budowę trasy ścieżki zrealizowano do końca 2019 r. Miasto Kędzierzyn-Koźle planuje przedłużenie wspomnianej ścieżki do dworca PKP w Koźlu²².

Dnia 3 IV 2000 r. zawieszono ruch pasażerski na 54-kilometrowej linii Racibórz–Pietrowice Wielkie–Baborów–Głubczyce (nr 177)–Raclawice Śląskie (294). Wcześniej 10 stacji i przystanków (Racibórz, Studzienna, Lekartów, Pietrowice Wielkie, Tłustomosty, Baborów, Bernacice, Głubczyce, Głubczyce Las, Ściborzycze Małe) tej linii obsługiwało dziewięć par pociągów pasażerskich dziennie (por. tab. 2). Interesujący pod względem architektonicznym jest budynek dworca w Głubczycach. Został on wzniesiony w kształcie lokomotywy. Na imitującej komin parowozu 20-metrowej wieży znajdował się niegdyś punkt widokowy. Piętro i parter miały przypominać kocioł maszyny. Nadbudówka nad nim odpowiada kabinie maszynisty. Decyzją z 5 VII 2013 r. Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (nr 2015/2013) został on wpisany do rejestru zabytków. W roku 2013 gmina Głubczyce przejęła budynek, a następnie sprzedała go firmie Belmako, która miała w nim prowadzić dzia-

łalność handlowo-usługową²³. W roku 2012 zamknięto fragment linii na odcinku Racibórz–Baborów również dla ruchu towarowego. Likwidacja linii, która przetrwała wielką powódź na Odrze w lipcu 1997 r. i była przez siedem miesięcy wykorzystywana jako objazdowa dla magistrali podsudeckiej była zaskoczeniem dla mieszkańców i do dziś wzbudza negatywne emocje społeczności lokalnej, dążącej do przywrócenia na niej – nawet w ograniczonej formie – ruchu pasażerskiego²⁴. Deklaracje o reaktywacji linii możemy odnaleźć w licznych wystąpieniach polityków z 2020 r., którzy zapewniają o wprowadzeniu jej do planu odtworzenia w Regionalnych Programach Operacyjnych województw opolskiego i śląskiego na lata 2021–2027²⁵. Według programu 85% kosztów będzie pokryte ze środków budżetu państwa, a 15% ze środków jednostek samorządu terytorialnego²⁶. W roku 1992 zawieszono ruch na 8,6-kilometrowej linii bocznicowej Pietrowice Wielkie–Kietrz (nr 194), gdzie funkcjonowała fabryka dywanów „Welur”. Ostatni pociąg odjechał tam latem 1993 r. Między tymi miejscowościami kursowała wtedy jedna para pociągów dziennie²⁷; w 1970 r. w rozkładzie jazdy znajdowało się siedem par pociągów (por. tab. 2).

Lokalnych linii kolejowych został także pozbawiony powiat Namysłów, a miasto po zamknięciu linii Namysłów–Pokój–Jełowa i Namysłów–Bukowa Śląska–Kępno utraciło status stacji węzłowej, stając się jedynie stacją przelotową na szlaku dwutorowej, zelektryfikowanej linii pierwszorzędnej Kluczbork–Wołczyn–Namysłów–Oleśnica. Jesienią 1988 r. nastąpiło wyłączenie z ruchu pasażerskiego i towarowego 30 km linii jednotorowej nr 317 Syców–Bukowa Śląska. Na linii zlokalizowane były cztery stacje (Dziadowa Kłoda, Gołębice, Pawłowice Namysłowskie, Głuszyna) i trzy przystanki kolejowe (Ślizów, Radzowice, Smogorzów). Przyczyną zamknięcia linii było osunięcie się ok. 100 m fragmentu nasypu pomiędzy Sycowem a przystankiem Ślizów. Dnia 1 I 1992 r. została podjęta decyzja o likwidacji linii, co zapoczątkowało proces jej rozbiórki²⁸.

Jednotorowa linia nr 307 Namysłów–Bukowa Śląska–Kępno na skutek przecięcia granicą polsko-niemiecką była już nieczynna w okresie międzywojennym (1920–1939). Na tej 60-kilometrowej linii zlokalizowanych było siedem stacji (Bukowa Śląska, Rychtal, Buczek, Trzcinica Wielkopolska, Laski-Smardze, Mroczeń, Kępno Zachodnie) i jeden przystanek kolejowy (Kamienna Namysłowska). Po 1939 r. ruch pasażerski przywrócono i utrzymano aż do lat 90. XX w. Według niektórych informacji ostatni pociąg na tej linii przejechał 6 III 1992 r. Przyczyną zawieszenia ruchu, jak podano oficjalnie, była osłabiona konstrukcja stalowego wiaduk-

tu nad torami linii głównej z Namysłowa w kierunku Kluczborka. Obecnie samorządy gmin, przez które przebiega zlikwidowana linia, planują budowę w jej śladzie ścieżki rowerowej²⁹.

Jednotorowa linia Jełowa–Murów–Namysłów o długości 40 km została zamknięta dla ruchu 15 I 1992 r. Prawie trzydziestoletni okres braku jej utrzymania doprowadził do znacznej dewastacji torowiska, które jest w wielu miejscach pozbawione torów, a nasypy porastają samosiejki drzew i krzewów. Pierwsze próby odtworzenia linii na odcinku Jełowa–Murów sygnalizowane były w 2013 r., kiedy to w Murowie planowano rozbudowę tartaku z 50 do 800 tys. m³ tarcicy, a kolej miała przejąć jej wywóz³⁰. W roku 2018 PLK zakończyły prace przy udrożnieniu nieczynnego odcinka linii nr 301. Przywrócenie przejezdności trasy Jełowa–Murów było możliwe dzięki porozumieniu między narodowym zarządcą linii kolejowych i spółką Stora Enso Wood Products z Finlandii, która rozbudowała zakład produkcyjny w tej wsi. Efektem zawartej w połowie 2016 r. umowy było przygotowanie toru dojazdowego do bocznicy spółki. Wykonane roboty polegały m.in. na usunięciu zbędnej roślinności, odtworzeniu nawierzchni torowej na długości 10,5 km oraz naprawie 19 obiektów inżynieryjnych (przepustów). Po wykonaniu prac składy towarowe mogą tam jeździć z szybkością 20 km/h. Na wykonanie robót PKP PLK wydały ok. 6 mln zł³¹. Fragment trasy Biestrzykowice–Namysłów (10 km) był jeszcze wykazywany w rozkładzie jazdy pociągów towarowych na 2016/2017 r., jako możliwy do przejazdu z szybkością 40 km/h. Utrzymanie tego odcinka w przejezdności było zasługą przyległej do tej linii jednostki wojskowej w Jastrzębiu Śląskim (Rejonowe Warsztaty Techniczne i Skład Jastrzębie 4. Regionalnej Bazy Logistycznej). Zainteresowana odtworzeniem linii do celów rekreacyjnych jest gmina Pokój, na której obszarze funkcjonuje Park Krajobrazowy „Lasy Stobrawskie”³².

Linia nr 329 Szydłów–Gracze o długości 14,5 km jest fragmentem odcinka międzywęzłowego Szydłów–Gracze–Lipowa Śląska, na którym zlokalizowane były trzy stacje (Niemodlin, Gracze, Osiek Grodkowski) i trzy przystanki kolejowe (Sady, Szydłowiec Śląski, Radoszowice). Wycofujące się w 1945 r. wojska niemieckie wysadziły most kolejowy na Nysie Kłodzkiej i po II wojnie światowej już go nie odbudowano, a odcinek Gracze–Lipowa Śląska wyłączono z eksploatacji. Ruch pasażerski na odcinku Szydłów–Niemodlin–Gracze utrzymywany był do 31 I 1996 r. Ostatni rozkład jazdy wprowadzony w 1995 r. zakładał kursowanie dwóch par pociągów pasażerskich, w tym tylko jednego codziennego. Do 2013 r. na tej linii był prowadzony sporadycznie ruch pociągów towarowych do kopalni bazaltu w Graczach. Wydobycie w kopalni prowadzi sprywatyzowane przez pracowników Przedsiębiorstwo Surowców Skalnych Bazalt-Gracze sp. z o.o. Kruszywa z kopalni są obecnie wywożone wyłącznie transportem samochodowym. Linia, poza Graczami i kopalnią, obsługiwała również byłe miasto powiatowe Niemodlin³³.

Interesujący przebieg ma także likwidacja jednotorowej linii Kędzierzyn-Koźle–Strzelce Opolskie–Fosowskie–Kluczbork, której końcowy fragment był elementem inwestycji hasłowo określanej w latach 70. XX w. jako tzw. VIII wylot ze Śląska. Planowany wówczas wzrost zadań przewozowych na osi Śląsk–porty morskie spowodował przystąpienie przed 1980 r. do budowy tzw. VIII wylotu z GOP na podstawie już istniejących linii kolejowych na trasie Zabrze Mikulczyce–Tworóg Brynek–Fosowskie–Kluczbork. Tak zwany VIII wylot z GOP był elementem powstałej w latach 1978–1980 koncepcji budowy Magistrali Portowej Śląsk–Chojnice–Gdańsk z odgałęzieniem do Świnoujścia. Na Górnym Śląsku w ramach Magistrali Portowej (lub tzw. VIII wylotu z GOP) zbudowano m.in. czwarty tor na linii Miasteczko Śląskie–Kalety (1980), drugi tor na istniejącym na linii Tworóg Brynek–Fosowskie–Kluczbork podtorzu (1983) oraz nasyp i drugi tor na trasie Zabrze Mikulczyce–Tworóg Brynek (1983), dwutorową obwodnicę Kluczborka (1984–1985) na odcinku Kuniów–Ligota Dolna–Smardy (zjazd w kierunku Oleśnicy) oraz Ligota Dolna–Gotartów (zjazd w kierunku Poznania), dwutorową łącznicę Borowiany–Krupski Młyn. Trudności gospodarcze po 1980 r. spowodowały odstąpienie od realizacji dalszych inwestycji przewidzianych w tym projekcie, m.in. obwodnicy węzła w Fosowskim (Kolonowskie–Myślina), stacji zdwajania składów węglowych Rudno (styk linii górniczych i ogólnodostępnych), stacji rozrządowej w rejonie Zabrze Mikulczyc wraz z łącznicą Wieszowa–Zabrze Północne. Drastyczny spadek wywozu ładunków masowych z GOP spowodował zarzucenie koncepcji Magistrali Portowej. W znikomym stopniu były również wykorzystywane inwestycje zrealizowane na tzw. VIII wylocie z GOP. W roku 1991 ze względu na brak pociągów towarowych w relacji Fosowskie–Namysłów, zamknięto dla ruchu fragment dwutorowej obwodnicy Kluczborka na odcinku Kuniów–Smardy. Brak środków finansowych uniemożliwił dowiezanie obwodnicy do linii od strony Lublińca, którą do węzła w Kluczborku dochodzi największa liczba pociągów towarowych. W związku z tym obojęście węzła w Kluczborku praktycznie nie spełniło podstawowej funkcji linii obwodowej. W minimalnym stopniu wykorzystywany w przewozach towarowych był dwutorowy odcinek Fosowskie–Kluczbork, który ostatecznie zamknięto dla ruchu w 2004 r., a trakcję elektryczną zdjęto w 2009 r., pozostawiając jedynie słupy i bramki podporowe. Zdemontowano również tory i trakcję elektryczną na dwutorowej bezkolizyjnej obwodnicy Kluczborka na trasie Kuniów–Ligota Dolna–Smardy. Z inicjatywy władz samorządowych Kluczborka w 2008 r. powstała koncepcja budowy w śladzie zlikwidowanej trasy kolejowej obwodnicy drogowej miasta. W wyniku trwającej prawie 10 lat etapowej budowy finansowanej głównie ze środków miasta i dotacji celowych ostatecznie z początkiem 2020 r. budowę tejże nowej trasy drogowej ukończono i przekazano do eksploatacji jako przyszły element drogi krajowej nr 45.

Podobny los spotkał powiązane (ten sam numer tabeli w historycznych rozkładach jazdy PKP) z trasą Fosowskie–Kluczbork jednotorowe linie Kędzierzyn-Koźle–Strzelce Opolskie–Fosowskie. Dnia 23 VI 2000 r. zamknięto dla ruchu pasażerskiego zelektryfikowaną linię Strzelce Opolskie–Fosowskie. We wrześniu 2003 r. zdemontowano trakcję elektryczną na jej fragmencie Rozmierka–Spórok–Staniszcz Wielkie. Nadal utrzymywano

20 Linia Kędzierzyn-Koźle Zachodnie–Baborów (195). Historia linii na portalu internetowym Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl (dostęp: 20 III 2020).

21 Na podstawie informacji z 5 IV 2020 r. (Budowa trasy rowerowej śladem dawnej linii kolejowej idzie pełna parą. Zdjęcia) zamieszczonej na portalu internetowym Kędzierzyn-Koźla 24, www.kk24.pl (dostęp: 20 III 2020).

22 Na podstawie informacji z 21 IX 2018 r. (Ruszyła budowa superścieżki rowerowej na zamkniętej linii z Koźla do Baborowa) zamieszczonej na portalu internetowym Kędzierzyn-Koźle 24, www.kk24.pl (dostęp: 20 III 2020).

23 *Obraz nędzy i rozpaczy, czyli dworzec w Głubczycach*, notatka z 6 VI 2018 r. zamieszczona na na portalu internetowym „Nowiny.pl”, www.nowiny.pl (dostęp: 20 III 2020).

24 J. Grudzień, *Przewozy pasażerski. Odciecie*, „Nowe Sygnały” 2000, nr 35, s. 12 – skan artykułu zamieszczony w historii linii Racibórz–Pietrowice Głubczyckie (177) na portalu internetowym Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl (dostęp: 20 III 2020).

25 S. Draguła, *Linia kolejowa Raclawice Śl.–Racibórz ma być odbudowana. Pieniądze mają pochodzić z rządowego programu „Kolej Plus”*, notatka zamieszczona w „Nowej Trybunie Opolskiej” z 9 III 2020; *Znów pojadą pociągi z Raciborza do Głubczyc? Jest możliwość, by trasa znalazła się w programie „Kolej Plus”*, notatka zamieszczona w „Dzienniku Zachodnim” z 11 III 2020, www.dziennikzachodni.pl (dostęp: 20 III 2020).

26 M. Szamajda, *Kolej z Raciborza do Głubczyc i Raclawic Śl.?*, notatka zamieszczona 9 III 2020 r. na portalu internetowym „Rynek Kolejowy”, www.rynek-kolejowy.pl (dostęp: 20 III 2020).

27 K. Przypadło, *Historia linii kolejowych z Raciborza do Głubczyc i Kietrza*, notatka zamieszczona 27 VII 2019 r. na portalu internetowym „Racibórz”, www.raciborz.com.pl (dostęp: 20 III 2020).

28 Linia kolejowa Syców–Bukowa Śląska, www.pl.m.wikipedia.org (dostęp: 23 III 2020).

29 Linia kolejowa nr 307, www.pl.m.wikipedia.org (dostęp: 23 III 2020).

30 A. Grudźka, *Stacja Murów. Reaktywacja*, „Nowa Trybuna Opolska” nr 259 z 6 XI 2013.

31 *Opolskie: odcinek Jełowa – Murów przygotowany do przewozów*, notatka z 26 IV 2018 r. zamieszczona na portalu internetowym „Rynek Kolejowy”, www.rynek-kolejowy.pl (dostęp: 23 III 2020).

32 *Szlakiem dawnej kolei*, notatka z 14 VII 2015 r. zamieszczona na portalu internetowym Namysłów – Fakty, www.m.facebook.com (dostęp: 20 III 2020).

33 K. Fiszer, *Szydłów Gracze: jaka przyszłość zapomnianej linii?*, notatka z 21 I 2018 r. zamieszczona na portalu internetowym „Rynek Kolejowy”, www.rynek-kolejowy.pl (dostęp: 22 III 2020).

ruch towarowy od strony Strzelec Op. do stacji Rozmierka, gdzie na obszarze po zlikwidowanej cementowni zbudowano w latach 2008–2009 zakład produkcji płyt typu MDF i OSB – „Kronospan”. W tym samym czasie nastąpiło również zamknięcie jednotorowej niezelektryfikowanej linii Kędzierzyn-Koźle (posterunek odgałęźny Kłodnica)–Leśnica–Strzelce Opolskie.

* * *

W latach 1945–2019 na obszarze województwa opolskiego w jego obecnych (2020 r.) granicach łącznie zlikwidowano 602 km międzywęzłowych odcinków linii kolejowych³⁴, na których zlokalizowane były 132 przystanki i stacje kolejowe (por. tab. 2) oraz – z różnych przyczyn – zdemontowano kilka odcinków drugich torów. Na podstawie własnych wyliczeń mogę stwierdzić, że w omawianym okresie w obecnych (2020 r.) granicach województwa opolskiego zamknięto 480 km linii kolejowych. W latach 1945–1947 zdemontowano drugie tory m.in. na liniach: Kędzierzyn-Koźle–Raclawice Śląskie–Prudnik–Nysa–Kamieniec Żąbkowski, Opole Wschodnie–Jelcz Miłoszyce–Wrocław Brochów oraz trzeci tor na linii Kędzierzyn-Koźle–Rudziniec Gliwicki–Gliwice Łabędy. Na tych ostatnich dwóch liniach w czasie ofensywy styczniowej wojsk radzieckich w 1945 r. przekuto jeden tor z tych dwutorowych linii na rozstaw szerokotorowy (1524 mm) celem prowadzenia zaopatrzenia wojsk, a po zakończeniu działań wojennych liniami tymi przywożono przesiedleńców z Kresów Wschodnich RP, a w drodze powrotnej wywożono poniemieckie mienie z Ziem Zachodnich. W końcowej fazie tego procesu wywieziono również i wspomniane przekute drugie tory wraz z podkładami. W latach 1950–1970 wspomniane drugie tory powoli etapowo odbudowano. Ostatnia odbudowa miała miejsce jeszcze przed elektryfikacją linii Opole Wschodnie–Karłowice–Jelcz Miłoszyce w latach 80. XX w.

W latach 1945–2019 wystąpiło kilka faz regresu sieci kolejowej województwa opolskiego. Pierwsza faza tegoż regresu miała miejsce zaraz po zakończeniu II wojny światowej i związana była z demontażem niezniszczonych linii i drugich torów w celu odbudowy ważniejszych połączeń. Linie, na których demontowano i wywożono tory utraciły znaczenie na wskutek reorientacji przewozów wywołanej powojennymi zmianami granic państwowych. Proces ten dotknął zwłaszcza linie lokalne i drugorzędne na obszarach o dużej gęstości sieci. Druga – nie licząc pojedynczych faktów likwidacji linii w latach 1950–1960 – faza nasilenia regresu sieci kolejowej nastąpiła pod koniec kolejnej dekady, z tym że formalne decyzje likwidacyjne wydano dopiero po 1970 r. Kolejna faza regresu sieci – ze zmienną intensywnością – jest zauważalna w latach 1989–2019 i ma związek z usilnym dążeniem do poprawy rentowności przedsiębiorstwa PKP i jego formalnoprawnych następców. Poza aglomeracjami likwidacja linii była wywoływana dekapitalizacją urządzeń technicznych, czego następstwem był spadek szybkości handlowej pociągów (porównaj czasy przejazdu na omawianych liniach w 1970 r. zamieszczone w tab. 2), a w konsekwencji wielkości przewozów i wpływów finansowych przewoźnika. Najsilniej zjawisko to zaznaczyło się na obszarze województwa opolskiego,

charakteryzującego się dużą gęstością sieci i znikomymi przewozami. Zasadniczymi przyczynami likwidacji linii były względy natury ekonomicznej (spadek wielkości przewozów i jakości usług, konkurencja innych środków transportu, mała rentowność i ogólny deficyt przedsiębiorstwa PKP) i technicznej (brak remontów i modernizacji, który powodował dekapitalizację urządzeń technicznych, a zwłaszcza torów, podtorza, rozjazdów). Niejednokrotnie przed wydaniem formalnej decyzji o likwidacji, linia nie była już praktycznie eksploatowana ze względów technicznych. Skreślenie linii ze stanu posiadania PKP mogło się odbyć poprzez zamknięcie techniczne (wycofanie wszelkiego ruchu), co utrudnia ustalenie daty likwidacji, przekazanie lokalnemu użytkownikowi (zakład przemysłowy, władze samorządowe miasta lub gminy) lub postawienie w stan likwidacji, a następnie fizyczny demontaż. Procesy likwidacyjne objęły przeważnie linie lokalne i drugorzędne, zbudowane podczas drugiego etapu rozwoju kolejnictwa, gdy rozwój sieci był inspirowany przez lokalne władze gospodarcze. W związku z tym linie te charakteryzują się słabszymi parametrami technicznymi niż ich poprzedniczki tworzące główne połączenia kolejowe.

Należy przewidywać, że tendencje do likwidacji linii kolejowych w Polsce, a tym samym i w województwie opolskim, będą się w najbliższych latach utrzymywać, w związku ze spadkiem przewozów, zabiegami o rentowność operatorów grupy PKP, konkurencją łatwo dostępnego transportu samochodowego i postępującą dekapitalizacją wyposażenia technicznego linii lokalnych i drugorzędnych. Pewne nadzieje należy upatrywać w fakcie wprowadzenia w 2020 r. nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym³⁵, zakładającej przywrócenie obsługi pasażerskiej niektórych ośrodków miejskich. Takie deklaracje padły również ze strony polityków odnośnie do reaktywacji linii Racibórz–Baborów–Głubczyce–Raclawice Śląskie. W województwie opolskim pozbawiono obsługi kolejowej takie miasta, jak: Baborów (2956 mieszkańców w 2016 r.), Biała Prudnicka (2460), Dobrodzień (3754), Głubczyce (12735), Gorzów Śląski (2460), Kietrz (6044), Krapkowice (16 615), Leśnica (2685), Niemodlin (6485) i Praszka (7773); łącznie 63 967 mieszkańców miast. Likwidacja nierentownych linii jest procesem nieuniknionym, o czym świadczą doświadczenia innych zarządów kolejowych dysponujących w przeszłości bardziej rozległą siecią niż PKP. Należy jedynie przestrzec przed pochopnymi decyzjami likwidacyjnymi, których końcowe skutki, w przypadku poprawy koniunktury przewozowej, będą ujemne dla kraju i przedsiębiorstwa.

Podsumowanie i wnioski końcowe

Województwo opolskie – pomimo znaczącej długości zlikwidowanych linii – charakteryzuje się nadal korzystnym przebiegiem pozostałych linii kolejowych względem układu osadniczego regionu. Przebieg głównych połączeń kolejowych ma

charakter tranzytowy, zorientowany z południowego wschodu na północny zachód i układający się w trzy pasma transportowe: północne, centralne i południowe. Dodatkowo ważność centralnego pasma komunikacyjnego podkreśla pozycja węzła kolejowego w Opolu, w którym dośrodkowo zbiegają się regionalne połączenia kolejowe.

Najbardziej zainwestowana pod względem infrastrukturalnym jest przebiegająca przez Opole oś transportowa łącząca monocentryczną aglomerację miejską Wrocławia z policentryczną konurbacją górnośląską. We wspomnianym równoleżnikowym korytarzu transportowym zlokalizowano m.in. dwa dwutorowe i zelektryfikowane szlaki kolejowe, przy czym oba z nich są dostosowywane do parametrów paneuropejskich magistral kolejowych: 160 km/h na godzinę w ruchu pasażerskim i 120 km/h na godzinę w ruchu towarowym.

