



ZBIGNIEW BERESZYŃSKI
Opole
ORCID: [0000-0001-9761-8701](https://orcid.org/0000-0001-9761-8701)

DZIAŁALNOŚĆ DYREKCJI KOLEI RZESZY W OPOLE W ŚWIETLE MATERIAŁÓW ZACHOWANYCH W ARCHIWUM PAŃSTWOWYM W OPOLE. PRZYCZYNEK DO HISTORII GÓRNEGO ŚLĄSKA PO PODZIALE REGIONU MIĘDZY POLSKĄ I NIEMCY W 1922 R.

DIRECTORATE OF GERMAN NATIONAL RAILWAY IN OPOLE IN LIGHT