W latach 1945–2019 na współczesnym obszarze województwa opolskiego zlikwidowano łącznie od ok. 470–480 km według danych Głównego Urzędu Statystycznego i obliczeń własnych do 602 km linii kolejowych, licząc odcinki międzywęzłowe³⁶, na których zlokalizowane były 132 przystanki i stacje kolejowe oraz – z różnych przyczyn – zdemontowano kilka odcinków drugich torów. W regionie obsługi kolejowej pozbawionych jest 10 miast (Baborów, Biała Prudnicka, Dobrodzień, Głubczyce, Gorzów Śląski, Kietrz, Krapkowice, Leśnica, Niemodlin i Praszka) o łącznej liczbie mieszkańców – 63 967 w 2016 r. Procesy likwidacji objęły głównie linie kolejowe zlokalizowane w powiatach: głubczyckim, nyskim i namysłowskim. Najdłuższa zlikwidowana linia to: w części dwutorowa, a nawet w przeszłości zelektryfikowana Kędzierzyn-Koźle–Strzelce Opolskie–Fosowskie–Kluczbork (89 km), Jełowa–Namysłów (40 km) i Pietrowice Wielkie–Baborów–Głubczyce–Raclawice Śląskie (38 km).

W przypadku likwidacji linii kolejowej należy zachować jej podstawowe obiekty infrastrukturalne, takie jak: nasypy, mosty, wiadukty, itp., celem wykorzystania ich ukształtowanego, linearnego przebiegu do ewentualnej realizacji innych funkcji transportowych (np. ścieżek rowerowych, szlaków turystycznych), czy też potencjalnych możliwości przyszłej reaktywacji połączeń kolejowych. Pozytywnym przykładem tego typu przedsięwzięć jest budowa 15-kilometrowej ścieżki rowerowej w śladzie zlikwidowanej linii kolejowej Kędzierzyn-Koźle Zachodnie–Reńska Wieś–Polska Cerekiew. Podobne możliwości adaptacji nieczynnego szlaku kolejowego na trasę rowerową istnieją również na linii Kędzierzyn-Koźle–Kłodnica–Leśnica (Góra św. Anny)–Strzelce Opolskie.

W transporcie kolejowym postępuje regres (zamykanie) linii i spadek przewozów pasażerskich. Szansą na odbudowę przewozów regionalnych są zakupy nowoczesnego taboru dokonywane przez Samorząd Województwa Opolskiego i prowadzona modernizacja linii Opole–Szydlów–Nysa i w dalszej perspektywie Brzeg–Grodków–Nysa i Opole–Jełowa–Kluczbork. Realizowana

koncepcja modernizacji stacji przesiadkowych Opole Zachodnie i Opole Wschodnie jest również szansą włączenia do obsługi komunikacyjnej aglomeracji opolskiej transportu kolejowego z wykorzystaniem istniejących linii na osi: Opole Zachodnie–Opole Główne–Groszowice–Grotowice z odnogą do Opola Wschodniego (osiedle Armii Krajowej) i Gosławic (dzielnica mieszkaniowa Kolonia Gosławicka).

W zakresie transportu kolejowego w województwie opolskim istotne jest wykorzystanie potencjału przewozowego już zmodernizowanych (Opole–Brzeg, Opole–Strzelce Opolskie, Opole–Fosowskie, Olesno Śląskie–Kluczbork–Byczyna), bądź poddanych rewitalizacji (Opole–Gogolin–Kędzierzyn-Koźle, Opole–Szydlów–Nysa) linii kolejowych poprzez poszerzony zakup nowoczesnych zespołów trakcji elektrycznej i spalinowej dla obsługi tych tras. Konieczna wydaje się dalsza modernizacja linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, takich jak: Opole–Kluczbork, Brzeg–Grodków–Nysa i Kluczbork–Wołczyn–Namysłów. W dalszej perspektywie dla południowej części regionu warta rozważenia jest koncepcja aktywizacji kolejowych przewozów pasażerskich w oparciu o zmodernizowaną magistralę pod-sudecką na trasie Kędzierzyn-Koźle–Głogówek–Prudnik–Nysa–Otmuchów–Paczków–Kamieniec Żąbkowski i odtworzenie połączenia kolejowego Raclawice Śląskie–Głubczyce–Racibórz. Istotne dla systemu kolejowych przewozów pasażerskich południowej części regionu opolskiego jest włączenie zmodernizowanej dla potrzeb wojskowych linii lokalnej Prudnik–Biała–Krapkowice wraz z odtworzeniem jej połączenia do Gogolina poprzez odbudowę mostu kolejowego na Odrze.

Summary

The aim of the article is to analyse the changes which were going on in the railway network of Opole Province in the years 1990-2020. The most significant processes developing in the railroad transport include the following: replacement of the rolling stock, modernization and liquidation of the existing railway lines. Modernization of railway lines consists in, among others, changing rail surfaces, installing new overhead contact line systems as well as modern systems of steering railroad traffic. Modernization aims at raising technical parameters of the railway lines in compliance with the requirements of the European Union, in particular increasing the travelling speeds of trains up to 160 km/h in the passenger transport and 120 km/h in the case of the freight transport. The modernization processes in Opole Province have included mainly transit arterial and primary railroads of international and national significance. On the other hand, the closing of the railway lines in the Province has concerned mainly local and secondary railroads. The process of liquidation of the lines has been the most advanced in the northern (Namysłów County), southern (Nysa County and Głubczyce County) and eastern (Strzelce County and Kędzierzyn County) parts of Opole Province. Certain individual local governments (Głubczyce County) have put forward concepts of revitalization of closed railway lines. As a result some of the liquidated railroads are used as bicycle routes. The pro-environmental

34 Liczba ta jest zawyżona, gdyż w tabeli 2 ujęto odcinki międzywęzłowe linii często wykraczających poza granice administracyjne województwa opolskiego.

35 Ustawa o transporcie kolejowym, która wprowadza Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej Plus, na realizację której rząd zamierza przeznaczyć 6,5 mld zł w ciągu ośmiu lat.

36 Liczba kilometrów jest zawyżona ze względu na zliczenie długości kilometrów odcinków międzywęzłowych przekraczających granice województwa opolskiego, przykładowo: Namysłów – Bukowa Śl.–Kępno (woj. wielkopolskie), Bukowa Śl.–Syców, Otmuchów–Przeworno, Brzeg–Głęboka Śl., Grodków–Przeworno (woj. dolnośląskie), Raclawice Śl.–Głubczyce–Baborów–Racibórz (woj. śląskie) itp. Dokładne dane dla województwa, niestety również przy zmieniających się granicach województwa podaje tabela 5 oparta na danych GUS.

assets of rail traffic and support won for this type of projects in the form of grants from the EU encourage the local government authorities to create a regional system of sustainable transport, including an increased share of railways.

Bibliografia

Koziarski Stanisław, *Sieć kolejowa w aglomeracjach miejsko-przemysłowych makroregionu południowego. Badania nad rozwojem regionu*, Opole 1989.

Koziarski Stanisław, *Stan i potrzeby transportowe Opola*, „Studia Śląskie”, 2017, t. 80, s. 73–91.

Koziarski Stanisław, *Transport na Śląsku*, Opole 2009.

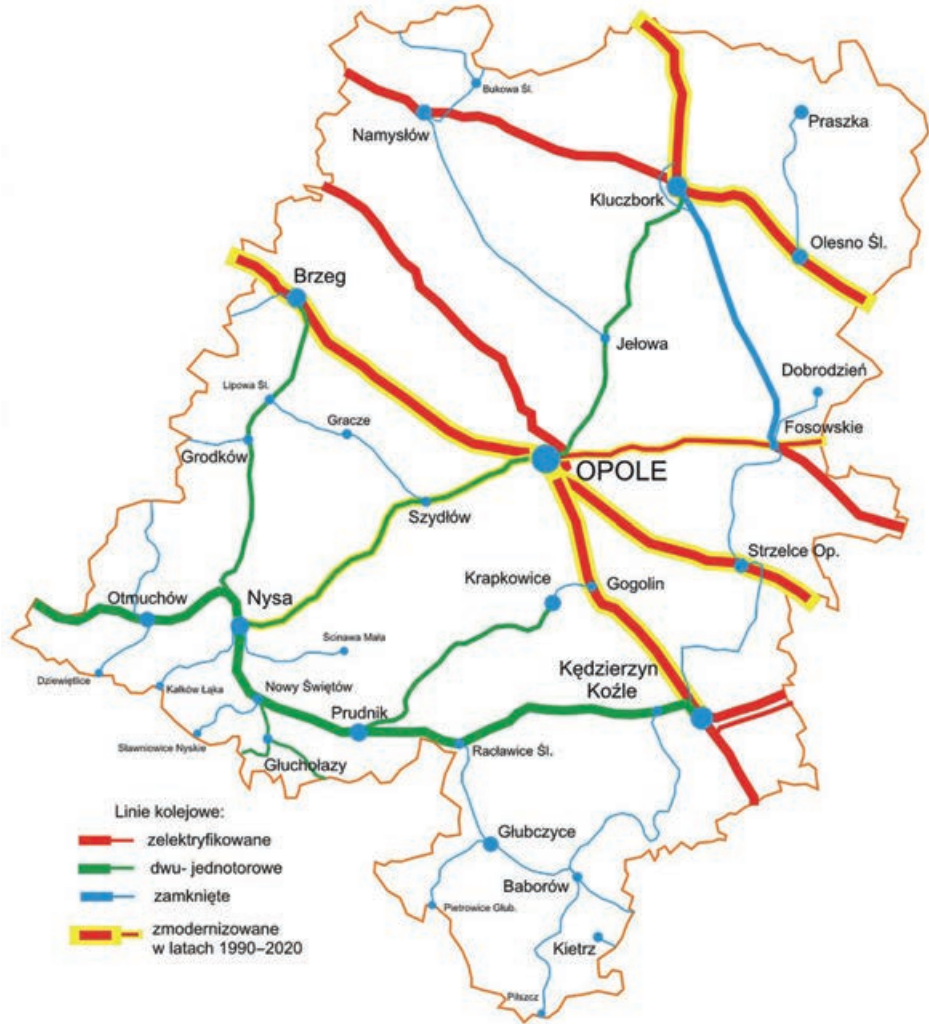
Koziarski Stanisław, Wróbel Radosław, *Zmiany struktury użytkowania gruntów miast województwa opolskiego*, Opole 2018.

Rocznik Statystyczny Województw za lata 2000–2019, www.stat.gov.pl

Rocznik Statystyczny Województwa Opolskiego za lata 1960–1995.

Transport w Polsce w 2018 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2019, www.stat.gov.pl

Aneks



Źródło: Opracowanie własne.

Rycina 1. Sieć kolejowa województwa opolskiego (2020)

Tabela 1. Regres sieci kolejowej województwa opolskiego w latach 1961–2019

Linia	Długość linii [km]	Zawieszenie ruchu pasażerskiego	Zawieszenie ruchu towarowego	Rozbiórka linii lub drugiego toru	Demontaż trakcji elektrycznej
I. Linie zlikwidowane lub nieczynne					
Nowy Świętów–Sławniowice Nyskie	12,7	1961	1984	1987	
Otmuchów–Dziewiętlice	13,4	1961	1961	1977	
Nysa–Ścinawa Mała	22,0	1966	3 III 1971	1 V 1971	
Gracze–Lipowa Śląska	12,1	1966		7 XII 1972	
Głubczyce–Pietrowice Głubczyckie	13,0	1 I 1970	1992		
Nysa –Katków Łąka	16,2	1974	1991	2002	
Nysa–Ścinawa Mała (odcinek w Nysie)	2,0	3 I 1975			
Otmuchów–Przeworno*	32,1	30 V 1976	1987	1993	
Grodków–Przeworno*	15,2	1987			
Bukowa Śląska–Syców*	29,8	1 III 1988	1991	1992	
Brzeg–Głęboka Śląska*	26,9	1 IX 1989	I 1992		
Baborów–Pilszcz	21,8	1 X 1991	1992		
Gogolin–Prudnik	41,6	1 X 1991	VII 1997	28 XI 2005	
Fosowskie–Dobrodzień	10,9	1 X 1991	1992	2002	
Namysłów–Bukowa Śląska – Kępno*	41,3	1 X 1991	1994		
Pietrowice Wielkie–Kietrz*	8,6	1992			
Jelowa–Namysłów	40,2	15 I 1992			
Olesno Śląskie–Gorzów Śląski	17,3	1993	1994	1995	
Szydłów–Gracze	14,5	31 I 1996	28 XI 2005		
Kuniów–Ligota Dolna (obwodnica Kluczborka)	7,2	1999	1999		2000
Smardy–Gotartów (obwodnica Kluczborka)	3,1	1999	1999		2000
Kędzierzyn-Koźle Zachodnie–Baborów	39,1	1 VII 1997			
Kędzierzyn-Koźle–Strzelce Opolskie	30,0	23 VI 2000			
Racibórz–Baborów–Głubczyce*	37,7	3 IV 2000			
Głubczyce–Raclawice Śląskie	15,3	3 IV 2000			
Nysa–Brzeg	47,4	3 IV 2000		uruchomiona	
Strzelce Opolskie–Fosowskie	21,7	23 VI 2000			09.2003
Głuchołazy–Głuchołazy-Zdrój	2,6	1 VIII 2004			
Fosowskie–Kluczbork	37,3	12 XII 2004			
Opole Zachodnie OPZ2–Opole Zachodnie OPZ1	0,8	.			
	633,8				
II. Nieczynne drugie tory					
Kluczbork–Fosowskie	37,2			2000	
Kędzierzyn-Koźle Zachodnie –Twardawa	9,5			VII 1997	

*Uwaga: Odcinki międzywęzłowe linii kolejowych przekraczające granice województwa opolskiego na podstawie: S. Koziarski, *Sieć kolejowa w aglomeracjach miejsko-przemysłowych makroregionu południowego. Badania nad rozwojem regionu*, Opole 1989; M. Potocki, J. Woźny, *Mapa sieci kolejowej Polski (Railmap 2.2)*, Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl (dostęp: 20 III 2020).

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2. Charakterystyka techniczno-przewozowa zlikwidowanych linii kolejowych województwa opolskiego wg danych z sieciowego rozkładu jazdy PKP za 1970 r.

Linia	Długość linii [km]	Liczba stacji i przystanków	Liczba par pociągów osobowych na dobę	Czas przejazdu linii [w minutach]
Gracze–Lipowa Śląska	12,1	3		
Otmuchów–Dziewiętlice (1)	13,4	5	2	27
Nysa–Ścinawa Mała	24,0	8	2	90
Nysa–Kałków Łąka	16,2	5	2	76
Nowy Świętów–Sławniowice Nyskie (1)	12,7	4	2	33
Głucholazy–Głucholazy-Zdrój	2,6	1	7	7
Głubczyce–Pietrowice Głubczyckie (1)	13,0	3	5	24
Otmuchów–Przeworno*	47,3	8	3	116
Grodków–Przeworno*	15,2	4	2	24
Brzeg–Głęboka Śląska*	26,9	6	4	52
Baborów–Pilszcz	21,8	5	5	39
Gogolin–Prudnik	41,6	12	6	92
Namysłów–Bukowa Śląska–Kępno*	41,3	8	3	91
Bukowa Śląska–Syców *	29,8	7	2	60
Jełowa–Namysłów	40,2	8	4	69
Olesno Śląskie–Gorzów Śląski	17,3	8	4	51
Szydłów–Gracze	14,5	4	8	28
Pietrowice Wielkie–Kietrz*	8,6	2	7	17
Kędzierzyn–Koźle Zachodnie–Baborów	39,1	8	8	103
Kędzierzyn–Koźle–Strzelce Opolskie	30,0	4	6	40
Racibórz–Baborów–Głubczyce*	37,7	8	9	62
Głubczyce–Raclawice Śląskie	15,3	2	7	22
Strzelce Opolskie–Fosowskie	21,7	4	6	30
Fosowskie–Kluczbork	37,3	4	4	45
Fosowskie–Dobrodzień	10,9	1	7	18
Kuniów–Ligota Dolna (obwodnica Kluczborka)	7,2	0		
Smardy–Gotartów (obwodnica Kluczborka)	3,1	0		
Opole Zachodnie OP22–Opole Zachodnie OP21	0,8	0		
	601,6	132		

*Uwaga: Odcinki międzywęzłowe linii kolejowych przekraczające granice województwa opolskiego.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie sieciowego rozkładu jazdy PKP 1970–1971 (1 – Rozkład jazdy PKP 1960 lato) zamieszczonych na portalu internetowym Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl (dostęp: 20 III 2020).

Tabela 3. Stacje i przystanki kolejowe na zlikwidowanych liniach kolejowych w województwie opolskim wg sieciowego rozkładu jazdy PKP 1970–1971

Linia kolejowa	Nr tabeli rozkładu	Stacje i przystanki kolejowe zlokalizowane na linii	Długość linii [km]
Szydłów–Gracze	202	Sady, Niemodlin, Szydłowiec Śląski	15
Jełowa–Namysłów	203	Mańczok, Murów, Okoły, Pokój, Dąbrowa Namysłowska, Biestrzykowice, Jastrzębie Śląskie, Ziemielowice	49
Namysłów–Bukowa Śląska–Kępno	318	Kamienna Namysłowska, Rychtał, Buczek, Trzcinica Wielkopolska, Laski Smardze, Mroczeń, Kępno Zachodnie	42
Gogolin–Prudnik	234	Krapkowice Otmęt, Krapkowice, Steblów, Łowkowice, Strzeleccki, Zielina, Moszna, Łącznik, Krobusz, Biała Prudnicka, Józefówek, Lubrza	42
Racibórz–Raclawice Śląskie	158	Racibórz Studzienna, Lekartów, Pietrowice Wielkie, Tłustomosty, Baborów, Bernacice, Głubczyce, Głubczyce Las, Ściborzyce Małe	54
Grodków–Przeworno	228	Wojtowice, Gałaszczycze, Rożnów	16
Otmuchów–Przeworno	228	Maciejowice, Ogonów, Kłodobok, Cieszanowice, Szklary Grodkowskie, Jagielno, Sarby	32
Olesno Śląskie–Praszka	177	Boroszów, Jamy, Kozłowice, Pawłowice Gorzowskie, Więckowice, Gorzów Śląski, Nowa Wieś Oleska	22
Kędzierzyn–Koźle–Strzelce Opolskie–Fosowskie–Kluczbork	165	Łąki Koziełskie, Leśnica, Zalesie Śląskieąskie, Zimna Wódka, Rozmierka, Kadłub, Spórok, Staniszcze Wielkie, Myślina Lubliniecka, Zębowice, Szumirad, Lasowice Małe Oleskie	90
Nysa–Ścinawa Mała	213b	Nysa Dworzec Mały, Nysa Nowy Świat, Hajduki Nyskie, Kępnicza, Wierzbicice, Węża, Ścinawa Nyska, Ścinawa Mała	22
Nysa–Kałków Łąka	213c	Nysa Dworzec Mały, Nysa Przedmieście, Podkamień, Biała Nyska, Koperniki, Buków Jodłów	17
Nowy Świętów–Sławniowice Nyskie	214a	Dłużnica, Biskupów, Burgrabice	13
Otmuchów–Dziewiętlice	233	Otmuchów Cukrownia, Śliwice Śląskie, Meszno Nyskie, Trzeboszowice Nyskie	13

Źródło: Opracowanie własne m.in. na podstawie sieciowego rozkładu jazdy PKP 1970–1971 (1 – Rozkład jazdy PKP 1960 lato) oraz portalu internetowego Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl (dostęp: 20 III 2020); M. Potocki, J. Woźny, *Mapa sieci kolejowej Polski (Railmap 2.2)*, Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl (dostęp: 20 III 2020).

Tabela 4. Daty otwarcia i elektryfikacji linii kolejowych w województwie opolskim*

Data otwarcia	Odcinek linii	Długość linii [km]	Data elektryfikacji	Rewitalizacja, modernizacja, likwidacja i drugi tor
3 VIII 1842	Oława–Brzeg	15,1	15 XII 1960	2-tor M
29 V 1843	Brzeg–Opole Zachodnie	37,8	15 XII 1960	2-tor M
2 XI 1845	Opole Zachodnie–Kędzierzyn–Gliwice	80,9	22 XII 1961	2-tor M
1 I 1846	Kędzierzyn–Koźle–Nędza–Racibórz	32,2	1 XII 1970	2-tor R
25 VII 1847	Brzeg–Lipowa Śląska–Pakosławice	38,0		
26 XI 1848	Pakosławice–Nysa	9,4		
1 I 1855	Racibórz–Głubczyce	37,6		Z
12 II 1857	Tarnowskie Góry–Zawadzkie	34,5	21 V 1982	
12 II 1858	Zawadzkie–Fosowskie–Opole	41,4	18 XII 1976	1-tor M
15 XI 1868	Oleśnica–Namysłów–Kluczbork–Fosowskie	100,8		2-tor
25 IX 1873	Głubczyce–Pietrowice Głubczyckie–Krnov	15,0		Z
28 XII 1874	Kamieniec Żąbkowicki–Paczków–Goświnowice	29,3		2-tor R
10 XII 1875	Kluczbork–Kępno	40,9	7 IX 1973	2-tor R
1 XI 1875	Nysa–Nowy Świątów–Głuchołazy	18,8		2-tor
1 XII 1875	Głuchołazy–Pokrzywna–Třemešná	11,5		
12 VI 1876	Nysa–Goświnowice	8,8		2-tor
12 VI 1876	Nowy Świątów–Prudnik	16,0		2-tor
15 VIII 1876	Prudnik–Raclawice Śląskie	13,5		2-tor
15 VIII 1876	Raclawice Śląskie–Głubczyce	15,3		
1 XII 1876	Raclawice Śląskie–Kędzierzyn–Koźle	33,6		2-tor
1 X 1878	Opole Groszowice–Strzelce Opolskie	28,8	3 X 1960	2-tor R
15 V 1879	Strzelce Opolskie–Toszek	17,0	3 X 1960	2-tor R
1 VII 1883	Kluczbork–Olesno Śląskie	20,0	11 IX 1972	2-tor R
1 X 1887	Opole Zachodnie–Szydłów–Nysa	48,7		1-tor R
1 X 1887	Szydłów–Gracze–Lipowa Śląskie	27,0		Z
25 II 1888	Głuchołazy–Mikulovice	5,6		
1 VIII 1889	Opole–Jełowa–Namysłów	59,9		

cd. tab. 4

15 XII 1891	Grodków–Przeworno	15,2		
1 XI 1893	Otmuchów–Dziewiętlice–Bernacice	14,0		Z
10 X 1894	Fosowskie–Lubliniec	24,1	18 XII 1976	1-tor M
15 XI 1894	Nowy Świątów–Sławniowice Nyskie	12,7		
22 X 1895	Prudnik–Biała Prudnicka	10,5		1-tor R
4 XII 1896	Biała Prudnicka–Gogolin	31,1		1-tor R
28 IV 1896	Pietrowice Wielkie–Kietrz	8,6		
5 IX 1898	Kędzierzyn–Koźle Zachodnie–Reńska Wieś	3,5		Z
1 X 1898	Reńska Wieś–Polska Cerekiew	13,3		Z
1 X 1899	Kluczbork–Jełowa	25,0		
1 VII 1908	Polska Cerekiew–Baborów	22,5		Z
2 VIII 1909	Baborów–Piłszcz–Opava Zapad	24,0		Z
1 X 1909	Opole Groszowice–Popielów–Jelcz Miłoszyce	70,2	28 XII 1987	
15 IX 1910	Przeworno–Kłodobok	20,4		Z
1 X 1910	Kłodobok–Otmuchów	11,7		Z
5 XII 1911	Nysa–Ścinawa Mała	21,3		Z
8 V 1912	Nysa–Kałków Łąka–Vidnava	17,0		Z
2 XI 1912	Namysłów–Bukowa Śląska–Rychtal	14,0		Z
16 VII 1912	Strzelce Opolskie–Fosowskie	21,7	11 VII 1984	
2 XII 1913	Fosowskie–Dobrodzień	10,9		Z
1928	Olesno Śląskie–Praszka (przebudowa na normalnotorową)	21,8		Z
1 VII 1934	Kędzierzyn–Koźle–Leśnica	9,5		Z
11 VI 1936	Leśnica–Strzelce Opolskie	20,5		Z
25 X 1937	Bukowa Śląska–Pawłowice Namysłowskie	12,1		Z
1 III 1939	Pawłowice Namysłowskie–Gołębice	3,9		
1984	Kuniów–Ligota Dolna–Smardy	7,2	1984	Z
1985	Smardy–Gotartów (obwodnica Kluczborka)	4,0	1985	Z
		1308,1		

*Uwagi: 1-2 tor linie jedno- lub dwutorowe; R – rewitalizacja, M – modernizacja, Z – likwidacja.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie S. Koziarski *Sieć kolejowa w aglomeracjach miejsko-przemysłowych makroregionu południowego. Badania nad rozwojem regionu*, Opole 1989.

Tabela 5. Linie kolejowe województwa opolskiego w latach 1960–2018*

Lata	Linie kolejowe ogółem	W km na 100 km ²	Linie zelektryfikowane	Linie jednotorowe	Linie dwutorowe
1960	1217		89		
1965	1213		147		
1970	1190		183		
1973	1165		284		
1980	1035		298		
1985	1051		380		
1990	1047	12,3	425	583	
1995	993	11,6			
1999	896		462		485
2000	896		462		485
2001	827		462		457
2002	876		466		459
2003	859	9,1	496	415	444
2004	839	8,9	481	403	436
2005	851	9,0	481	413	438
2006	851	9,0	491	413	438
2007	851	9,0	490	413	438
2008	868	9,2	496	432	436
2009	869	9,2	497	433	436
2010	868	9,2	441	432	436
2011	867	9,2	440	426	441
2012	821	8,7	433	386	435
2013	798	8,5	440	362	436
2014	764	8,1	432	328	436
2015	749	8,0	432	313	436
2016	780	8,3	429	344	436
2017	773	8,2	428	340	433
2018	782	8,3	429	349	433

*Uwagi: Za lata 1960–1973 województwo opolskie w granicach sprzed 1975 r.; za lata 1980–1995 województwo w granicach z 1975 r.; od 1999 r. w granicach z 1998 r.
Źródło: „Rocznik Statystyczny Województw” za lata 2000–2019, www.stat.gov.pl; „Rocznik Statystyczny Województwa Opolskiego” za lata 1960–1995.

Koleje samorządowe sposobem na przełamanie regresu na kolei?

Analiza przypadku Kolei Dolnośląskich SA

Railways run by the local self-government – a way to break the decline of the railways?
An analysis of the case of Koleje Dolnośląskie SA

Słowa kluczowe: kolej na Dolnym Śląsku, linia 326, linia 311, Koleje Dolnośląskie SA, Dolny Śląsk
Keywords: railways in Lower Silesia, Route 326, Route 311, Lower Silesian Railways SA, Lower Silesia

Zjawisko regresu w kolejnictwie na terenie Polski jest w ostatnim czasie szeroko omawiane¹, również w odniesieniu do Dolnego Śląska². Likwidacja połączeń kolejowych i w dalszej kolejności fragmentów sieci dróg żelaznych na terenie obecnego województwa dolnośląskiego są poruszane w zasadzie w każdej publikacji poświęconej kolejnictwu tego regionu. Warto jednak zadać sobie pytanie nie tylko o kształt sieci kolejowej, która przez wiele lat w swej zasadniczej postaci istniała na tych ziemiach, ale również o jej rolę, która na przestrzeni lat ulegała zmianom, zarówno w aspekcie politycznym, geograficznym, ekonomicznym, jak i społecznym. Badanie regresu kolei oraz analiza postulatów, wysiłków i decyzji mających go przezwyciężyć nie powinny abstrahować od podstawowego celu kolei, czyli zaspokojenia konkretnych potrzeb ludności. Potrzeby te od czasu powstania pierwszych linii kolejowych ulegały zmianom, co wpływało na otoczenie i dostępność kolei.

Założeniem niniejszego opracowania jest analiza zachodzących przeobrażeń na wybranych fragmentach linii kolejowych – od momentu ich budowy do czasów nam współczesnych, połączona z charakterystyką tychże odcinków pod względem parametrów przewozowych i przestrzennych oraz próba prześledzenia potrzeb, jakie zaspokajała kolej na opisywanych odcinkach w różnych okresach, a w konsekwencji odpowiedzieć na pytanie o rolę, jaką ma pełnić kolej współcześnie, aby przełamać regres.

Przedmiotem analizy uczyniono dwa odcinki wchodzące w skład sieci kolejowej Dolnego Śląska, które mają wiele wspólnych cech. Obie linie charakteryzowały się zmiennymi losami: od entuzjastycznego otwarcia na przełomie wieku XIX i XX, poprzez rozwój, stagnację, aż do zaprzestania prowadzenia na nich ruchu pociągów. Dopiero po wieloletniej przerwie linie te powróciły na całą swą długości na mapę kolejową regionu, ale ze zmienioną funkcją oraz z operatorem i zarządcą, którzy nie wywodzili się z grupy PKP³. Chodzi o 20-kilometrową linię nr 326 Wrocław–Psie Pole–Trzebnica, oddaną do użytku w 1886 r. oraz o fragment linii 311 Jelenia Góra–Szklarska Poręba Górna–Szklarska Poręba–Jakuszyce–granica państwa, zbudowaną w 1902 r., której naturalnym przedłużeniem jest czeska linia nr 36 biegnąca przez Harrachov, Kořenov i Tanvald do Liberca⁴. Cechą charakterystyczną obu linii jest ich lokalny charakter, czasowy zanik oferty przewozowej oraz zmiana właściciela w XXI w. z PKP na Województwo Dolnośląskie, które wyremontowało obie linie i stało się na nich organizatorem przewozów pasażerskich. Nie ma takiej drugiej sytuacji w Polsce, aby samorząd wojewódzki przejmował od PKP nieużywane normalnotorowe linie kolejowe, które byłyby połączone z siecią PKP, i przywracał na nich ruch pociągów⁵. W roku 2019 przywrócone zostało również (po ponad 40 latach) połączenie kolejowe z Bielawą u podnóża

1 Np. Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007; K. Trammer, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej*, Warszawa 2019. W szerszym kontekście wykluczenia komunikacyjnego: O. Gittkiewicz, *Nie zdążyć*, Warszawa 2019.
2 Pod pojęciem Dolny Śląsk w niniejszej pracy przyjąłem obszar obecnego województwa dolnośląskiego. Sformułowanie województwo dolnośląskie odnosi się do zasięgu geograficznego tej części Polski i będzie stosowane wymiennie z pojęciem Dolny Śląsk, zaś sformułowanie Województwo Dolnośląskie oznacza tu samorząd wojewódzki.

3 W obu przypadkach właścicielem linii jest Województwo Dolnośląskie, o utrzymanie szlaków dba samorządowa instytucja Dolnośląska Służba Dróg i Kolei (DSDiK), a przewozy są realizowane przez samorządową spółkę kolejową Koleje Dolnośląskie.
4 Faktyczny jej przebieg jest odwrotny: Liberec–Tanvald–Kořenov–Harrachov–granica CZ/PL.
5 Wprawdzie pierwszą w Polsce była przejęta w 1998 r. przez miasto Lubawa ponad 6-kilometrowa linia nr 252 Zajączkowo Lubawskie–Lubawa, ale: (1) linia ma status boczniccy, (2) przewozy pasażerskie nie są realizowane, (3) przewoźnik nie był samorządowy, (4) przewozów towarowych zaprzestano od początku 2020 r. Podobnie sytuacja wyglądała w przypadku 6-kilometrowej linii nr 242 Twarda Góra–Nowe oraz 18-kilometrowej linii nr 263 Swarzewo–Krokowa – w obu tych przypadkach linie przejął samorząd, ale nie uruchomił przewozów pasażerskich, a obecnie tory są zdemontowane (por. Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej...*, s. 200).

Gór Sowich, jednak ze względu na zbyt krótki czas jego funkcyjowania nie sposób pokusić się o rzeczową analizę frekwencji. Początkowo w niniejszym opracowaniu miała zostać uwzględniona również linia nr 298 Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów, która – tak jak wymienione wyżej – przeżyła likwidację ruchu pasażerskiego, z tą jednak różnicą, iż cały czas prowadzono na niej intensywny ruch towarowy związany przede wszystkim z obsługą KGHM Polska Miedź SA i ciągle jest ona pod zarządem PKP Polskie Linie Kolejowe. Elementem łączącym ją z pozostałymi dwiema jest przywrócenie ruchu pociągów pasażerskich – regionalnych przez spółkę Województwa Dolnośląskiego – Koleje Dolnośląskie SA i międzyregionalnych (a nawet międzynarodowych) przez PKP Intercity. Kolei na terenie powiatu lubińskiego poświęcony jest jednak inny artykuł w tej publikacji.

Nie ulega wątpliwości, że ogromny wpływ na wytrasowanie i eksploatację każdego z analizowanych szlaków kolejowych miało i ma otoczenie geograficzne, społeczne, biznesowe, a nawet sytuacja polityczna – zarówno w wymiarze regionalnym, jak i ogólnopolskim. Dopiero uwzględnienie tych wszystkich czynników pozwala zrozumieć procesy zachodzące na szlakach żelaznych Dolnego Śląska, wskazać ich przyczyny, skutki oraz zrozumieć podłoże podejmowanych działań czy decyzji. Przydatna do tego celu jest analiza retrospektywna⁶, oceniająca racjonalność celów, jakie postawili przed sobą budowniczowie i użytkownicy obu szlaków kolejowych, szczególnie w szerszym kontekście rozwoju sieci kolejowej Dolnego Śląska, analiza kartograficzna, dzięki której łatwiej zrozumieć przebieg i charakter odcinków oraz dostępność stacji i przystanków, analiza rozkładów jazdy pociągów, materiałów ikonograficznych, dokumentów związanych z próbami reaktywowania połączeń, relacje prasowe, źródła internetowe⁷ oraz bogata literatura przedmiotu⁸.

Obie linie kolejowe wybudowano na przełomie XIX i XX w., gdy śląska kolej była w szczytowym okresie swojego rozwoju, czyli kiedy główne szlaki były już gotowe, potrzeby mieszkańców większych ośrodków i najważniejszych zakładów przemysłowych regularnie zaspokajane. Państwo niemieckie wzięło na siebie ciężar zagęszczania sieci kolejowej, aby ten nowoczesny środek transportu mógł służyć również tym, których dotychczas budowane linie ominęły⁹.

Wrocław–Psie Pole– –Trzebnica

Mimo że Trzebnica leży na szlaku łączącym Wrocław z Poznaniem, to oddana do użytku w 1856 r. przez spółkę Kolej Górnośląska (Oberschlesische Eisenbahn – OSE) linia kolejowa

z Wrocławia do stolicy Wielkopolski ominęła to miasteczko od zachodu w odległości mniej więcej 10 km¹⁰. Takie wytrasowanie linii określanej mianem Kolei Wrocławsko-Poznańsko-Głogowskiej miało swoją przyczynę przede wszystkim w warunkach terenowych i wiązało się z koniecznością ominięcia Wzgórz Trzebnickich (Gór Kocich). Te morenowe wzniesienia o wygładzonych zboczach dochodzących do 257 m n.p.m. (Farna Góra) i znacznych deniwelacjach (średnio 20–40 m, a maksymalnie nawet do 100 m), podzielone są dobrze rozwiniętą siecią dolin¹¹. Położone na południe od miasta, rozciągają się w zasadzie równoleżnikowo, a swoje największe różnice w wysokości względnej odnotowują w okolicach Trzebnicy. Z pewnością to było brane pod uwagę przez inżynierów kolejowych, wyliczających koszty przyszłych prac budowlanych.

Aspekt geograficzny, w połączeniu z prawdopodobnie niewystarczającym zainteresowaniem władarzy miasta i lokalnej elity finansowo-przemysłowej drogą żelazną na długie lata odcięty powiatową Trzebnicę od kolei. Możliwość skorzystania z kolei w drugiej połowie XIX w. oznaczała dla wielu miejscowości szansę ich rozwoju demograficznego i gospodarczego, a pozostanie na uboczu głównych linii kolejowych mogło być przyczyną stagnacji. Prawdopodobnie ta widoczna jest na przykładzie Trzebnicy. Straciła ona swój dotychczasowy charakter miasta tranzytowego. Jeszcze w roku 1852 (czyli przed budową linii kolejowej Wrocław–Poznań) przejeżdżało tędy sześć dyliżansów tygodniowo, jednak wraz z powstaniem linii kolejowej liczbę kursów ograniczono, a ich trasę skrócono do stacji w Żmigrodzie¹². Zmiany da się również zauważyć w demografii miasta. W roku 1852 Trzebnica liczyła 4711 mieszkańców, a do 1858 r. ich liczba spadła do 4311 (o blisko 10%). Znaczny wzrost liczby ludności nastąpił dopiero w ostatniej dekadzie XIX w. (1890–1900)¹³. Czy miało to związek z koleją? Można podejrzewać, że tak, chociaż taka teza wymagałaby dalszych badań, wykraczających poza zakres niniejszego artykułu.

W drugiej połowie XIX w. kilkakrotnie powracano do planów połączenia Trzebnicy z dynamicznie rozwijającą się siecią kolejową na Dolnym Śląsku. Szansę upatrywano we współpracy ze spółką Kolej Prawego Brzegu Odry (Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn – ROUE), która zajęła się projektowaniem drogi żelaznej z Wrocławia na Górny Śląsk, ale po prawej stronie Odry – przez Kluczbork i Oleśnicę¹⁴. Do lobbowania na rzecz tego pomysłu zaangażował się nawet tak wpływowy polityk, jak książę Hatzfeld, będący m.in. przewodniczącym okręgu wyborczego w powiecie trzebnickim¹⁵. Pojawiały się różne koncepcje, np. wyprowadzenia linii z Oleśnicy czy z podwrocławskiego ówczesnie Psiego Pola do Głogowa lub Rudnej. Wszystkie – rzecz jasna – przez Trzebnicę. Z planów tych nic nie wyszło: najpierw z powodu obaw przed kosztami budowy w trudnym terenie, a potem z powodu wojny prusko-francuskiej (1870–1871). Finanse blokowały również

pomysł wyprowadzenia linii w kierunku Trzebnicy bezpośrednio z Wrocławia. Tu na przeszkodzie stała konieczność wybudowania trzech mostów: jednego dużego przez Odrę i dwóch mniejszych – przez Widawę i Kanał Psarski. Po zwycięskiej wojnie kręgi gospodarcze w powiecie coraz mocniej lobbowały za budową torów do Trzebnicy. W różnych memoriałach podkreślano, jak duży jest udział powiatu trzebnickiego w podatkach, jakie znaczenie ma on dla gospodarki Dolnego Śląska, szczególnie produkcja zbożowa, sadownicza i warzywnicza oraz eksploatacja lasów. Ziemia trzebnicka była także wiodącym dostawcą buraków cukrowych do cukrowni w podwrocławskich miejscowościach: Różance oraz (od 1890 r.) Sołtysowicach. Do miejscowości powiatu trzebnickiego z kolei transportowano węgiel i wapno z Górnego Śląska, które od najbliższych linii kolejowych dowożono wozami zaprzęgniętymi w konie. W dobie postępującej industrializacji, brukowania ulic i dróg, przeobrażeń w budownictwie i związanego z tym zapotrzebowania na wydobywane w powiecie trzebnickim kopaliny (kruszywa, iły, gliny)¹⁶, kolej okazywała się niezwykle potrzebna do sprawnego transportu towarów. Coraz większej grupie ludności zależało, aby zakończyć to pierwsze w historii miasta wykluczenie transportowe jego mieszkańców.

Po doprowadzeniu do finału negocjacji i dopełnieniu wszelkich formalności, Kolej Prawego Brzegu Odry 16 I 1884 r. uzyskała koncesję na budowę i eksploatację drugorzędnej linii ko-

i towarowe¹⁸. Linia miała zaspokoić przede wszystkim potrzeby lokalne, zatem jej wytrasowanie musiało uwzględniać zarówno połączenie punktów, do których domagano się doprowadzenia drogi żelaznej, jak i – ze względu na koszty budowy – dopasowanie do rzeźby terenu. Stąd obecne tu ciasne łuki i spore spadki, dochodzące do 21,6%, których konsekwencją były niskie parametry techniczne linii¹⁹.

Umiejscowienie dworca kolejowego w Trzebnicy niecałe 500 m na południe od rynku może wydawać się bardzo korzystne. Aby wyeliminować krzyżowanie się na jednym poziomie kolei z główną drogą wiodącą z Wrocławia, linia została położona na nasypie. Zaraz za wiaduktem rozpoczynała się leżąca na wysokiej skarpie równia stacyjna (choć tory stacyjne zaczynały się jeszcze przed wiaduktem, gdzie nasyp się mocno rozszerzał, aby pomieścić trzy torowiska). Takie usytuowanie stacji uniemożliwiło w przyszłości przedłużenie linii w kierunku północnym czy zachodnim, determinując na zawsze lokalny charakter linii²⁰. Trzebnicki dworzec wybudowany został nieco powyżej poziomu ulicy biegnącej w kierunku Wrocławia. Łączy w sobie styl neoklasycystyczny z miejscową architekturą rezydencjonalną i posiadał mieszkania dla kolejarzy na piętrze²¹. Jak łatwo zauważyć na przedwojennych pocztówkach, do budynku przylegała drewniana wiata osłaniająca przed opadami deszczu czy śniegu stojących na peronie podróżnych. Obecnie nie ma po niej śladu.



lejowej z Psiego Pola do Trzebnicy¹⁷. Pierwsze pociągi towarowe pojechały tą linią podczas kampanii buraczanej jesienią 1886 r. Wprawdzie na początku tylko na odcinku Taczów Wielki–Psie Pole, ale od 1 grudnia tego roku, kiedy odbyło się uroczyste otwarcie linii z udziałem oficjalnych gości, orkiestry i publiczności, na całej trasie rozpoczęły się regularne przewozy osobowe

Źródło: Pocztówka ze zbiorów prywatnych autora.

Rycina 1. Wiata na stacji Trzebnica

6 Celem analizy retrospektywnej – (*ex post*) jest ocena racjonalności minionych działań gospodarczych, weryfikacja słuszności podjętych wcześniej decyzji.

7 Przede wszystkim Ogólnopolską Bazę Kolejową, www.bazakolejowa.pl i portal Poloniae Amici, www.polska-org.pl, dawniej Wratislaviae Amici.

8 W tym najbardziej istotne dla tematu kolei na Dolnym Śląsku: S. Bufo, Eisenbahnen in Schlesien, Eggllham 1993; M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017.

9 M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei...*, Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej...*, s. 33–43.

10 M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei...*, s. 44.

11 *Gleby Dolnego Śląska: geneza, różnorodność i ochrona*, red. C. Kabata, Wrocław 2015, s. 12.

12 *Trzebnica – zarys rozwoju miasta na przestrzeni wieków*, red. L. Wiatrowski, Wrocław–Trzebnica 1995, s. 152.

13 Ibidem, s. 150.

14 M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei...*, s. 66.

15 J. Gołaszewski, M. Jerczyński, *Dzieje linii kolejowej Wrocław–Psie Pole–Trzebnica*, „Świat Kolei” 2005, nr 8, s. 15.

16 *Trzebnica – zarys...*, s. 153.

17 Szerzej o tych działaniach: J. Gołaszewski, M. Jerczyński, *Dzieje linii kolejowej...*, s. 16–17. Warto tu zwrócić uwagę, że koncesja została przyznana na tydzień przed upaństwowieniem ROUE, w efekcie czego budowa była prowadzona za publiczne pieniądze przez pruskie koleje państwowe.

18 Ibidem, s. 19.

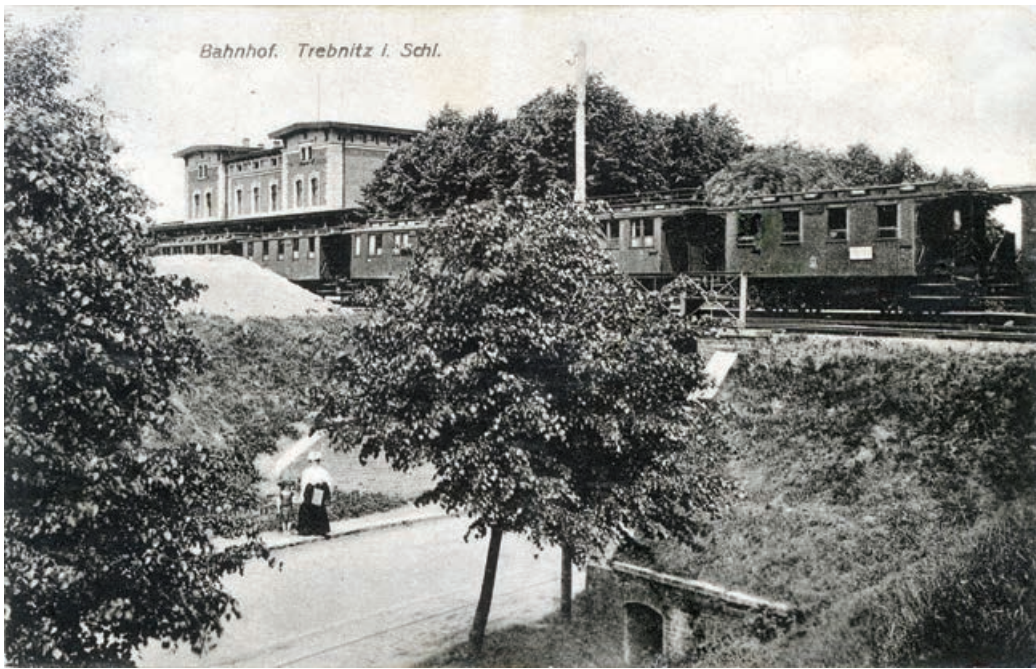
19 M. Jerczyński, *Trzebnica*, „Świat Kolei” 2000, nr 3, s. 17.

20 Ponad dekadę później, gdy wybudowano prywatną kolej lokalną (wąskotorową) z Wrocławia przez Trzebnicę do Prusic, jej tor umieszczono w jezdni pod wiaduktem. Były to jednak konkurujące ze sobą inwestycje, nie miały zatem punktów stycznych, nawet najbliższy przystanek kolei wąskotorowej był znacznie oddalony od stacji linii normalnotorowej.

21 M. Jerczyński, *Trzebnica...*, s. 16.

Mimo że linia kończyła się ślepo, a potencjalne koszty jej przedłużenia skutecznie pozbawiały złudzeń na taką inwestycję, mimo iż prędkość pociągów nie przekraczała 30 km/h, a czas przejazdu oscylował wokół 1,5 godziny²², to okres od rozpoczęcia eksploatacji linii Psie Pole–Trzebnica do I wojny światowej przyniósł dynamiczny rozwój miasta. Z pewnością złożyło się na to wiele czynników²³, jednak porównanie z wieloma innymi miastami, do których doprowadzono kolej, pokazuje, że *per analogiam*, można uznać ją za ważną determinantę rozwoju Trzebnicy. Wzrastała liczba mieszkańców: w 1900 r. miasto to liczyło 6420 mieszkańców (powiat – 51 033), a w 1910 r. – już 7676 (powiat – 52 453)²⁴. W roku 1888 powstało uzdrowisko z domem zdrojowym, które spowodowało boom budownictwa pensjonatowego, w północnej części miasta powstał park, do nowych budynków przeniosły się urzędy (pocztą, sąd, urząd powiatowy) oraz szkoły: ewangelicka i katolicka prowadzona przez siostry boromeuszki. Na początku XX w. powstała dzielnica willowa, którą zasiedlili miejscowi lekarze i emerytowani urzędnicy z Wrocławia, a także modernistyczny budynek hotelu zdrojowego (1905). Rozwijały się zakłady komunalne (gazownia, cegielnia, rzeźnia, tartak)²⁵. Kolej wrosła w społeczny krajobraz Trzebnicy, służąc zarówno producentom płodów rolnych (wzdłuż całej trasy), rzemieślnikom wysyłającym swoje towary w kierunku

Od otwarcia linii do 1945 r. ruch towarowy był stosunkowo intensywny (jak na możliwości linii i potrzeby klientów kolei), zatem konieczne były nowe inwestycje. Jeszcze przed 1900 r. uruchomiono krótką bocznice do placów składowych buraków cukrowych w Pasikurówicach, przebudowano stację w Zakrzowie, wybudowano punkt przeładunkowy niedaleko Pierwoszowa, rozbudowano układ torowy w Siedlcu. Do I wojny światowej rozbudowano stację w Taczowie Wielkim, dołożono trzeci tor w Pierwoszowie, rozpoczęto projektowanie przebudowy stacji w Trzebnicy. Ostatniej inwestycji nie wykonano ze względu na wybuch Wielkiej Wojny i wysokie koszty (np. konieczna była przebudowa i poszerzenie wiaduktu przy stacji wraz z rozdzieleniem ruchu kołowego i kolejowego Kolei Wrocławsko-Trzebnicko-Prusickiej, której tor leżał w jezdni). W dwudziestoleciu międzywojennym w Trzebnicy nie realizowano większych inwestycji, co było zjawiskiem szerszym i dotyczyło w zasadzie wszystkich linii drugorzędnych. Prowadzono jedynie prace utrzymaniowe²⁶, których koszty starano się różnymi sposobami obniżyć. Z jednej strony była to likwidacja zbędnych dla kolei przejazdów i przejść przez tory, a z drugiej zmiany w kursowaniu pociągów, jak wprowadzenie tańszych w eksploatacji akumulatorowych zespołów trakcyjnych systemu Wittfeld, ale także likwidacja niektórych pociągów²⁷.



ku Wrocławia, dojeżdżającym „do wód” kuracjom, jak też mieszkańcom południowej części powiatu, którzy na stacji Psie Pole mieli możliwość przesiadania się do pociągów jadących do Wrocławia i Oleśnicy.

Źródło: Pocztówka ze zbiorów prywatnych autora.
Rycina 2. Stacja w Trzebnicy z typowym dla tej linii zestawem wagonów na wiadukcie nad ul. Wrocławską, w jezdni widać tor wąskotorowy Kolei Wrocławsko-Trzebnicko-Prusickiej

22 Ibidem, s. 16–17.
23 W tym również otwarte dla ruchu w 1898 r. połączenie wąskotorowe z Wrocławiem i Prusicami.
24 *Trzebnica – zarys...*, s. 150.
25 Ibidem, s. 154–155.

26 J. Golaszewski, M. Jerczyński, *Dzieje linii kolejowej...*, s. 20–23.
27 Ibidem, s. 22.

Dane na temat liczby sprzedanych biletów od stycznia do kwietnia 1929 r. pokazują, że liczba odjeżdżających w tym czasie z Wrocławia do Trzebnicy to 25 493 osoby, w tym z Dworca Głównego 10 518 osób, ze stacji Wrocław-Mikołajów 1689, a z Dworca Nadodrza 14 979 osób²⁸. Gdyby przyjąć, że jeździło wtedy 6 par pociągów, to w Trzebnicy na stacji wysiadałoby

średnio z każdego pociągu 35 osób (wliczając w to niedziele i święta). To samo źródło informuje nas również o wielkości ruchu towarowego. W okresie od stycznia do kwietnia 1929 r. w Trzebnicy przyjęto 19 tys. różnego rodzaju produktów, a nadano 49 tys. t. Większą pracę wykazała tylko stacja Zakrzów – odpowiednio: 20 tys. t odebranych i 86 tys. t wyekspediowanych²⁹.



Źródło: Pocztówka ze zbiorów prywatnych autora.
Rycina 3. Zakrzów na pocztówce, 1940 r.



Źródło: Pocztówka ze zbiorów prywatnych autora.
Rycina 4. Stacja Psie Pole w okresie międzywojennym

28 *Wirtschafts- und verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien*, hrsg. W. Geisler, Breslau 1932, Blatt 46–47.

29 Ibidem, Blatt 43.

Początkowo połączenie było obsługiwane przez trzy pary pociągów towarowo-osobowych, prowadzonych przez lekkie tendrzaki serii T3, a później T91. Powodowało to znaczne wydłużenie czasów przejazdu na tej 20-kilometrowej trasie aż do 86–102 minut. W kolejnych latach wprowadzono do rozkładu osobny pociąg towarowy, a czas przejazdów pociągów pasażerskich udało się skrócić do ok. 1 godziny. Przed I wojną światową podróżni mogli korzystać z ośmiu par pociągów na dobę, jednak krótko po wojnie już tylko z trzech. Dopiero po interwencji władz Trzebnicy, wiosną 1921 r., dodano czwartą parę pociągów. Lata 20. i 30. XX w. to okres częstych zmian w ofercie kolejowej na tej linii. Niektóre połączenia dodawano, inne usuwano, starano się również skrócić czas przejazdu między Wrocławiem a Trzebnicą – na początku lat 30. XX w. podniesiono prędkość pociągów o 10 km/h (z obowiązujących wtedy 40 km/h), a w 1934 r. o kolejne 10 km/h³⁰. W rozkładzie letnim 1938 podróżujący z Trzebnicy do Wrocławia mieli do dyspozycji 12 par pociągów, z tym że pierwszy (o 4:25) kończył bieg na stacji Wrocław-Nadodrze, dokąd dojeżdżał w 50 minut (39 minut do Wrocławia-Psiego Pola). Rozkładowe czasy przejazdu na trasie z Trzebnicy do Wrocławia Głównego wynosiły od 55 do 70 minut i były one nieznacznie krótsze od pociągów jadących w drugą stronę, których czasy przejazdu wahały się od 58 do 76 minut (z Nadodrza – od 44 do 62 minut). W drugim roku wojny (rozkład zimowy 1940/1941) pociągów było już wyraźnie mniej: tylko siedem par (w tym dwie prowadzone wagonem motorowym). Czas jazdy nie uległ wielkim zmianom, najszybszy pociąg jechał z Wrocławia do Trzebnicy 58 minut, najwolniejszy 74 minuty. W drugą stronę pociągi jechały odpowiednio od 54 do 71 minut. Liczba pociągów utrzymała się na tym poziomie do końca wojny, z tym że jedna para przestała kursować w dni wolne od pracy.

Katastrofa przyszła w roku 1945, gdy podczas walk o Festung Breslau uległa zniszczeniu infrastruktura kolejowa węzła wrocławskiego. Nie inaczej było z linią do Trzebnicy, która w ostatnich miesiącach działań wojennych stanowiła jedną z możliwych dróg ucieczki przed Armią Czerwoną. Jej znaczenie wzrosło, gdy w połowie stycznia rozpoczęła się ewakuacja prawobrzeżnej części okolic Wrocławia. Zimą, przy 20-stopniowym mrozie, uciekano przede wszystkim na południowy zachód, w kierunku Sudetów i Czech³¹. Dnia 19 I 1945 r. odjechały z Trzebnicy ostatnie pociągi „ucieczkowe”, potem jeździły już tylko składy z rannymi i chorymi z trzebnickiego szpitala. Chociaż i dla nich brakowało wagonów, zapewne nierzadko dochodziło do takich sytuacji jak 18 I 1945 r., gdy podstawiono pociąg mogący pomieścić 600 rannych, a na peronie czekało ich 1000, co powodowało chaos i wznagało panikę³². Trzebnica została zajęta przez Armię Czerwoną 26 I 1945 r., a ziemia trzebnicka stała się na kolejne miesiące zapleczem frontu dla wojsk sowieckich zdobywających Wrocław. Wiązało to się z konfiskatą zasiewów,

inwentarza żywego, zajęciem budynków, zakładów, gorzelni, młynów i dramatami ludności cywilnej. Infrastruktura komunikacyjna została podporządkowana Armii Czerwonej. Dalszych badań wymaga kwestia, czy w tym okresie kursowały jakiegolwiek pociągi pomiędzy stacją Wrocław-Psie Pole a Trzebnicą. Wiadomo, że zniszczenia torów między tymi stacjami nie były zbyt duże. Według jednej z relacji, na początku maja 1945 r. z zadaniem ich odbudowy został skierowany zawiadowca Antoni Wirganowicz³³. Według innej, przejezdność tego szlaku uzyskano przed 15 V 1945 r.³⁴. Po zakończeniu działań wojennych do zniszczonego w 45% miasta zaczęli przybywać pierwsi Polacy. Oni też dostrzegali peryferyjne położenie linii kolejowej. Jednym tchem wymieniano oba połączenia Wrocławia z Trzebnicą – „Komunikację z Wrocławiem utrzymuje kolejka wąskotorowa i szerokotorowa bocznicza [...] szczególnie wąskotorówka Wrocław–Trzebnica–Milicz odgrywa dużą rolę dla zagospodarowania naszego powiatu”³⁵. Linię normalnotorową mylnie postrzegano jako szerokotorową: „W mieście znajdują się dwie stacje kolejowe: szerokotorowa i wąskotorowa. Wąskotorową kursuje 4 razy dziennie pociąg do Wrocławia i szerokotorową 1 raz dziennie”³⁶.

W związku ze zmianą granic państwowych uległy również zmianie nazwy stacji i przystanków. Był to element szerszego procesu przejmowania i zagospodarowywania ziem poniemieckich, a szybka zmiana nazw miejscowości czy stacji kolejowych miała pokazać przybywającym osiedleńcom słowiański charakter ziem, na które przybywają. Pewnym problemem była tu administracja sowiecka, która nadal posługiwała się nazewnictwem niemieckim. Komendantura sowiecka na stacji Wrocław-Nadodrze, obsadzona przez wojska pograniczne Ludowego Komisariatu Spraw Wewnętrznych (Narodnyj Komissariat Wnutriennich Dieł – NKWD), jeszcze w 1946 r. funkcjonowała pod nazwą „Breslau Oder”³⁷. Proces ustalania ostatecznych nazw miejscowości oraz stacji i przystanków kolejowych trwał do końca lat 40. XX w., szczególnie że przybyli osadnicy często sami nadawali nazwę miejscowości, do której przybyli, zanim jeszcze nadeszła oficjalna informacja z nazwą urzędową. Tabela 1 prezentuje nazewnictwo stacji i przystanków pomiędzy Psim Polem a Trzebnicą.

³³ M. Rost, *Jak powstał ostatni Oddział Drogowy Dyrekcji Wrocławskiej w Żmigrodzie*, [w:] *P.K.P. na Dolnym Śląsku*, Świdnica 1946, s. 36.

³⁴ Trochimczuk, *Działalność Wydziału Ruchu za IV/45 – IV 46*, [w:] *P.K.P. na Dolnym Śląsku*, Świdnica 1946, s. 20.

³⁵ S. Gołachowski, *Monografia socjologiczna Trzebnicy. (Studium miasteczka na Ziemiach Odzyskanych)*, Wrocław 1948, s. 6–7.

³⁶ Tak pisano w 1947 r. Cyt. za: *Trzebnica – zarys...*, s. 266.

³⁷ G. Hryciuk, *Osobowym do Borowiecka, Dietrichyowa... Problematyka nazw i przystanków kolejowych na Dolnym Śląsku w latach 1945–1950*, [w:] *Nazwa dokumentem przeszłości regionu*, red. J. Nowosielska-Sobel, G. Strauchold, W. Kucharski, Wrocław 2010, s. 242.

Tabela 1. Nazwy stacji i przystanków na linii Wrocław-Psie Pole–Trzebnica

km osi	m n.p.m.	Nazwa aktualna	Nazwa w 1886 r.	Nazwa w 1938 r.	Nazwa w 1945/1947 r.
0,000	123	Wrocław Psie Pole	Hundsfeld	Breslau Hundsfeld	Wrocław Psie Pole
1,171	120	Wrocław Zakrzów	Sacrau	Sacrau	Zakrzów k. Wrocławia
1,260		Granica PLK / Województwo Dolnośląskie			
2,666	129	Wrocław Pawłowice	Pawelwitz	Wedelborn	Pawłowice Wrocławskie
5,597	134	Ramiszów	–	–	–
7,526	140	Pasikurowice	Paschkerwitz	Paschkerwitz	Pasterzowice
10,392	157	Siedlec Trzebnicki	Zedlitz	Zedlitz	Siedlec
13,216	176	Pierwoszów Miłocin	–	–	–
15,696	200	Brochocin Trzebnicki	Groß Totschen	Moltketal	Taczów Wielkki
19,736	201	Trzebnica	Trebnitz (Schl.)	Trebnitz (Schl.)	Trzebnica

Źródło: Atlas Kolejowy Polski, Czech i Słowacji, www.atlaskolejowy.net (dostęp: 15 III 2020) i Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl (dostęp: 15 III 2020). Przystanki w Ramiszowie i Pierwoszowie powstały po przejęciu linii przez Województwo Dolnośląskie.

Zaraz po wojnie pasażerowie korzystający z kolei zmuszeni byli kończyć podróż na stacji Wrocław-Psie Pole, ponieważ pociągi dalej nie mogły jechać w kierunku Wrocławia-Nadodrza z powodu zniszczonych mostów na Odrze i Widawie. Skala zniszczeń nie pozwalała na szybkie uruchomienie połączeń w znanych sprzed wojny relacjach, czyniono jednak wysiłki, aby szlak udrożnić. Świadek tamtych dni wspominał, że belki żelazne potrzebne do naprawy przeprawy transportowano przez zrujnowane miasto aż z okolic Dworca Świebodziiego, a roboty wykonano przy pomocy wypożyczonych od Armii Czerwonej jeńców niemieckich. Odcinek Wrocław-Psie Pole–Wrocław-Nadodrze, wraz z odbudowanym mostem na Widawie, jego poświęceniem i uroczystym przecięciem wstęgi oddano do użytku 19 VII 1945 r.³⁸. Od tej pory pociągi z Trzebnicy miały wolną drogę do stacji Wrocław-Nadodrze.

W rozkładzie jazdy obowiązującym w lecie 1946 r. wykazana jest tylko jedna para pociągów pomiędzy Wrocławiem a Trzebnicą. W późniejszych rozkładach pojawiły się dwie kolejne zestawione z wagonów 3 klasy, a od 1948 r. również i z 2 klasy. Oprócz zmniejszenia liczby kursów, istotną zmianą w stosunku do czasów przedwojennych było skrócenie relacji do stacji Wrocław-Nadodrze. Zmiana ta przetrwała przez cały okres PRL i pierwsze lata III RP aż do całkowitego zawieszenia przewozów pasażerskich. Wydłużył się również czas przejazdu, mimo skróconej trasy pociąg pokonywał ją w 81 minut (do Trzebnicy), na jazdę powrotną

³⁸ Prelekcja wygłoszona przez Dyrektora Kolei inż. Stefana Juszcackiego na uroczystości otwarcia mostu na Odrze w klm. 6,2 szlaku Wrocław Główny – Wrocław Nadodrze, [w:] *P.K.P. na Dolnym Śląsku*, Świdnica 1946, s. 27. Naczelnik Służby Ruchu Trochimczuk w tej samej publikacji (s. 20) podaje wcześniejszą datę otwarcia mostu na Widawie: 17 VII 1945 r.

potrzebował 71 minut. Spowolnienie było efektem wprowadzenia składów osobowo-towarowych³⁹. Podobne, a nawet dłuższe (powyżej 1,5 godziny) czasy przejazdów obowiązywały do końca lat 40. XX w.⁴⁰. Tylko pociągi typowo pracownicze, dowożące mieszkańców Trzebnicy i okolic do Wrocławia, osiągały czas przejazdu na poziomie 50–60 minut. W rozkładzie zimowym 1948/1949, według którego kursowały dwie pary pociągów, poranny z Trzebnicy dojeżdżał do Psiego Pola w 46 minut, a na stację końcową docierał po równej godzinie. Ale już popołudniowy skład z Trzebnicy (wyjazd 16:51) przyjeżdżał do Psiego Pola o 18:42, a na Nadodrze meldował się o 18:56, czyli potrzebował ponad 2 godziny na przebycie 27 km⁴¹.

Lata 50. XX w. nie przyniosły zmiany na lepsze, nadal kursowały zarówno składy pasażerskie, jak i pociągi mieszane, a czas przejazdu systematycznie się wydłużał. Częściowo było to związane z pogarszaniem się stanu torów, a częściowo ze zmianą priorytetów. Położona na uboczu głównych szlaków linia służyła dwóm grupom odbiorców. Pierwszą z nich to pracownicy dużych zakładów pracy w Zakrzowie (Polar⁴²) i na Psim Polu (PZL-Hydral)⁴³, których dowożono na stację Wrocław-Psie Pole przed godziną 7:00 (później przed godziną 6:00), odbierano po 16:00 i zapewniano im czas dojazdu na początku lat 50. XX w. na ok.

³⁹ J. Gołaszewski, M. Jerczyński, *Dzieje linii kolejowej...*, s. 24.

⁴⁰ Przykład z letniego rozkładu w 1948 r. – wieczorny pociąg wyjeżdżający z Trzebnicy o 18:55 do Dworca Nadodrze docierał planowo o... 21:00.

⁴¹ Połowę czasu zabierały mu manewry po drodze. A dla porównania warto przytoczyć średnie czasy wojennego rozkładu jazdy (lato 1943 r.): 57 minut z Dworca Nadodrze do Trzebnicy i 53 minuty z powrotem.

⁴² Produkujący sprzęt AGD zakład powstał jako filia Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego z Psiego Pola, by później kolejno funkcjonować pod nazwami Zakłady Metalowe „Zakrzów”, Zakłady Metalowe „Polar”, Zakłady Zmechanizowanego Sprzętu Domowego Pred-Polar i Polar SA. Obecnie fabryka jest częścią concernu Whirlpool.

⁴³ Zakład zbudowany przez koncern Rheinmetall-Borsig w latach 1940–1942, po wojnie nosił nazwy: Fabryka Silników nr 3 Państwowych Zakładów Lotniczych „FASIL”, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego (WSK), Kombinat Typowych Elementów Hydrauliki Siłowni DELTA-HYDRAL, Kombinat Typowych Elementów Hydrauliki Siłowej „PZL-Hydral” i Kombinat „PZL-Hydral” SA. Obecnie pod nazwą HS Wrocław [Hamilton Sundstrand] jest częścią amerykańskiej korporacji lotniczej UTC Aerospace Systems.

40–45 minut (np. zimą 1949/1950 – 41 minut do Psiego Pola i 45 minut do Trzebnicy). Dla nich (oraz dla uczniów dojeżdżających do wrocławskich szkół) pojawił się drugi pociąg poranny, oba jechały do Wrocławia w odstępie 1–1,5 godziny (po 5:00 i po 6:00). Drugą grupą byli nadawcy i odbiorcy węgla, buraków cukrowych, płodów rolnych, dla których uruchamiano pociągi mieszane osobowo-towarowe z dodanym w rozkładzie jazdy czasem na potrzebne manewry. Takie składy musiały mieć zarezerwowane 60–80 minut na przejazd z Trzebnicy do Psiego Pola.

W roku 1956 z rozkładu jazdy na trasie Wrocław-Nadodrze–Trzebnica zniknęły wagony 3 klasy i pojawiły się na długie lata pociągi zestawione z wagonów 1 i 2 klasy⁴⁴. Nie polepszyła się jednak ani częstotliwość, ani prędkość pociągów: nadal na trasie do dyspozycji podróżnych pozostawały 3,5 pary pociągów, z których najszybsze uzyskiwały prędkość handlową 27 km/h. Na krótko (lato 1958 i zima 1958/1959) wróciła do rozkładu jedna para pociągów wyruszająca z Dworca Głównego we Wrocławiu (wyjazd o 1:48, powrót na Dworzec Główny o 21:10), ale wyglądała ona na podsył, ponieważ w żadną stronę pociąg nie zatrzymywał się na stacji Wrocław-Mikołajów.

W roku 1962 r. na linii kursowało już tylko 2,5 pary pociągów z czasami przejazdów Wrocław-Nadodrze–Wrocław-Psie Pole–Trzebnica (16 minut do stacji Wrocław-Psie Pole + 47 minut do Trzebnicy) i odpowiednio w drugą stronę 44 minuty (do Wrocławia-Psiego Pola) + 13 minut do stacji końcowej. Dłużej jechał nocny pociąg towarowo-osobowy, który wyjeżdżał z Dworca Nadodrze o godzinie 1:21 i przyjeżdżał do Trzebnicy o 3:21. Wydłużony czas przejazdu był przeznaczony na manewry w Siedlcu i Brochocinie. W latach 60. XX w. systematycznie wydłużał się czas przejazdu: w połowie dekady na pokonanie trasy z Psiego Pola do Trzebnicy rozkład przewidywał prawie godzinę, a na całą trasę 73 minuty (z powrotem 43 minuty, a w całości 57 minut). Od rozkładu zimowego 1966/1967 poranny pociąg z Trzebnicy kończył bieg na stacji Wrocław-Psie Pole, ale godziny jego kursowania trudno nazwać przyjaznymi dla pracowników obu dużych zakładów pracy znajdujących się w sąsiedztwie stacji (Trzebnica 4:31 – Wrocław-Psie Pole 5:14). Od lat 70. XX w. na opisywanej linii można było spotkać wagony motorowe serii SN61, później jednak ponownie na trasę powróciły parowozy, najczęściej Ty2⁴⁵.

Na przełomie lat 70. i 80. XX w. czasy przejazdów dochodziły już do niemal 1,5 godziny (87 minut do Trzebnicy i 81 do Dworca Nadodrze⁴⁶), a cała oferta wskazywała wyraźnie na wygaszanie ruchu pasażerskiego. Kursowały tylko dwie pary pociągów, w tym pierwsza do Trzebnicy wyjeżdżała z Nadodrza o 1:30 i dojeżdżała na miejsce o 3:54 (w czasie kampanii buraczanej 10 minut później). Drugi i ostatni pociąg z Trzebnicy wyjeżdżał o 18:06 (w trakcie kampanii buraczanej o 17:56), by zakończyć bieg na Psim Polu o 19:38. Czasy przejazdu były już na tyle długie, że podjęta została decyzja o remoncie nawierzchni, która podniosła prędkość szlakową i umożliwiła dojazd z Wrocławia-Psiego Pola do Trzebnicy w 54 minuty i 42 minuty z powrotem. Od kolejnego rozkładu polepszyła się też oferta w zakresie liczby pociągów.

W rozkładzie obowiązującym od 23 V 1982 r. widniało już pięć par pociągów. Nadal były to jednak składy mieszane (dwa pociągi do Trzebnicy i jeden w drugą stronę), dwa pociągi zaczynały, a dwa kończyły bieg na stacji Wrocław-Psie Pole (ale ze skomunikowaniem do Dworca Nadodrze), a jeden z nich (Wrocław-Psie Pole 5:18 – Trzebnica 5:47), kursujący w dni robocze, nigdzie po drodze się nie zatrzymywał. Prawdziwe zmiany przyniósł następny rozkład (29 V 1983–2 VI 1984): pojawiła się dawno niewidziana liczba pociągów, bo aż siedem par i skrócenie czasu przejazdu, który oscylował w okolicach 40 minut pomiędzy stacją końcową a Psim Polem (z wyjątkiem pociągów osobowo-towarowych). Po czterech dekadach udało się zatem uzyskać czas zbliżony do osiąganego na tej trasie przez koleje niemieckie podczas II wojny światowej.

W latach 70. i 80. XX w. w obiegu były lokomotywy parowe Ty2 i spalinowe SP42. Trakcję parową obsługiwały lokomotywy z MD Wrocław-Gądów aż do 1988 r., kiedy parowozy zostały zastąpione przez ciężkie lokomotywy spalinowe SP45. Już wtedy widać było pierwsze oznaki wygaszania popytu poprzez zmniejszenie liczby połączeń do pięciu par, by w 1990 r. ograniczyć je do dwóch par (towarowo-osobowe) w dni robocze i jednej w dni wolne. Ostatecznie przewozy pasażerskie zostały zawieszone 21 VI 1991 r. Oficjalnie z powodu konieczności przeprowadzenia remontu wiaduktu w Trzebnicy⁴⁷.

Powoli zamierały również przewozy towarowe. O ile w latach 80. XX w. sama Trzebnica generowała ruch towarowy w granicach 300 wagonów miesięcznie, to na przełomie lat 80. i 90. XX w. transport towarów koleją spadł do ok. 30 wagonów, aby w pierwszym półroczu 1999 r. wynieść ok. 15. Drastycznie zmalało zapotrzebowanie na węgiel, pod koniec lat 80. XX w. zlikwidowano skład węgla Gminnej Spółdzielni, a po kilku latach również bazę paliwową Centrali Produktów Naftowych. W ostatniej dekadzie XX w. uruchamiany był co dwa dni pociąg zdawczy z SM42, jednak po wprowadzeniu ograniczenia prędkości do 15 km/h na całej linii, przy niekorzystnej polityce taryfowej PKP, okoliczni klienci przestali myśleć o kolei przy planowaniu transportu towarów. Cały ruch został zawieszony 2 XII 1999 r.⁴⁸.

Nad linią, która przez ponad 100 lat służyła potrzebom gospodarczym i społecznym mieszkańców ziemi trzebnickiej⁴⁹, zawisło realne widmo likwidacji. Charakter tej typowej linii drugorzędnej, dzięki której mieszkańcy, małe zakłady przemysłowe, firmy handlowe i producenci rolni zaspokajali swoje potrzeby gospodarcze, nie przystawały do oczekiwań społecznych początku transformacji. Mieszkańcy Trzebnicy masowo wybierali indywidualną komunikację samochodową. Bez zmiany roli, linia była skazana na degradację. Nie mogły jej uratować ani okazjonalne pociągi pielgrzymkowe z okazji przypadającego 14 października wspomnienia patronki Śląska św. Jadwigi, ani przejazdy turystyczne organizowane przez Dolnośląskie Koleje Regionalne, mimo że jedne i drugie cieszyły się zainteresowaniem⁵⁰. Źródło: Fot. Adam Paczeński.

47 J. Gołaszewski, M. Jerczyński, *Dzieje linii kolejowej...*, s. 24.

48 M. Jerczyński, *Trzebnica...*, s. 17.

49 Z okazji 100-lecia kolei w Trzebnicy władze miasta przy współudziale Towarzystwa Miłośników Ziemi Trzebnickiej urządziły obchody jubileuszu linii Trzebnica–Wrocław. Zob. *Trzebnica – zarys...*, s. 376.

50 Uruchomiony 13 X 2001 r. (czyli dwa lata po zamknięciu linii) pociąg pielgrzymkowy liczył osiem bezprzedziałowych wagonów Bh, ciągniętych przez lokomotywę SM42.



Rycina 5. Stacja Trzebnica – przejazd pociągu specjalnego Dolnośląskich Kolei Regionalnych, 2006 r.

Na przełomie XX i XXI w. Trzebnica, a także tereny położone pomiędzy nią a stolicą województwa, stawały się coraz popularniejsze wśród wszystkich, którym przeszkadzał zgiełk dużego miasta. Tendencje przeprowadzania się do suburbiów, szczególnie tak malowniczo położonych jak tereny na południowych stokach Wzgórz Trzebnickich, wyprzedzały jednak możliwości infrastruktury komunikacyjnej. Zarówno droga krajowa nr 5, jak i drogi wojewódzkie oraz ulice wlotowe do Wrocławia nie były w stanie pomieścić zwiększonego ruchu tranzytowego i lokalnego.



Źródło: Fot. Adam Paczeński.

Rycina 6. Stacja Wrocław-Zakrzów, 2000 r.

Uchwalona w roku 2000 ustawa o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe zapoczątkowała zmiany prawne, które nałożyły na samorządy wojewódzkie odpowiedzialność za organizowanie przewozów regionalnych. Toczące się przez pierwsze lata XXI w. dyskusje i prowadzone analizy w samorządzie wojewódzkim Dolnego Śląska doprowadziły do powołania 28 XII 2007 r. spółki akcyjnej pod nazwą Koleje Dolnośląskie⁵¹. Rok później

51 Uchwała nr XX/246/07 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego w sprawie utworzenia Spółki Koleje Dolnośląskie Spółka Akcyjna oraz wniesienia przez Województwo Dolnośląskie wkładu pieniężnego.

Województwo Dolnośląskie przejęło linię nr 326 Wrocław-Zakrzów–Trzebnica⁵², wyremontowało ją w ciągu ośmiu miesięcy kosztem niemal 12 mln zł⁵³ i przywróciło jesienią 2009 r. przewozy pasażerskie. Białe-żółte autobusy szynowe wyjechały na podwrocławski szlak, który w siatce połączeń Kolei Dolnośląskich otrzymał oznaczenie D8. Pociągi ruszyły 20 IX 2009 r.⁵⁴, jednak nie zatrzymywały się na wszystkich przystankach, ponieważ nie wszędzie były gotowe perony, których zabezpieczenie stanowiło zadanie gmin. Stosowna poprawka do Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów 2008/2009 wykazuje kursy od 12 X 2009 r. realizowane przez cztery pary pociągów (w tym jedna niedzielna)⁵⁵. Pociągi, jak w okresie przedwojennym, zaczynały bieg na stacji Wrocław Główny⁵⁶ i pokonywały całą trasę w niecałą godzinę, zatrzymując się po drodze na wszystkich stacjach i przystankach. Z każdym rozkładem oferta wyglądała lepiej: już w następnym rozkładzie było 10,5 pary pociągów, w kolejnych 13, aby na przełomie 2019 i 2020 r. dojść do 16 par w dzień powszedni i dziewięciu w dni wolne. Kolejnym priorytetem było podniesienie prędkości, co udało się po remoncie linii, dzięki czemu skróceniu uległ czas przejazdu do 45 minut (na całej trasie). Zaproponowana mieszkańcom Trzebnicy i okolic oferta Kolei Dolnośląskich odpowiedziała na ich potrzeby, czego dowodzi wzrastająca frekwencja w pociągach. Badania przeprowadzone w 2015 r. pokazały, że dobowo pociągi przewoziły 1275 pasażerów (w kierunku Wrocławia 654, w przeciwnym 621)⁵⁷. Frekwencja w pociągach była na granicy tłoku, o czym pisała nawet regionalna prasa dolnośląska⁵⁸. Wynikało to zarówno z ograniczonej pojemności autobusów szynowych, jak i ich liczby, która przekładała się na częstotliwość kursowania, oraz z braku możliwości krzyżowania pociągów pomiędzy stacjami Wrocław-Psie Pole i Trzebnica. Przeprowadzony remont linii nie przewidywał bowiem odbudowania mijanek. Innym problemem wpływającym na możliwość zwiększenia liczby kursów jest ograniczona przepustowość estakady kolejowej na zachód od Wrocławia Głównego oraz odcinka Wrocław-Mikołajów–Wrocław-Psie Pole, gdzie szlak współdzieliły pociągi pasażerskie różnych spółek oraz składy towarowe. Ponadto stacja Wrocław-Psie Pole, zbierając ruch z trzech kierunków, posiada zbyt małą liczbę krawędzi peronowych oraz niedostosowany układ torowy do jednoczesnego przyjmowania pociągów z/do Trzebnicy i do Oleśnicy, na co zwrócił uwagę Urząd Transportu Kolejowego w 2016 r.⁵⁹. Innym powodem nadmiernego zapełnienia autobusów szynowych było ich traktowanie w granicach Wrocławia jak komu-

52 Linię kolejową najpierw przejęło od PKP SA starostwo trzebnickie, które potem przekazała ją samorządowi województwa.

53 *Rewitalizacja linii kolejowej Wrocław Zakrzów–Trzebnica rozpoczęta*, <https://dsdik.wroc.pl/dsdik/aktualnosci/229-rewitalizacja-linii-kolejowej-wrocaw-zakrzow-trzebnica-rozpoczta.html> (dostęp: 18 II 2020).

54 *Otwarcie linii kolejowej do Trzebnicy*, <http://www.zawidawie.info/artykuly/otwarcie-linii-kolejowej-do-trzebnicy> (dostęp: 19 II 2020).

55 Zmiana nr 157 do SRJP 2008/9, tab. 204.

56 Z wyjątkiem pierwszego kursu, który zaczynał się w Legnicy – miejscu stacjonowania autobusów szynowych Kolei Dolnośląskich.

57 K. Ryteł, *Z Trzebnicy do Wrocławia wyższe przewozy niż z Grudziądza do Torunia*, Centrum Zrównoważonego Transportu, <http://czt.org.pl/aktualnosci/kolej/przewozy-pasazerskie/dolnoslaskie/z-trzebnicy-do-wroclawia-wyzsze-przewozy-niz-z-grudziadz-do-torunia> (dostęp: 28 I 2020).

58 M. Kaźmierczak, *Nie wcisniesz igły. To szynobus Trzebnica–Wrocław*, „Gazeta Wrocławska” 25 X 2017, <https://gazetawroclawska.pl/nie-wcisniesz-igly-to-szynobus-trzebnica-wroclaw/ar/12614332> (dostęp: 15 II 2020).

59 J. Piotrowski, *Analiza odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości*, Warszawa 2016, s. 13.

nikacji miejskiej, szczególnie pomiędzy stacjami Wrocław-Psie Pole i Wrocław-Mikołajów⁶⁰.

Powyższe mankamenty nie zniechęcały jednak podróżnych. Według danych uzyskanych przez autora u przewoźnika, pociągi Kolei Dolnośląskich na trasie Wrocław Główny–Trzebnica przewiozły w 2015 r. ok. 280 tys. pasażerów, w 2016 r. – 351 tys., w 2017 r. – 591 tys., w 2018 r. – 597 tys., a w 2019 r. – 730 557 osób. Wielkość dobowej wymiany podróżnych w 2017 i 2018 r. została ujęta w tabeli 2.

Tabela 2. Wymiana pasażerów na linii nr 326 Wrocław-Psie Pole–Trzebnica

Nazwa stacji kolejowej/przystanku	2017	2018
Wrocław-Psie Pole (wszystkie kierunki)	500–699	700–999
Wrocław-Zakrzów	50–99	20–49
Wrocław-Pawłowice	200–299	300–499
Ramiszów (istnieje od IV 2015)	20–49	20–49
Pasikurowice	100–149	50–99
Siedlec Trzebnicki	200–299	150–199
Pierwoszów Miłocin (istnieje od XII 2012)	20–49	20–49
Brochocin Trzebnicki	50–99	50–99
Trzebnica	1000–1500	1200

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego (UTK), www.utk.gov.pl (dostęp: 15 III 2020).

Wzrost liczby pasażerów na linii Wrocław–Trzebnica w latach 2015–2019

Według wstępnych podsumowań, w roku 2019 sytuacja pod względem frekwencji i liczby uruchamianych par pociągów wyglądała podobnie. Zmiana nastąpiła dopiero na przełomie zimy i wiosny 2020 r. w związku z epidemią koronowirusa i czasowym ograniczeniem w kursowaniu komunikacji publicznej w całym kraju od 20 III 2020 r.⁶¹.

Wzrost liczby pasażerów na linii Wrocław–Trzebnica w latach 2015–2019

Szklarska Poręba Górna–granica państwa (Harrachov)

Przełęcz Szklarska w Jakuszycach⁶², która rozdziela Góry Izerskie od Karkonoszy, to najniżej położona przełęcz w tej części Sudetów. Nic zatem dziwnego, że od wieków nie była przeszkodą w przechodzeniu ze śląskiej na czeską stronę Gór Olbrzymich. Im osadnictwo docierało wyżej w góry, tym i ruch pomiędzy przygranicznymi miejscowościami obu krain – najpierw w ob-

rębie Królestwa Czech, a potem rozdzielonych granicą Austrii i Prus – przybierał na sile. Dotyczy to jednak tylko ruchu lokalnego, którego znaczenie gospodarcze w skali całego regionu czy państwa było niewielkie. Granica prusko-austriacka, biegnąca sudeckimi szczytami, była, przy ograniczonych możliwościach transportowych, skuteczną barierą w masowej wymianie towarowej. Rozwijający się w XIX w. w północnych Czechach (Liberec, Jablonec) przemysł potrzebował dużych ilości węgla, którego na miejscu nie było, więc najkorzystniej byłoby go sprowadzić koleją z Zagłębia Wałbrzyskiego. W ostatniej ćwierci XIX w. przewóz węgla koleją był czymś zupełnie oczywistym. W tym wypadku należało jednak zaradzić dwóm problemom, które wyraźnie wi-dać na XIX-wiecznych mapach. Sieć kolejowa w Czechach była zasadniczo zorientowana na Wiedeń. Najważniejsze szlaki bie-gły w kierunku południowo-wschodnim⁶³ i dopiero w ostatnich trzech dekadach XIX w. rozpoczęło się zagęszczanie sieci. Druga przeszkoda związana była z ukształtowaniem terenu na pograniczu prusko-austriackim. Pomiędzy wschodnimi krańcami Karkonoszy (Lubawka) a zachodnimi krańcami Gór Izerskich (Zawidów na Pogórzu Izerskim) nie było żadnego przejścia kolejowego przez granicę. Na dodatek linia przez Zawidów wprawdzie szybko osiągała czeski Liberec, ale nie z kierunku wschodniego, tylko z północno-zachodniego, od strony Zgorzelca, co wydłużało transport wałbrzyskiego węgla. Krótsza trasa biegła przez Bramę Lubawską.

Wybudowana ogromnym kosztem w latach 1863–1867 Śląska Kolej Górska (Schlesische Gebirgsbahn)⁶⁴ wraz z jej odgałęzieniami korzystnie wpłynęła na gospodarkę Sudetów Zachodnich. Nie powinno zatem dziwić, że przedsiębiorcy prowadzący swoją działalność na południe od Jeleniej Góry oczekiwali od państwa pruskiego wybudowania kolei w kierunku Karkonoszy, a nawet do Czech. Właściciele kamieniołomów, hut szkła, lasów, tartaków oraz wielu mniejszych fabryk i przedsiębiorstw liczyli na sprawne, dużo większe niż do tej pory ekspediowanie swoich produktów w inne rejony kraju i poza jego granice. Postulowana kolej miała także służyć kuracjuszom przybywającym do Cieplic oraz turystom coraz częściej ruszającym do Szklarskiej Poręby i w Karkonosze⁶⁵.

W tym bardzo trudnym do budowy terenie, gdy należało pokonać znaczną różnicę wysokości na krótkim odcinku: 544 m na niecałych 30 km⁶⁶, aspekt ekonomiczny związany z kosztami przebijania się przez twarde granitowe skały i budową wielu obiektów inżynierskich był niezwykle istotny. Nie bez znaczenia były także możliwości pokonywania wzniesień przez produkowany ówczesnie tabor kolejowy. Należało zatem rozstrzygnąć, komu ma służyć projektowana linia. Analiza mapy topograficznej i trasowania linii pozwala stwierdzić, że jej wytyczenie zosta-

63 Było to efektem budowania zrębów sieci przez Österreichische Nordwestbahn, spółki córki k.k. privilegierte Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, która chciała połączyć niemieckojęzyczne tereny w północnych Czechach z Wiedniem z jednej strony i z Saksonią z drugiej. Nawet bilety kartonowe dla kolei w Czechach były drukowane do 1890 r. w Wiedniu, zob. *Tajemství lepenkové jízdenky*, https://www.metalcom.cz/cz/svet-zeleznic (dostęp: 15 III 2020).

64 Więcej o kosztach i projekcie: P. Dominas, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej. Görlitz/Węgliniec–Jelenia Góra–Wałbrzych*, Łódź 2014, s. 18, 25–26.

65 P. Wiater, *Początki Kolei Izerskiej*, „Przegląd Komunikacyjny” 2014, nr 6, s. 20–21.

66 Odległość w linii prostej to 25 km, odległość drogowa to 29,9 km. Dworzec kolejowy w Jeleniej Górze leży na wysokości 342 m n.p.m., a Przełęcz Szklarska na 886 m n.p.m. Jeszcze lepiej to widać, porównując odległości i różnicę wysokości pomiędzy Piechowicami a Jakuszycami – prawie 500 m różnicy wzniesień przy 12 km odległości w linii prostej.

ło zdeterminowane kwestiami gospodarczymi, czyli możliwością sprawnego tranzytu towarów do Czech⁶⁷. Wskazuje na to np. poprowadzenie szlaku kolejowego po przeciwnej stronie rzeki Kamiennej niż leżą Karkonosze i główna część Szklarskiej Poręby Górnej. Kwestia dostępności turystycznej była sprawą drugorzędną – aby udać się na Szrenicę czy w graniczne pasmo Gór Olbrzymich ze stacji, należało zejść ostro w dół do centrum miejscowości i dopiero od nowa nabierać wysokości. Sam dworzec w Szklarskiej Porębie Górnej usytuowano z dala od najpopularniejszych punktów wyjściowych w Karkonosze. Nie oznacza to, że zdobywcy szczytów czy narciarze nie mieli nic do powiedzenia. Oni również lobbowali za pojawieniem się kolei i jej przedłużeniem na stronę austriacką. Jeden z największych propagatorów karkonoskiego narciarstwa, które dziś nazwalibyśmy biegowym, Oskar Vorwerg, już w połowie lat 90. XIX w. apelował o budowę linii kolejowej przekraczającej Góry Olbrzymie, która byłaby ogromnym wsparciem dla narciarzy przybywających od strony śląskiej na południowe stoki Karkonoszy, a także o przystanek w Jakuszycach i odpowiedni poranny pociąg do Harrachowa. Jak słusznie się obawiał, powstała dopiero w kolejnym wieku⁶⁸.

Prace nad budową linii rozpoczęły się w 1888 r., gdy w parlamencie pruskim przegłosowano ustawę o budowie kolei z Jeleniej Góry do Piechowic wraz z przyznaniem 1,05 mln marek na jej realizację. Trzy lata później pierwsze pociągi wjechały do Piechowic. Przez kilka lat toczyły się dyskusje co do dalszego przebiegu trasy. Przerzucanie się racjami w Prusach wstrzymywało prace



w monarchii austro-węgierskiej pomiędzy Tanvaldem a granicą, bowiem bez połączenia z kolejami śląskimi ten odcinek nie miał ekonomicznego uzasadnienia⁶⁹. Ostatecznie w 1897 r. państwo

67 Choć turyści skorzystali z dobrodziejstwa, jakim była kolej, to jednak nie dla zaspokojenia ich potrzeb była ona budowana. Podkreślają to badacze zagospodarowania turystycznego Sudetów. Zob. J. Potocki, *Funkcje turystyki w kształtowaniu transgranicznego regionu górskiego Sudetów*, Wrocław 2009, s. 105.

68 O. Vorwerg, *Auf Schneeschutzen*, „Der Wanderer im Riesengebirge” 1896, No. 164, s. 76. Vorwerg pisze o stacji w Neuwelt, ale raczej chodziło o okolice Harrachova.

69 D. Kara, *Kolej w Szklarskiej Porębie*, Rzeszów 2010, s. 8–9.

pruskie przyznało 6,18 mln marek na budowę połączenia Piechowice–Horní Polubný (Kořenov)⁷⁰, a rok później podpisało porozumienie ze stroną austro-węgierską regulujące wszystkie aspekty budowy linii kolejowej Tanvald–Piechowice⁷¹.

Dnia 25 VI 1902 r. pociąg uroczystie wjechał na stację Szklarska Poręba Górna, inaugurując tym samym regularne połączenia z Jelenią Górą⁷². Kilka miesięcy później został oddany do użytku odcinek przekraczający granicę państwową i nastąpiło połączenie z siecią kolejową Austro-Węgier. Ostatnią stacją po śląskiej stronie stały się Tkacze⁷³. Granica przebiegała na moście wzniesionym nad Izerą, gdzie pociąg na stałe opuszczał śląskie terytorium (choć już wcześniej na krótkim odcinku linia wkraczała na ziemie austriackie). Odcinek ze Szklarskiej Poręby Górnej do stacji w Tkaczach nie był tak kręty i nie musiał pokonywać tak wielkiej różnicy wzniesień jak szlak z Piechowic do Szklarskiej Poręby, nie potrzebował więc się zakolami i z mozołem nabierać wysokości. Pomiędzy Szklarską Porębą Górną a najwyżej w Prusach położoną stacją w Jakuszycach (886 m n.p.m.) było zaledwie ok. 180 m różnicy wysokości przy 6,5 km odległości w linii prostej. I choć pochylenie toru charakteryzowało się sporą wartością (25,2‰), a najciaśniejszy łuk miał promień 198 m, podjazd był łatwiejszy⁷⁴. Minąwszy Przełęcz Szklarską, mijankę Nowy Świat i wspomniani wcześniej skrawek Austrii (w późniejszym okresie Czechosłowacji), linia odbijała na zachód, aby za wylotem 280-metrowego tunelu osiągnąć most na granicznej Izerze.



Źródło: Pocztówka ze zbiorów prywatnych autora.
Rycina 7. Pocztówka wydana z okazji wjazdu pierwszego pociągu do Szklarskiej Poręby, 1902 r.

70 Stacja w ciągu swojej historii nosiła różne nazwy: Grünthal (1902–1918), Horní Polubný (1918–1938), Polaun (1939–1945) i obecnie Kořenov.

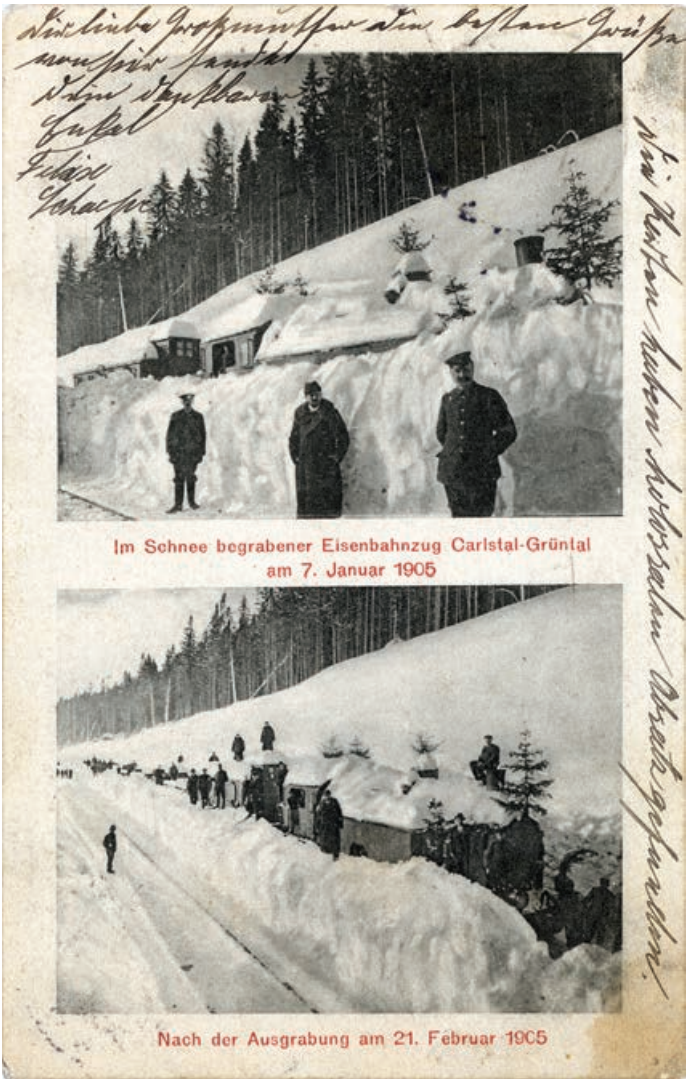
71 D. Kara, *Kolej w Szklarskiej Porębie...*, s. 9.

72 M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei...*, s. 70.

73 Ibidem, s. 198.

74 R. Boduszek, *Linia Jelenia Góra–Jakuszyce–granica*, „Świat Kolei” 1999, nr 5, s. 16.

Budowa kolei na całym odcinku z Jeleniej Góry do Tkacz warła korzystny wpływ nie tylko na położony wzdłuż trasy przemysł szklarski, wydobywczy, leśny czy dynamicznie rozwijającą się turystykę. Dawne budy pasterskie po obu stronach gór zamieniano na schroniska turystyczne. A Szklarska Poręba stała się uznanym kurortem, zabudowywanym nowoczesnymi pensjonatami i hotelami, przy okazji zatracając swój regionalny, ludowy styl w architekturze⁷⁵.



Źródło: Poczłtówka ze zbiorów prywatnych autora.
Rycina 8. Zima w okolicach Jakuszye, 1905 r.

Wzrastające przewozy zachęcały do wprowadzania nowych rozwiązań technicznych na kolei, dzięki którym transport odbywały się szybciej, sprawniej i bardziej ekonomicznie. Miało to szczególne znaczenie w przypadku przewozów na trasach górskich, takich jak Śląska Kolej Górska (z jej odgałęzieniami), których trudny profil, warunki klimatyczne i niezbyt duże odległości pomiędzy stacjami powodowały, że lokomotywy parowe nie wykorzystywały swojej pełnej mocy. Receptą na te problemy oka-

zało się zastosowanie trakcji elektrycznej⁷⁶. Elektryfikacja trasy z Jeleniej Góry przez Szklarską Porębę do stacji Horní Polubný (Kořenov) zakończyła się po Wielkiej Wojnie i 15 II 1923 r. zaczęły jeździć regularnie pociągi elektryczne na całej tej 50-kilometrowej trasie⁷⁷. Prace nad elektryfikacją rozpoczęto ponad dekadę wcześniej. W rejonie Jakuszye jesienią 1911 r. zawieszono 1,5-kilometrową sieć trakcyjną, aby zbadać, jak będzie się ona zachowywać w ekstremalnych warunkach zimowych⁷⁸. Rezultat

tego doświadczenia wypadł pozytywnie i od następnego roku, w okolicy Wałbrzycha, rozpoczęły się prace elektryfikacyjne. Pierwsza wojna światowa zastopowała je, ale po jej zakończeniu uległy one przyspieszeniu. Po dwa lata pociągi elektryczne jeździły już na głównej trasie Śląskiej Kolei Górskiej i rozpoczęto elektryfikację jej odgałęzień w tym linii przez Szklarską Porębę. W zasadzie już w połowie 1922 r. mogły kursować tędy pociągi

76 Więcej na temat rozwoju trakcji elektrycznej na Śląsku: P. Glanert, T. Scherrans, T. Borbe, R. Lüderitz, *Koleje elektryczne na Dolnym Śląsku 1911–1945*, Rybnik 2015; M. Jerczyński, S. Koziański, *150 lat kolei...*, s. 92–96.
77 P. Glanert, T. Scherrans, T. Borbe, R. Lüderitz, *Koleje elektryczne...*, s. 37–39. Kilometraż linii liczona była od posterunku odgałęźnego Dębowa Góra, a więc 3,5 km za stacją Jelenia Góra, stąd odległość do Kořenova podawana jest jako 48,9 km. W kontekście elektryfikacja podawana jest wartość 52,4 km, tj. od samej stacji Jelenia Góra. Ibidem, s. 34, 38–39.
78 M. Jerczyński, S. Koziański, *150 lat kolei...*, s. 93.

elektryczne, ale wszystkie formalności związane z dopuszczeniem linii i pociągów trzeba było ustalić z urzędami czechosłowackimi, a relacje polityczne nowo powstałej Czechosłowacji i osłabionych Niemiec były po 1918 r. napięte⁷⁹.



Źródło: Poczłtówka ze zbiorów prywatnych autora.
Rycina 9. Prace elektryfikacyjne na stacji Jakuszye

Po uruchomieniu trakcji elektrycznej i przekazaniu do Jeleniej Góry elektrowozów o dużej mocy, ciężkie składy sprawnie transportowały wałbrzyski węgiel do Czechosłowacji. Na stacji Horní Polubný (Polaun – wg niemieckich rozkładów jazdy), dokąd sięgała elektryfikacja, musiały być one dzielone ze względu na profil linii po stronie czechosłowackiej (kolej zębata) i mniejszą moc tamtejszych lokomotyw parowych. Czeskie parowozy z napędem zębatym były w stanie prowadzić tylko lekkie pociągi: w stronę Tanvaldu o maksymalnej masie 250 t, a pod górę 180 t. W praktyce oznaczało to, że pociąg o masie 1000 t, który przywiózł z Wałbrzycha węgiel, musiał być podzielony na cztery pociągi, które zawoziły go np. do Liberca⁸⁰. Zasadniczy ruch towarowy odbywał się w górę linii (patrząc od strony śląskiej). W roku 1929 przez granicę przewieziono 150 tys. t towarów (w kierunku Jeleniej Góry było ich 10-krotnie mniej)⁸¹. Większe przewozy zaczynały się i kończyły na stacji Piechowice. Dla stacji położonych między Szklarską Porębą Górną a granicą niemiecko-czechosłowacką ilości nadanych z nich i wyładowanych tam towarów przedstawiały się następująco: w Szklarskiej Porębie Hucie przyjęto 2000 t, a nadano 5000, w Jakuszycach odpowiednio 10 tys. i 3000 t. Na stacji w Tkaczach obrót towarowy był jeszcze mniejszy – przyjęto 1000 t, a nadano tylko 0,2 tys. t⁸², co wskazuje na wyraźnie tranzytowy charakter linii.

79 Pruska elektryfikacja dotarła aż do czechosłowackiej stacji Horní Polubný. P. Glanert, T. Scherrans, T. Borbe, R. Lüderitz, *Koleje elektryczne...*, s. 40–41.
80 J. Kućmin, *Jelenia Góra–Tanvald. Kolej żelazna w Sudetach*, „Pielgrzymy” 1999, s. 142.
81 *Wirtschafts- und verkehrsgographischer...*, Blatt 44.
82 Ibidem, Blatt 43.

Ruch pasażerski po zelektryfikowaniu linii również był prowadzony przede wszystkim za pomocą ciężkich dwuczłonowych lokomotyw sześciosiowych. Pociągi pasażerskie docierały do stacji Szklarska Poręba Huta, tam też część z nich kończyła bieg,

a pozostałe – po zostawieniu na stacji prawie wszystkich wagonów – kontynuowały jazdę do obecnego Kořenova. Ruch turystyczny na czeską stronę Karkonoszy nie był na tyle intensywny, aby zapełnić cały pociąg, więc zazwyczaj w tamtym kierunku jechała lokomotywa z dwoma wagonami. Takie rozwiązanie generowało niewspółmiernie wysokie do uzyskiwanych efektów koszty, na które składały się opłaty za przejazd pociągu w Czechosłowacji (których wysokość zależała m.in. od liczby osi) oraz koszty eksploatacji ciężkiego elektrowozu. Było to rozwiązanie nieekonomiczne, bo sześciosiowa lokomotywa nie wykorzystywała w pełni swoich możliwości konstrukcyjnych oraz mocy, a koszt jazdy i manewrów był wysoki. Najlepszym rozwiązaniem w tej sytuacji były więc lżejsze elektryczne wagony silnikowe z wagonami doczepnymi, które pojawiły się na szlakach karkonoskich w roku 1927. Były to elektryczne wagony motorowe ET 89 „Rübezahl”, które uzyskiwały prędkość maksymalną do 65 km/h (na wzniesieniach – 40 km/h). Jeden wagon motorowy mógł ciągnąć do czterech wagonów doczeponych. Przeciętny skład wyruszający z Jeleniej Góry w kierunku Szklarskiej Poręby liczył dwa wagony silnikowe i pięć–sześć doczeponych. W sezonie zestawiano pociągi liczące nawet trzy wagony silnikowe i 12 wagonów doczeponych. Pociągi takie docierały do Szklarskiej Poręby Huty, tutaj były rozdzielane i w dalszą drogę jechał sam wagon silnikowy, który wracając z Czechosłowacji zabierał pozostawione wagony z powrotem do Jeleniej Góry⁸³. W ten sposób koleje niemieckie dostosowywały tabor do zmieniającej się frekwencji. Największy ruch osobowy siłą rzeczy był udziałem Szklarskiej Poręby Górnej, co zresztą nie powinno dziwić, ponieważ miejscowość była najpopularniejszym kurortem karkonoskim.

83 D. Kara, *Elektryczny wagon motorowy ET 89 „Liczyrzepa”*, „Świat Kolei” 2011, nr 10, s. 54–55.

Według danych za 1929 r. na stacji tej odprawiono 143 tys. podróżnych, podczas gdy w Szklarskiej Porębie-Hucie – 29 tys., w Jakuszycach – 12 tys., a w Tkaczach – 23 tys.⁸⁴. W roku 1930 podróżni mieli do dyspozycji pięć par pociągów pomiędzy Jelenią Górą a stacją Horní Polubný⁸⁵. Tuż przed zajęciem obszarów zamieszkałych przez Niemców sudeckich po układzie monachij-

skim, w rozkładzie obowiązującym od 15 V 1938 do 1 X 1938 r., było już sześć par pociągów, które pokonywały trasę ze Szklarskiej Poręby Górnej w 49–55 minut. Z powrotem zajmowało im to od 45 minut do 1 godziny⁸⁶. W zimowym rozkładzie jazdy 1940/1941 było już dziewięć par pociągów i taki stan utrzymał się do końca wojny.



Źródło: Poczтівка ze zbiorów prywatnych autora.
Rycina 10. Wagon silnikowy ET89 na trasie do Jakuszye mija schronisko Gebertbaude



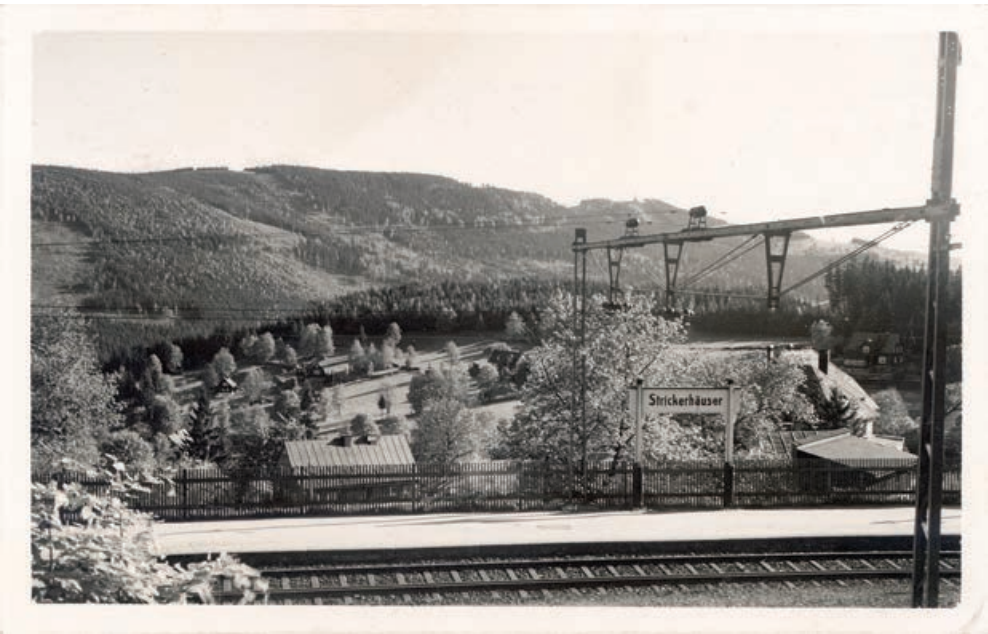
Źródło: Poczтівка ze zbiorów prywatnych autora.
Rycina 11. Elektryczny wagon motorowy ET89 po opuszczeniu stacji Szklarska Poręba-Huta zmierza w stronę Jakuszye. W tle nieistniejące schronisko Gebertbaude

84 *Wirtschafts- und verkehrsgeographischer...*, Blatt 45.
85 Jako ciekawostkę warto zauważyć, że w niemieckim rozkładzie jazdy jest wpisana tylko niemiecka nazwa stacji – Polaun.

86 W rozkładzie był przewidziany czas na manewry w Szklarskiej Porębie-Hucie.

Rok 1945 jest istotną cezurą w dziejach linii Jelenia Góra–Horní Polubný (Kořenov), którą wojna dotknęła w jeszcze większym stopniu niż trasę Wrocław–Trzebnica. Wycofujące się przez Czechosłowację w kierunku Bawarii wojska niemieckie wysadziły 8 V 1945 r. most na Bobrze. Przybyły po zakończeniu działań wojennych polski personel kolejowy starał się jak najszybciej udroźnić trasę i stosunkowo szybko się to udało. Choć wydaje się to mało prawdopodobne, niemniej we wspomnieniach jednego z dowódców wojskowych skierowanego w 1945 r. na granicę polsko-czechosłowacką można przeczytać wzmiankę o kursujących pociągach elektrycznych do Tkacz⁸⁷. Niestety, na mocy uchwały Państwowego Komitetu Obrony ZSRS z 8 VII 1945 r. całe wyposażenie kolei elektrycznej (z linii Wrocław–Zgorzelec, jej zelektryfikowanych odnóg oraz elektrownia w Ścinawce Średniej) miało zostać wywiezione do ZSRS⁸⁸. Wywieziono na wschód lokomotywy elektryczne różnych serii, wagony motorowe i sterownicze, tabor rewizyjny, podstacje transformatorowe, urządzenia warsztatowe, części zamienne, drut jezdny. Linia Jelenia Góra (Zachodnia)–Szklarska Poręba–Kořenov, jako odcięta od polskiej sieci kolejowej, nie została ograbiona z trakcji elektrycznej, jednak utrzymywanie jej na tym jednym odcinku nie miało żadnego uzasadnienia, więc została przez PKP zdemontowana⁸⁹.

Rok 1945 stanowi bardzo istotną datę w dziejach linii nie tylko z powodu przesunięcia polsko-niemieckiej granicy państwowej i całkowitej wymiany ludności u podnóża Karkonoszy (zresztą z obu stron Sudetów). Drugim istotnym elementem było całkowite zamknięcie granicy polsko-czechosłowackiej. Ruch ponownie uruchomiono 14 IX 1945 r.⁹⁰, ale jedynie do stacji Tkacze – linia utraciła swój tranzytowy i transgraniczny charakter. Zastanawiać może powód tak późnego rozpoczęcia eksploatacji tego odcinka, którego zniszczenia wojenne za bardzo nie dotknęły. Być może wynikało to z braku taboru, który należało ściągać przez Czechosłowację, lub związane było z próbami uruchomienia pozostawionego taboru elektrycznego (jeśli takowy był), który z przyczyn opisanych wyżej nie mógł zostać wywieziony do ZSRS, względnie było konsekwencją prac demontażowych prowadzonych przez pracowników PKP. Nie opłacało się zostawiać tylko jednego zelektryfikowanego odcinka śląskich kolei elektrycznych, więc na linię wróciły parowozy. Tym sposobem rozwój śląskiego kolejnictwa cofnął się o dwie dekady. Fakt ten był poruszany w lokalnym piśmiennictwie w okresie PRL, chociaż bez przybliżania szerszego kontekstu i wskazywania sprawców. Na przykład Zbigniew Sznegert na łamach „Rocznika Jeleniogórskiego”, pisząc w 1974 r. o zagadnieniach komunikacyjnych w rejonie jeleniogórskim, wskazywał, iż [bezosobowe]



Źródło: Poczтівка ze zbiorów prywatnych autora.
Rycina 12. Stacja w Tkaczach na pocztówce, 1944 r.

zlikwidowanie trakcji elektrycznej negatywnie wpłynęło na przepustowość linii, ponieważ pociągi prowadzone parowozami poruszają się wolniej od elektrycznych i z mniejszą prędkością pokonują tuki⁹¹.

87 B.M. Ginter, *Znad Nysy do Karkonoskiej Grani. Wspomnienia pierwszego wojskowego komendanta Szklarskiej Poręby w 1945 roku*, Warszawa 2014, s. 44.
88 Постановление 9484 от 8 июля 1945 г. О вывозе оборудования с электрифицированного участка немецких железных дорог Бреславль-Герлиц. Jak słusznie zauważa G. Hryciuk (G. Hryciuk, *Osobowym do Borowiecka...*, s. 241, przyp. 5), nie było to porozumienie międzyrządowe, tylko uchwała Państwowego Komitetu Obrony ZSRS, którą zrealizowano bez oglądania się na Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej w Warszawie. Umowa polsko-sowiecka została podpisana 16 VIII 1945 r. i dopiero na jej podstawie Rosjanie teoretycznie zaprzestali demontaży na terenach przyłączonych do Polski, rzekając się pretensji do mienia poniemieckiego, które tu pozostało.
89 Szerzej o wywózce do ZSRS wyposażenia śląskiej kolei elektrycznej: A. Etmanowcz, *Odślaniamy białe plamy. Koleje elektryczne Dolnego Śląska po przejęciu przez PKP w 1945 roku*, „Parowozik” 1990, nr 4, s. 6–7, 15; P. Glanert, T. Scherrans, T. Borbe, R. Lüderitz, *Koleje elektryczne...*, s. 148–156.

90 *Odrodzenie polskiego kolejnictwa*, Warszawa 1947, s. 28.
91 Z. Sznegert, *Problemy komunikacji turystycznej w Karkonoszach*, „Rocznik Jeleniogórski” 1974, s. 45.



Źródło: Fot. Adam Pacześniak.
Rycina 13. Pozostałość po wyciętym słupie trakcji elektrycznej w okolicach Jakuszyce, 1999 r.

W związku z przesunięciem granic państwowych uległy zmianie nazwy stacji – wszystkie stacje z członem Schreiberhau w nazwie uzyskały nazwę Pisarzewiec (der Schreiber = pisarz), Josephinehütte stała się Józwinem, stacja Jakobsthal otrzymała nazwę Jakuszec, a Strickerhäuser – Tkacze. Mijanka Nowy Świat (Neuwelt) nie figurowała w rozkładach jazdy jako posterunek obsługujący pasażerów. Już w zimowym rozkładzie jazdy pociągów 1946/1947 Pisarzewiec został zamieniony na Szklarską Porębę, a od kolejnego (1947/1948) Józwin stał się Szklarską Porębą-Hutą, a Jakuszec – Jakuszcami. Te nazwy utrzymały się do czasów współczesnych (zob. tabela 3).

Tabela 3. Nazwy stacji i przystanków na fragmencie linii nr 311 Jelenia Góra–granica państwa

km osi	m n.p.m.	Nazwa aktualna	Nazwa w 1902 r.	Nazwa w 1945/1947 r.
28,438	704	Szklarska Poręba Górna	Schreiberhau (od 1904 r. Ober Schreiberhau)	Piszarzewiec Górny
29,844		Granica PLK / Województwo dolnośląskie		
30,905	749	Szklarska Poręba-Huta	Josephinenhütte	Józwin
37,111	886	Szklarska Poręba-Jakuszyce	Jakobsthal	Jakuszec
43,138		Granica państwa (od 1959 r.)		
37,111	740	Harrachov	Strickerhäuser	Tkacze

Źródło: Atlas Kolejowy Polski, Czech i Słowacji, www.atlaskolejowy.net (dostęp: 15 III 2020) i Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl (dostęp: 15 III 2020).

Pociągi pasażerskie kursujące w nowej rzeczywistości politycznej dowoziły pasażerów w większości tylko do Szklarskiej Poręby Górnej, nieliczne jechały dalej do Tkaczy, które były ostatnią stacją w Polsce. Aż do 1953 r. pociągi wyruszały z Jeleniej Góry Zachodniej, kiedy w miejsce wysadzonego pod koniec wojny uruchomiono nowy most nad Bobrem. Od zimowego rozkładu jazdy 1953/1954 pojawiają się kursy mające swój początek (lub koniec) na stacji Jelenia Góra. W pierwszym powojennym rozkładzie jazdy z 1946 r. znalazły się dwie pary pociągów do Tkaczy; 16-kilometrowy odcinek ze Szklarskiej Poręby Górnej pociąg pokonywał w 39 minut, z powrotem jechał 44 minuty. W następnym rozkładzie jazdy (zima 1946/1947) do Tkaczy docierała już tylko jedna para pociągów (przyjazd o 22:16, a wyjazd o 5:00), dwie pozostałe na tej linii kończyły bieg w Szklarskiej Porębie-Hucie. W tabeli letniego rozkładu 1947 r. Tkacze były wprawdzie ujęte, ale i Jakuszyce, i Tkacze pozbawione zostały komunikacji kolejowej. Tak było do końca obowiązywania rozkładu zimowego 1950/1951, gdy Tkacze i Jakuszyce po raz ostatni pojawiają się w tabeli 237a Urzędowego Rozkładu Jazdy Pociągów. Nie powinno to dziwić, gdyż położona niemal na samej granicy osada była wyludniona, a restrykcyjne przepisy graniczne uniemożliwiały nowe osadnictwo.

Od 1951 r. zaprzestano fikcji i tabela sieciowego rozkładu jazdy pociągów kończyła się na stacji Szklarska Poręba-Huta. Docierały do niej trzy pary pociągów (z pięciu, które wyruszały w tę stronę z Jeleniej Góry Zachodniej). Od 1952 r. wszystkie pięć par kończyło bieg w Szklarskiej Porębie-Hucie. Zbliżony stan, cztery–sześć par pociągów, utrzymał się przez większą część lat 50. XX w., z tym że w połowie dekady pojawiły się dwie pary pociągów przyprowadzających do Szklarskiej Poręby-Huty bezpośrednio wagony z Warszawy, jednak szybko skrócono ich relację do Szklarskiej Poręby Górnej. Od 2 VI 1957 r. zawieszono kursowanie pociągów do Szklarskiej Poręby-Huty.

Nieczynną stację w Tkaczach czekała jeszcze jedna zmiana. W roku 1958 dokonano korekty granicy polsko-czechosłowackiej, na mocy której nasz południowy sąsiad zyskał miejscowość Tkacze wraz ze stacją, tunelem oraz połową mostu na Izerze, a Polska otrzymała południowe stoki szczytu Kocierz. Formalnie przekazanie odbyło się 14 II 1959 r.⁹². Choć stacja znalazła się w miejscowości Mýtiny, otrzymała jednak nazwę Harrachov – od miejscowości położonej od niej 2,5 km na wschód. Harrachov w pełni wykorzystał tę okazję i stał się jednym z największych ośrodków sportów zimowych w Czechach. Wymiana terenów odbyła się ponad głowami miejscowych władz. Po październikowej odwilży w 1956 r. pojawiła się nadzieja na zagospodarowanie Tkaczy. Miejscowością zainteresował się Fundusz Wczasów Pracowniczych (FWP), który zamierzał otworzyć tu swoje domy wczasowe. Warunkiem udziału FWP w zagospodarowaniu osady było m.in. uruchomienie linii kolejowej. Nie był to duży problem, ponieważ tory zachowały się w dobrym stanie, budynek stacyjny był używany przez robotników leśnych (w poczekalni urządzili stajnię), więc wymagał jedynie remontu. W planach FWP Tkacze miały stać się ośrodkiem narciarskim zimą i harcer-

92 M. Sobczyński, Kształtowanie się granicy politycznej w Karkonoszach, [w:] Geografia na przestrzeni wieków: tradycja i współczesność. Profesorowi Antoniemu Jackowskiemu w 80. rocznicę urodzin, red. E. Biłska-Wodecka, I. Soljan, Kraków 2015, s. 207–209.

skim latem. Koncepcja ta uzyskała poparcie władz powiatowych i partyjnych w Jeleniej Górze, życzliwie odniosły się do niej również władze wojewódzkie we Wrocławiu. Tym większe było zaskoczenie miejscowych, gdy okazało się, że Tkacze zostały przeznaczone do oddania Czechosłowacji⁹³.

Wraz ze zmianą przynależności państwowej do Tkaczy (wówczas już Harrachova) wróciły na początku lat 60. XX w. pociągi. Ostatnią stacją po polskiej stronie granicy stały się Jakuszyce. Położona bardziej na południe od Jakuszyce mijanka Nowy Świat prawdopodobnie nigdy nie była przystankiem osobowym. Nie figuruje w dostępnych rozkładach jazdy pociągów pasażerskich, w terenie nie widać śladów peronu, a jedynie resztki kamiennej rampy załadowniczej, służącej zapewne do wywózki drewna. Do remontu linii w latach 2009–2010 można tam było zobaczyć kilka masztów trakcyjnych będących pamiątkami po czasach elektryfikacji.

Zdegradowany społecznie odcinek pomiędzy Szklarską Porębą Górną a Jakuszcami nie popadł w zapomnienie. Na użytek pobliskich kamieniołomów oraz na potrzeby gospodarki leśnej pracowała dawna stacja w Jakuszcach, teraz przekształcona w ładownię. Co jakiś czas odzywały się jednak głosy, aby przywrócić ruch pociągów pasażerskich. Okolice Jakuszyce stały się popularnym ośrodkiem narciarstwa biegowego, później zaś centralnym miejscem Biegu Piastów⁹⁴. Udostępnienie turystom gór pociągnęło za sobą postulat lepszego skomunikowania południowo-wschodnich Gór Izerskich i zachodnich Karkonoszy z resztą kraju.

Pewne nadzieje na uruchomienie przewozów powyżej Szklarskiej Poręby Górnej pojawiły się wraz z rozszerzeniem w 1961 r. podpisanej kilka lat wcześniej konwencji turystycznej między Polską a Czechosłowacją. Znacznie zliberalizowała ona przepisy związane z przechodzeniem górskiej granicy (choćby brak konieczności posiadania paszportu, którego nie można było trzymać w domu, tylko należało zdać po przyjeździe Służbie Bezpieczeństwa) i pozwalała na dwukrotne w ciągu roku przekraczanie granicy. Obszar konwencji obejmowały również transgraniczne linie kolejowe łączące oba państwa. Katowicka „Trybuna Robotnicza” wskazywała, na początku sezonu urlopowego w 1961 r., na bezpośredni związek między zawartą konwencją i uruchomieniem od najbliższej jesieni pociągów do Jakuszyce⁹⁵. I rzeczywiście – w zimowym rozkładzie 1961/1962, obowiązującym od 1 X 1961 r., znalazły się dwie pary pociągów przyjeżdżających na stację końcową o 11:59 i 16:01, odjeżdżających do Szklarskiej Poręby Górnej o 12:10 i 16:24. Ciekawostką jest to, że nie uwzględniono w rozkładzie zatrzymania w Szklarskiej Porębie-Hucie (ta stacja nawet się nie pojawia), a kilometracja szlaku kończyła się na stacji Szklarska Poręba Górna. Zabrakło też informacji o tym połączeniu, a na wagonach nie umieszczono nawet tablic kierunkowych do Jakuszyce. W konsekwencji frekwencja podróźnych była niska i połączenia zawieszono 16 X 1961 r.⁹⁶.

93 I. Łaborewicz, Tkacze – trzynasie lat w Polsce, „Nasze Miasto” 19 VI 2003, https://dolnoslaskie.naszemiasto.pl/tkacze-trzynasie-lat-w-polsce/ar/c1-133207 (dostęp: 5 II 2020).

94 Masowy bieg narciarski organizowany od 1976 r. w Jakuszcach, obecnie to sztandarowa impreza zimowa Województwa Dolnośląskiego.

95 Z. Bożek, Sudety zapraszają. Druga młodość zagłębia turystyki, „Trybuna Robotnicza” nr 158 z 6 VII 1961, s. 3.

96 T. Rzeczycki, Kolej Jakuszycka w Polsce Ludowej, 2, „Sudety” 2009, nr 11, s. 23.

W kolejnym rozkładzie jazdy tych pociągów w ogóle już nie było. Fragment linii ze Szklarskiej Poręby Górnej przez Szklarską Porębę-Hutę do Jakuszyce na powrót stał się szlakiem tylko towarowym. Według zarządzenia Ministra Komunikacji z 29 I 1966 r. linia na tym odcinku została zlikwidowana⁹⁷. Nie wiązało się to jednak z fizycznym demontażem torów, linia nadal obsługiwała kamieniołomy, szczególnie kopalnię kwarcu „Stanisław”.

Z eksploatacją kamienia wiążą się również wypadki, z których jeden wydarzył się 9 VIII 1976 r., gdy z Jakuszyce zbiegły cztery próżne węglarki i brankard z kierownikiem pociągu na pokładzie. Wagony udało się zatrzymać w Szklarskiej Porębie Górnej za pomocą płoz hamujących i manewrującej lokomotywy Tkt48. Po uderzeniu w parowóz brankard uległ zniszczeniu, ale kierownik pociągu przeżył⁹⁸. Drugi wypadek, tragiczniejszy w skutkach, miał miejsce 23 IX 1980 r. Ze Szklarskiej Poręby-Huty zbiegł formowany właśnie pociąg z kamieniem do Jeleniej Góry: parowóz Ty2-877, brankard i 11 czteroosiowych węglarek z kamieniem o łącznej masie 900 t brutto. Niestety nie udało się go zatrzymać, a jadąc w dół błyskawicznie nabierał prędkości, trzykrotnie przekraczając prędkość dopuszczalną na szlaku. Znajdujący się na przedzie parowóz, z powodu zamkniętych zaworów hamulcowych pomiędzy lokomotywą a pierwszym wagonem, nie był w stanie go wyhamować i przed Piechowicami doszło do katastrofy. Pociąg spadł z nasypu, zginął pomocnik maszynisty, a ranny maszynista zmarł po kilku dniach⁹⁹.



Źródło: Fot. Adam Pacześniak.
Rycina 14. Pozostałości dawnej elektryfikacji w Jakuszcach, 1999 r.

Fragment linii 311 do Jakuszyce jeszcze do schyłku XX w. stanowił bocznice dla Jeleniogórskich Kopalni Surowców Mineralnych. Surowce skalne, takie jak granit oraz mączki dolomitowe i skaleniowe, potrzebne w hutach szkła, fabrykach ceramiki czy porcelany, ładowano zarówno w Jakuszcach, jak i na boczniczy Czerwony Potok. Pociągi pasażerskie gościły wtedy w Jakuszcach niezwykle rzadko. Zazwyczaj odbywało się to przy okazji organizowanego na Polanie Jakuszyckiej Biegu Piastów.

97 M. Jerczyński, S. Koziarski, 150 lat kolei..., tab. 22, s. 219.

98 Szklarska Poręba Górna, https://www.atlaskolejowy.net/pl/dolnoslaskie/?id=ba&poz=1012 (dostęp: 17 II 2020).

99 M. Jerczyński, Tragedia w Karkonoszach, „Świat Kolei” 2001, nr 2, s. 31.

Ta narciarska impreza, istniejąca od 1976 r., gromadziła z roku na rok coraz liczniejsze rzesze miłośników biegów narciarskich. I w latach 80. XX w. kilkakrotnie na tę okazję uruchamiano specjalne pociągi z Jeleniej Góry do Jakuszy¹⁰⁰. Wtedy także zapewne zbudowano skromny peron przy ośrodku sportowym. W pozostałym okresie największą atrakcją stacji był dobrze zachowany oryginalny układ torowy oraz bramki trakcyjne z czasów świetności linii. Znajdujący się po wschodniej stronie torów opuszczony drewniany budynek dworca powoli się rozsypywał i w 2007 r. zniknął z powierzchni ziemi. Cztery lata później zlikwidowano ostatnią bramkę trakcyjną.



Źródło: Fot. Adam Pacześniak.

Rycina 15. Ruiny budynku stacyjnego w Jakuszykach, 1999 r.

Po przemianach ustrojowych, na początku lat 90. XX w., polscy i czescy samorządowcy, działacze lokalni i turyści zni wrócili do zabiegów o przywrócenie ruchu kolejowego pomiędzy Szklarską Porębą a czeskim Harrachovem. Powołali nawet w tym celu Towarzystwo Kolei Izerskiej. Dzięki ich działaniom pierwszy czeski pociąg przekroczył polską granicę już we wrześniu 1991 r., dojeżdżając do mijanki Nowy Świat. Stan torowiska i jego ubytki uniemożliwiły dalszą jazdę. W latach 90. XX w. miejscowi aktywiści oczyścili z roślinności, uzupełnili braki szyn, dzięki czemu pociąg kilkakrotnie zawitał do Jakuszy^c. Największym echem odbił się przejazd z okazji obchodów jubileuszu 100-lecia linii z Tanvaldu do Kořenova. W dniach 5–7 VII 2002 r. uruchomiono trzy pary pociągów dziennie w relacji Kořenov–Jakuszyce–Szklarska Poręba Górna zestawione z autobusów szynowych czechosłowackiej serii 810 z wagonami doczepnymi 010 i 012. Te nietypowe przejazdy były fotografowane przez miłośników kolei spragnionych widoku pociągu na nieczynnej od kilku dekad linii, pasażerowie zaś mogli podziwiać widoki na Harrachov, most nad Izerą czy zlokalizowane po drodze tunele. W Jakuszycach każdy pociąg zatrzymywał się na pół godziny w celu przeprowadzenia kontroli granicznej¹⁰¹.

W pierwszej dekadzie XXI w. pojawiło się co najmniej kilka wizji działaczy społecznych i samorządowych odnoszących się do przywrócenia połączeń kolejowych do Jakuszy^c: od pomysłu

wycinania samosiejek na torowisku, poprzez ideę uruchomienia połączenia Jeleniej Góry z Pragą, do stworzenia wspólnej komunikacji Liberec–Zittau–Görlitz–Jelenia Góra–Szklarska Poręba-Jakuszyce–Liberec i przejęcia linii kolejowej przez lokalny samorząd¹⁰². Starania zintensyfikowano po reformie samorządowej z 1999 r. i powstaniu województwa dolnośląskiego. Samorząd wojewódzki uczynił poprawienie dostępności kolejowej zaniedbanych pod tym względem obszarów za swój priorytet. Fragment linii kolejowej 311 pomiędzy Szklarską Porębą Górną a granicą państwa był jednym z pierwszych przejętych przez samorząd województwa. Już w 2008 r. Skarb Państwa przekazał go samorządowi¹⁰³. Odcinkiem zaczęła zarządzać Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, która ogłosiła przetarg na jego rewitalizację. Wiosną kolejnego roku, przy wsparciu funduszy Unii Europejskiej¹⁰⁴, rozpoczęły się prace, których zakres obejmował po stronie polskiej m.in. demontaż starego torowiska, ułożenie nowego toru głównego oraz toru mijankowego w Jakuszykach, wymianę podkładów i rozjazdów oraz uzupełnienie tłucznia. Tor główny został wyregulowany w planie i przekroju na całej długości, a na łukach ułożono prowadnice. Przeprowadzono odnowę 20 obiektów inżynieryjnych – w większych obiektach mostowych, wybudowano półki dla małych zwierząt. W Szklarskiej Porębie-Jakuszykach i Szklarskiej Porębie-Hucie odbudowano perony oraz zamontowano wiaty przystankowe z wyposażeniem. Całość prac kosztowała prawie 4 mln euro¹⁰⁵.

Pierwszy pociąg odjechał do Jakuszy^c 2 VII 2010 r. Ze względu na brak odpowiedniej łączności ze stacją w czeskim Harrachovie na początek docierał tylko do odnowionego przystanku w Szklarskiej Porębie-Jakuszykach, ale już od 28 VIII 2010 r. pięć par pociągów zaczęło regularnie kursować pomiędzy Szklarską Porębą Górną a Harrachovem (i Libercem), przez najwyżej w Polsce położony przystanek kolejowy w Jakuszykach (886 m n.p.m.)¹⁰⁶. Początkowo były to popularne czeskie autobusy szynowe serii 810, należące do przewoźnika GW Train Regio a.s. z Ústí nad Łabą (działającemu wcześniej pod marką Viamont), a po wydłużeniu kursów od grudnia 2015 r. do Liberca – nowoczesne biało-niebieskie Regio Spidery 840 Kolei Czeskich (České dráhy)¹⁰⁷. Obaj przewoźnicy realizowali kursy opłacane przez Województwa Dolnośląskiego – jako kursy Przewozów Regionalnych (2010), a później Kolei Dolnośląskich.

Finansowanie przez samorząd wojewódzki połączeń transgranicznych wiązało się co jakiś czas z negocjowaniem stawek czeskiego przewoźnika. Pojawiające się niekiedy rozbieżności

¹⁰² K. Magoń, „Kolej Izerska” odżywa, „Nowiny Jeleniogórskie” nr 31 z 4 VIII 1998, s. 21.

¹⁰³ P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku...*, s. 305. Najpierw linię przejęło starostwo jeleniogórskie, które przekazało ją samorządowi wojewódzkiemu, zob. https://www.jelonka.com/na-izerskie-tory-9174 (dostęp: 21 II 2020).

¹⁰⁴ W ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007–2013.

¹⁰⁵ Wydatki wyniosły 3 814 676,46 euro, w tym po stronie partnera czeskiego (Správa železniční dopravní cesty – SŽDC, pol. Zarząd Infrastruktury Kolejowej) – 758 690,11 euro (19,9%), a po stronie polskiego (Dolnośląska Służba Dróg i Kolei – DSDiK) – 3 055 986,35 euro (80,1%). Wysokość dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wyniosła 85% ww. wydatków kwalifikowanych. Wydatki na współfinansowanie projektu po stronie polskiej pochodziły w całości z budżetu Województwa Dolnośląskiego. Dane za: https://dsdik.wroc.pl/projekty-unijne/ewt/rewitalizacja-linii-kolejowej-szklarska-poreba-harrachov.html (dostęp: 15 II 2020)

¹⁰⁶ Szynobusem ze Szklarskiej Poręby Górnej do Kořenova, https://dsdik.wroc.pl/dsdik/aktualnosci/981-szynobusem-ze-szklarskiej-porby-gornej-do-koenova.html (dostęp: 17 III 2020).

¹⁰⁷ D. Kara, *Kolej w Szklarskiej Porębie...*, s. 18–19, P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku...*, s. 304–305; *Wystartowało połączenie Szklarska Poręba–Liberec*, 13 XII 2015, https://24igora.pl/artykul/wystartowalo-polaczenie/540857 (dostęp: 1 III 2020).

były tak duże, że zagrażały istnieniu przedsięwzięcia w dotychczasowej formule. Zawsze jednak głównym celem negocjacyjnym strony polskiej było utrzymanie połączenia. Na przykład wiosną 2017 r. niebezpieczeństwo niepowodzenia rozmów było tak duże, że Zarząd Województwa Dolnośląskiego rozważał uruchomienie kursów autobusem szynowym Kolei Dolnośląskich, ale w wersji skróconej do Harrachova. Tam turyści musieliby przesiadać się do pociągów czeskich. Szczęśliwie jednak nie było potrzeby, aby wprowadzać w życie ten wariant awaryjny¹⁰⁸.

Głównym celem reaktywacji połączenia przez Przełęcz Szklarką było udostępnienie polskim oraz czeskim turystom (pieszym, rowerowym i narciarskim) Gór Izerskich i Karkonoszy po obu stronach granicy. Dzięki uruchomieniu przejazdów między Szklarską Porębą i Jakuszycami a Harrachovem i Libercem, obszar położony na południowy zachód od Szklarskiej Poręby zyskał na turystycznej atrakcyjności. W miesiącach letnich z pociągu korzystają turyści piesi i rowerowi, a od jesieni do wiosny z autobusów szynowych zaś wielu narciarzy. Mogą bez przeszkód dojechać do Polany Jakuszyckiej, gdzie do dyspozycji mają ponad 100 km tras. Jakuszyce są największym w Polsce ośrodkiem biegów narciarskich, a budowane przez Województwo Dolnośląskie od 2018 r. centrum sportowe dodatkowo zwiększy znaczenie tej części Szklarskiej Poręby. Umożliwienie sprawnego dojazdu transportem publicznym (o większej przepustowości i mniejszej zawodności zimą) było więc koniecznością¹⁰⁹. Od pierwszych miesięcy funkcjonowania linii pasażerowie mieli do dyspozycji przeciętnie trzy–sześć par pociągów w zależności od tego czy chcieli jechać w dni robocze, czy wolne, oraz w zależności od celu podróży (Kořenov, Liberec, Harrachov). Liczba par pociągów w rozkładzie systematycznie rosła, aby w ostatnim rozkładzie (przed zamknięciem granic w marcu 2020 r. z powodu epidemii koronawirusa) osiągnąć osiem par codziennych plus dwie weekendowe (wszystkie do/z Liberca)¹¹⁰.

Z roku na rok rosła też liczba przewiezionych pomiędzy Szklarską Porębą Górna a Harrachovem pasażerów. W roku 2015 było to ok. 3 tys. podróźnych, w 2016 r. – 69 tys., w 2017 r. – 67 tys., w 2018 r. już ok. 130 tys., a w 2019 r. – 110 559 pasażerów¹¹¹. Największy ruch generuje stacja w Szklarskiej Porębie Górnej (1100 osób na dobę w 2017 r.). Wynika to przede wszystkim z faktu, że jest to stacja docelowa (i początkowa) dla obu kierunków linii 311, kończą lub zaczynają tu podróż zarówno pasażerowie z kierunku jeleniogórskiego (zdecydowanie większa liczba), jak i kierunku jakuszyckiego (czeskiego). W Szklarskiej Porębie-Hucie średnia dobowa wymiana podróźnych w 2017 r. nie przekraczała 10 osób, w Jakuszykach oscylowała pomiędzy 100 a 149 osób¹¹². O ile dane te w roku 2018 dla Szklarskiej Poręby-Huty nie uległy zmianie, o tyle na stacji Szklarska Poręba Górna liczba

¹⁰⁸ K. Fiszer, *UMWD: Nie zawiesimy połączeń do Czech*, https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/umwd-nie-zawiesimy-polaczen-do-czech-80918.html (dostęp: 4 III 2020).

¹⁰⁹ Wg danych Urzędu Transportu Kolejowego w pierwszym kwartale 2019 r. na 1360 zatrzymań pociągów w ciągu trzech zimowych miesięcy w Szklarskiej Porębie-Jakuszykach, 170 pociągów miało opóźnienie większe niż 6 minut (ok. 12,5%; średnie opóźnienie wynosiło 12 minut). Źródło: www.utk.gov.pl (dostęp: 5 IV 2020).

¹¹⁰ Rozkład ważny od 15.12.2019 do 14.03.2020 r.

¹¹¹ Dane uzyskane w Kolejach Dolnośląskich SA.

¹¹² Dane Urzędu Transportu Kolejowego za rok 2017 (*Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2017 r.*), https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/14931,Wymiana-pasazerska-na-stacjach-w-Polsce-w-2017-r.html (dostęp: 5 IV 2020).

ta wzrosła do 1200 osób, a w Szklarskiej Porębie-Jakuszykach znalazła się w widełkach 300–499¹¹³, co pokazuje tabela 4.

Tabela 4. Wymiana pasażerów na odcinku Szklarska Poręba Górna–Szklarska Poręba Jakuszyce–granica państwa

Nazwa stacji kolejowej/przystanku	2017	2018
Szklarska Poręba Górna (wszystkie kierunki)	1100	1200
Szklarska Poręba-Huta	0–9	0–9
Szklarska Poręba-Jakuszyce	100–149	300–499

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego (UTK), www.utk.gov.pl (dostęp: 15 III 2020).

Wysiłki zapoczątkowane przez różne środowiska w latach 90. XX w. i kontynuowane przez niemal 20 lat, przyniosły upragniony sukces. Linia 311 na swym najwyżej położonym fragmencie zyskała drugie życie. Służąc turystom dojeżdżającym do karkonoskich oraz izerskich atrakcji, sama stała się niewątpliwą atrakcją turystyczną¹¹⁴.

Wnioski

Zaprezentowana w niniejszym artykule analiza pokazuje, jak zmieniała się funkcja obu linii kolejowych, przejętych przez Województwo Dolnośląskie. W pierwszym (do 1945 r.) okresie ich funkcjonowania znaczenie obu szlaków – podobnie jak większości linii kolejowych – było przede wszystkim gospodarcze. Z czasem jednak coraz większego znaczenia nabierały przewozy pasażerskie: pracowników, turystów, kuracjuszy. Kryzys nadszedł wraz z rokiem 1945. Na większości linii transgranicznych zlikwidowano lokalny ruch pasażerski, ze strefy nadgranicznej uczyniono teren niezamieszkały i pilnie strzeżony przez Wojska Ochrony Pogranicza, ruch turystyczny został poddany bardzo mocnym ograniczeniom (choćaż słabnącym wraz z upływem lat) i niemal reglamentacji, a tradycyjne kierunki handlowe i komunikacyjne zostały przerwane. Ludność autochtoniczna w Sudetach po obu stronach granicy została wysiedlona. Lokalne linie kolejowe na terenie obecnego województwa dolnośląskiego były eksploatowane niemal do granicy śmierci technicznej i do tego przy użyciu nieekonomicznego w utrzymaniu taboru. Powodowało to wydłużenie czasu jazdy, a w połączeniu z coraz gorszą ofertą przewozową skutkowało odwracaniem się potencjalnych pasażerów od kolei. O ile transport towarów mógł być prowadzony z niewielką prędkości, to ludzie oczekiwali rozkładu dopasowanego do ich potrzeb, a częstotliwości i czasu przejazdu konkurencyjnego z rozwijającą się komunikacją samochodową oraz dobrego skomunikowania połączeń. Zaniedbanie lub pomi-

¹¹³ Dane Urzędu Transportu Kolejowego za rok 2018 (*Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2017 r.*), https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15580,Wymiana-pasazerska-na-stacjach-w-Polsce-w-2018-r.html (dostęp: 5 IV 2020).

¹¹⁴ Np. Święto Kolei Dolnośląskiej w Szklarskiej Porębie, które odbyło się 6–8 VII 2012 r. w 110. rocznicę otwarcia linii, zob. http://www.szklarskaporeba.pl/wydarzenia/archiwum-wydarzen/1995-swieto-kolei-dolnoslaskiej.html (dostęp: 11 II 2020).

anie (czasem celowe) tych elementów pogarszało ofertę kolei, co stało się przyczyną regresu, który dotknął kolejowe przewozy pasażerskie.

Szansą na przywrócenie kolei, z której chcieliby korzystać pasażerowie, było wskazanie grupy docelowej oraz nowe sformułowanie celów, którym (i tym samym tej grupie docelowej) kolej ma służyć. Zdefiniowanie grup odbiorców umożliwiło ułożenie rozkładów jazdy dostosowanych do ich potrzeb. W przypadku linii trzebnickiej byli to przede wszystkim pracownicy i uczniowie udający się do/z Wrocławiu (a także turyści udający się na Wzgórza Trzebnickie), natomiast w odniesieniu do linii jakuszyckiej głównie turyści i amatorzy sportów zimowych. Dzięki reaktywowanym połączeniom mogły ulec zaspokojeniu potrzeby transportowe związane z koniecznością codziennych dojazdów do pracy i szkół (czyli odbywane w ściśle określonych godzinach), potrzeby o charakterze incydentalnym, ale równie konieczne czy wreszcie potrzeby fakultatywne (kulturalne, społeczne, rekreacyjne, sportowe, turystyczne)¹¹⁵. Podjęcie decyzji o reaktywacji połączeń wymagało zmiany myślenia o roli kolei regionalnej. Rewitalizacja została przeprowadzona relatywnie niskim kosztem (jak na odbudowę linii kolejowej). Drogę kolejową dostosowano wyłącznie do potrzeb kursowania lekkich pojazdów szynowych. Eliminacja transportu towarowego i ruchu cięższych pociągów pasażerskich jasno wskazały priorytety samorządu wojewódzkiego. Kolej do Trzebnicy i Jakuszycc miała służyć mieszkańcom oraz turystom, a środki potrzebne na ewentualne dostosowanie linii do cięższych pojazdów przeznaczono – zgodnie z oczekiwaniami pasażerów – na zagęszczenie kursów. Oferta Kolei Dolnośląskich SA stała się zatem na Dolnym Śląsku istotnym elementem przyciągającym pasażerów do kolei. W ten sposób Kolej Dolnośląskie wykreowały popyt na swoje usługi.

Oferta to tylko jedna grupa czynników wpływających na frekwencję w pociągach. Drugą jest podaż, czyli zestaw cech zewnętrznych, niezależnych od przewoźnika (organizatora przewozów). Należy do nich rozwój społeczno-gospodarczy regionu, zagospodarowanie terenu, stopień urbanizacji, liczba podmiotów gospodarczych, realizowane kierunki rozwoju regionu¹¹⁶. Ta druga grupa wyraźnie sprzyjała obu liniom. Trzebnica wraz z okolicznymi miejscowościami (szczególnie tymi na południe od niej) od zawsze ciążyła w kierunku Wrocławiu, wielu wrocławian ten teren upodobało sobie jako miejsce zamieszkania, wypoczynku i rekreacji, podniósł się ogólnie pojęty poziom życia. Szansą dla kolei był także systematycznie wydłużający się czas przejazdu samochodem pomiędzy Wrocławiem i Trzebnicą spowodowany dużym ruchem, brakiem drogi ekspresowej w kierunku Poznania i korkami na zatłoczonej DK5. Nie bez znaczenia mogło być również to, że Trzebnica to okręg wyborczy ówczesnego marszałka województwa Marka Łapińskiego¹¹⁷. Z kolei linia prowadząca przez Przetęcz Szklarską wzmacniała promocję Jakuszycc – wiodącego centrum sportów letnich i zimowych. Wspomniany wcześniej Bieg Piastów jest sztandarową zimową

impreszą masową województwa dolnośląskiego, a od 2018 r. w Jakuszycach budowany jest przez samorząd wojewódzki, największy w tej części Europy, ośrodek sportów zimowych.

Wpływ na przełamanie regresu w przewozach kolejowych na Dolnym Śląsku miał także sam przewoźnik. Powołana do życia 28 XII 2007 r. spółka akcyjna Kolej Dolnośląskie (wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego 6 II 2008 r.) w nowoczesny sposób podeszła do obsługi pasażerów i racjonalnego wykorzystania posiadanego taboru. Wsparcie jedyne go udziałowca spółki (Województwo Dolnośląskie) w postaci zakupu taboru, umożliwiło w początkowym okresie działania firmy na jej zadomowienie się na dolnośląskich torach¹¹⁸. Z roku na rok liczba przewiezionych pasażerów systematycznie wzrastała. Pozytywnym zjawiskiem jest znacznie wyższa niż wzrost kosztów operacyjnych (w latach 2011–2016 wynoszący 32,5%) dynamika wzrostu liczby pasażerów (w latach 2011–2016 wynosząca 52,1%)¹¹⁹. Dramatyczny spadek liczby pasażerów wystąpił dopiero w efekcie pojawienia się w Polsce epidemii pod koniec zimy na początku roku 2020¹²⁰.

Zamierzeniem osób odpowiedzialnych za rozwój kolei w regionie jest objęcie dostępem do transportu kolejowego 99% mieszkańców dolnośląskich miast i 90% mieszkańców dolnośląskich gmin do roku 2030. Radny wojewódzki Patryk Wild, który wcześniej był członkiem Zarządu Województwa Dolnośląskiego odpowiedzialnym za transport i infrastrukturę, uważa, iż ten efektywny i ekologiczny środek transportu powinien odegrać kluczową rolę w udostępnieniu atrakcji turystycznych Dolnego Śląska. Turystom należy dać możliwość dojechania koleją, np. z Wrocławia do Parku Narodowego Gór Stołowych czy położonych bliżej stolicy regionu, np. arboretum w Wojsławicach koło Niemczy, twierdzy srebrnogórskiej czy sanktuarium w Wambierzycach. Ambitny plan Patryka Wilda zakłada również utworzenie polsko-czeskiej pętli kolejowej wokół Gór Sowich i Wałbrzyskich, częściowo w oparciu o istniejącą infrastrukturę kolejową, częściowo nową¹²¹.

Na Dolnym Śląsku udało się odwrócić tendencję obserwowaną przez kilka dziesięcioleci, aby wygaszać popyt poprzez zmniejszanie częstotliwości kursowania pociągów, przesuwania ich na pory coraz mniej odpowiadające zmieniającym się potrzebom społecznym i likwidację skomunikowania na stacjach węzłowych. Proces usamorządowienia kolei w Polsce przyniósł jednak również negatywne skutki. Doszło do likwidacji znacznej liczby regionalnych połączeń międzywojewódzkich, ponieważ samorząd jednego województwa niechętnie finansował przewozy na terenie sąsiedniego, stąd granica województwa z punktu widzenia osobowego ruchu kolejowego stanowiła barierę

118 Szerzej o genezie powstania oraz pierwszej dekadzie istnienia Kolei Dolnośląskich SA zob. P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku...*, s. 281–300.

119 Wg wskaźnika CAGR. CAGR (Compound Annual Growth Rate) – skumulowany roczny wskaźnik wzrostu wykorzystywany do obliczeń średniego rocznego wzrostu pewnej wielkości w badanym okresie, np. średniego wzrostu kosztów, wartości majątku czy liczby pasażerów, w określonym przedziale czasowym. Przy wyliczaniu wartości wzrostu z pomocą modelu CAGR zakłada się, że średnie roczne wzrosty w badanym okresie dodawane są do wartości bazowej następnego roku. Zob. K. Moskwik, K. Krupa, *Kolej na regiony! Perspektywa rozwoju i wyzwania rynku. Raport*, Warszawa 2018, s. 54.

120 O ile w styczniu i w lutym 2020 r. Kolej Dolnośląskie przewiozły odpowiednio 1 250 308 i 1 209 691 pasażerów, to w marcu 2020 r. – 450 000. Informacja uzyskana od Tymoteusza Myrdy, członka Zarządu Województwa Dolnośląskiego odpowiedzialnego za infrastrukturę i transport.

121 G. Chmielowski, *Plan Wilda: pociągami do każdego miasta na Dolnym Śląsku*, „Gazeta Wrocławska” nr 13 z 17 I 2020, s. 20.

komunikacyjną niemal taką, jak granica państwa. Analiza zachowań władz województwa dolnośląskiego, Kolei Dolnośląskich SA pokazuje, że przy otwarciu się na potrzeby mieszkańców i turystów można zahamować regres kolei, a nawet doprowadzić do odbudowy siatki połączeń i stworzenia nowej jakości kolei, która zrywa ze spuścizną PRL i pierwszych lat III RP. Parafrazując Enrique Peñalosę, byłego burmistrza Bogoty, region rozwinęty, to nie taki, w którym nawet biedni jeżdżą samochodami, ale taki, w którym nawet zamożni korzystają z transportu publicznego.

Summary

The phenomenon of regress encountered as regards the railway system, which has affected the area of Lower Silesia, has been discussed widely in recent time. The article brings closer the problems of formation of the railway network in the region in the 20th and the 21st centuries, using as an example two railway lines that were taken over by the Local Self-Government of Lower Silesia Province, namely the one running from Wrocław via Zakrzów to Trzebnica and that connecting Szklarska Poręba Górna with the state border. The author also asks the question about the role of the railway system which over years has undergone changes, in both political, geographical, economic and social aspects. Examination of the decline of the railway system as well as analyses of postulates, efforts and decisions expected to overcome it should not abstract from the basic purpose which railways serve, that is satisfying inhabitants’ concrete needs. It is in this context that both of the above-mentioned railway routes are shown. The revitalization of the lines was commissioned by the Marshal’s Office of Lower Silesia Province and after many years of inactivity of the passenger traffic, the rail service provider controlled by the local government, that is Kolej Dolnośląskie SA [The Lower Silesian Railways SA] resumed transport service on the lines.

Bibliografia

Archiwum Kolei Dolnośląskich SA.

Boduszek Ryszard, *Linia Jelenia Góra–Jakuszyce–granica*, „Świat Kolei” 1999, nr 5, s. 15–17.

Bożek Zbigniew, *Sudety zapraszają. Druga młodość zagłębia turystyki*, „Trybuna Robotnicza” nr 158 z 6 VII 1961, s. 3.

Bufe Siegfried, *Eisenbahnen in Schlesien*, Eggllham 1993.

Chmielowski Grzegorz, *Plan Wilda: pociągami do każdego miasta na Dolnym Śląsku*, „Gazeta Wrocławska” nr 13 z 17 I 2020, s. 20–21.

Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2017 r., Urząd Transportu Kolejowego, <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15580,Wymiana-pasazerska-na-stacjach-w-Polsce-w-2018-r.html>.

Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2018 r., Urząd Transportu Kolejowego, <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/14931,Wymiana-pasazerska-na-stacjach-w-Polsce-w-2017-r.html>.

Dominas Przemysław, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej. Görlitz/Węgliniec–Jelenia Góra–Wałbrzych*, Łódź 2014.

Dominas Przemysław, Przerwa Tomasz, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Kolej Dolnośląskie*, Łódź 2017.

Etmanowcz Andrzej, *Odślaniamy białe plamy. Kolej elektryczne Dolnego Śląska po przejściu przez PKP w 1945 roku*, „Parowozik” 1990, nr 4, s. 6–7, 15.

Fiszer Kasper, *UMWD: Nie zawiesimy połączeń do Czech*, „Rynek Kolejowy” 23 III 2017, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/umwd-nie-zawiesimy-polaczen-do-czech-80918.html>.

Ginter Bogdan Marian, *Znad Nysy do Karkonoskiej Grani. Wspomnienia pierwszego wojskowego komendanta Szklarskiej Poręby w 1945 roku*, Warszawa 2014.

Gitkiewicz Olga, *Nie zdążę*, Warszawa 2019.

Glanert Peter, Scherrans Thomas, Borbe Thomas, Lüderitz Ralph, *Koleje elektryczne na Dolnym Śląsku 1911–1945*, Rybnik 2015.

Gleby Dolnego Śląska: geneza, różnorodność i ochrona, red. Cezary Kabała, Wrocław 2015.

Golachowski Stefan, *Monografia socjologiczna Trzebnicy. (Studium miasteczka na Ziemiach Odzyskanych)*, Wrocław 1948.

Gołaszewski Janusz, Jerczyński Michał, *Dzieje linii kolejowej Wrocław–Psie Pole–Trzebnica*, „Świat Kolei” 2005, nr 8, s. 14–25.

Hryciuk Grzegorz, *Osobowym do Borowiecka, Diettrzychowa... Problematyka nazw i przystanków kolejowych na Dolnym Śląsku w latach 1945–1950*, [w:] *Nazwa dokumentem przeszłości regionu*, red. Joanna Nowosielska-Sobel, Grzegorz Strauchold, Wojciech Kucharski, Wrocław 2010, s. 239–258.

Jerczyński Michał, *Tragedia w Karkonoszach*, „Świat Kolei” 2001, nr 2, s. 31.

Jerczyński Michał, *Trzebnica*, „Świat Kolei” 2000, nr 3, s. 16–17.

Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.

Kara Dominik, *Elektryczny wagon motorowy ET 89 „Liczyrzepa”*, „Świat Kolei” 2011, nr 10, s. 54–57.

Kara Dominik, *Kolej w Szklarskiej Porębie*, Rzeszów 2010.

Kaźmierczak Marcin, *Nie wciśniesz igły. To szynobus Trzebnica–Wrocław*, „Gazeta Wrocławska” 25 X 2017, <https://gazetawrocławska.pl/nie-wcisniesz-igly-to-szynobus-trzebnicawroclaw/ar/12614332>.

Kruk Marcin, *Nowe badania: trasa Wrocław–Trzebnica to też problem komunikacji miejskiej stolicy regionu?*, „Gazeta Wrocławska” nr 282 z 4 XII 2019, s. 3.

Kućmin Janusz, *Jelenia Góra–Tanvald. Kolej żelazna w Sudetach*, „Pielgrzymy” 1999, s. 136–150.

Łaborewicz Ivo, *Tkacze – trzynaście lat w Polsce*, „Nasze Miasto” 19 VI 2003, <https://dolnoslaskie.naszemiasto.pl/tkacze-trzynascie-lat-w-polsce/ar/c1-133207>.

Magoń Henryk, *Sto lat linii do Kořenova*, „Świat Kolei” 2002, nr 7, s. 3.

Magoń Katarzyna, „*Kolej Izerska*” odżywa, „Nowiny Jeleniogórskie” nr 31 z 4 VIII 1998, s. 21.

Moskwik Kamil, Krupa Krystian, *Kolej na regiony! Perspektywa rozwoju i wyzwania rynku. Raport*, Warszawa 2018.

Odrodzenie polskiego kolejnictwa, Warszawa 1947.

Ogólnopolska Baza Kolejowa, www.bazakolejowa.pl.

Otwarcie linii kolejowej do Trzebnicy, <http://www.zawidawie.info/artykuly/otwarcie-linii-kolejowej-do-trzebnicy>.

Piotrowski Jan, *Analiza odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości*, Warszawa 2016.

P.K.P. na Dolnym Śląsku, Świdnica 1946.

Poloniae Amici, www.polska-org.pl.

Potocki Jacek, *Funkcje turystyki w kształtowaniu transgranicznego regionu górskiego Sudetów*, Wrocław 2009.

Punktualność przewozów pasażerskich w pierwszym kwartale 2019 r., Urząd Transportu Kolejowego, <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-w-pa/dane-archiwalne/14979,Punktualnosc-przewozow-pasazerskich-w-pierwszym-kwartale-2019-r.html>.

Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba–Harrachov, [ht tps://dsdik.wroc.pl/projekty-unijne/ewt/rewitalizacja-linii-kolejowej-szklarska-poreba-harrachov.html](http://dsdik.wroc.pl/projekty-unijne/ewt/rewitalizacja-linii-kolejowej-szklarska-poreba-harrachov.html).

Rewitalizacja linii kolejowej Wrocław Zakrzów–Trzebnica rozpoczęta, [www.dsdik.wroc.pl/dsdik/aktualnosci/229-rewitalizacja-linii-kolejowej-wrocaw-zakrzow-trzebnica-rozpoczta.html](http://dsdik.wroc.pl/dsdik/aktualnosci/229-rewitalizacja-linii-kolejowej-wrocaw-zakrzow-trzebnica-rozpoczta.html).

Rytel Krzysztof, *Z Trzebnicy do Wrocławia wyższe przewozy niż z Grudziądza do Torunia*, Centrum Zrównoważonego Transportu, <http://cztt.org.pl/aktualnosci/kolej/przewozy-pasazerskie/dolnoslaskie/z-trzebnicy-do-wroclawia-wyzsze-przewozy-niz-z-grudziadza-do-torunia>.

Rzeczycki Tomasz, *Kolej Jakuszycka w Polsce Ludowej*, 2, „Sudety” 2009, nr 11, s. 22–23.

Smolarski Mateusz, *Pasażerski transport kolejowy na obszarach wiejskich (na przykładzie przygranicza województwa dolnośląskiego)*, „Prace Geograficzne” 2018, z. 154, s. 127–145.

Sobczyński Marek, *Kształtowanie się granicy politycznej w Karkonoszach*, [w:] *Geografia na przestrzeni wieków: tradycja i współczesność. Profesorowi Antoniemu Jackowskiemu w 80. rocznicę urodzin*, red. Elżbieta Bilńska-Wodecka, Izabela Sołjan, Kraków 2015, s. 197–212.

Staffa Marek, *Historia poznania Karkonoszy oraz rozwój osadnictwa*, [w:] *Karkonosze. Przyroda nieożywiona i człowiek*, red. Michał P. Mierzejewski, Wrocław 2005, s. 23–50.

Szklarska Poręba Górna, <https://www.atlaskolejowy.net/pl/dolnoslaskie/?id=baza&poz=1012>.

Sznejgert Zbigniew, *Problemy komunikacji turystycznej w Karkonoszach*, „Rocznik Jeleniogórski” 1974, s. 45.

Szynobusem ze Szklarskiej Poręby Górnej do Kořenova, <https://dsdik.wroc.pl/dsdik/aktualnosci/981-szynobusem-ze-szklarskiej-porby-gornej-do-koenova.html>.

Święto Kolei Dolnośląskiej, 9 VII 2012, <http://www.szklarska-poreba.pl/wydarzenia/archiwum-wydarzen/1995-swieto-kolei-dolnoslaskiej.html>.

Tajemství lepenkové jízdenky, <https://www.metalcom.cz/cz/svet-zeleznic>.

Taylor Zbigniew, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

TEJO, *Na izerskie tory*, 13 X 2007, <https://www.jelonka.com/na-izerskie-tory-9174>.

Trammer Karol, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej*, Warszawa 2019.

Transport, red. Włodzimierz Rydzkowski, Krystyna Wojewódzka-Król, Warszawa 1997.

Trzebnica – zarys rozwoju miasta na przestrzeni wieków, red. Leszek Wiatrowski, Wrocław–Trzebnica 1995.

Trzebnicki styczeń 1945 roku – ewakuacja, „NowaGazeta.pl” 10 II 2013, www.nowagazeta.pl/artukul/ps-8977-trzebnicki-styczen-1945-roku-ewakuacja/909833.

Vorwerg Oskar, *Auf Schneeschuhen*, „Der Wanderer im Riesengebirge” 1896, No. 164, s. 75–76.

Wiater Przemysław, *Początki Kolei Izerskiej*, „Przegląd Komunikacyjny” 2014, nr 6, s. 20–21.

Wirtschafts- und verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien, hrsg. Walter Geisler, Breslau 1932.

Wystartowało połączenie Szklarska Poręba–Liberec, 13 XII 2015, <https://24jgora.pl/artukul/wystartowalo-polaczenie/540857>.

 Muzeum Historyczne w Lubinie

 Instytut Śląski

Recenzenci

dr hab. Marek Konstankiewicz

dr hab. Robert Skobelski

Korekta

Maria Szwed

Fotografia na okładce

Tomasz Folta

Projekt graficzny i skład

Jacek Świerad

Biblioteka Muzeum Historycznego w Lubinie – zeszyt 17

Wydawca

Muzeum Historyczne w Lubinie

Instytut Śląski

Dyrektor

dr Marek Zawadka

Koordinacja projektu

Justyna Karlińska

Współpraca

Stowarzyszenie „Lubin i okolice”

 LUBIN I OKOLICE

ISBN: 978-83-66574-14-4

ISBN: 978-83-7126-380-4

© Copyright by Muzeum Historyczne w Lubinie, 2020 i Instytut Śląski, 2020

Lubin–Opole 2020



ISBN: 978-83-66574-14-4



ISBN: 978-83-7126-380-4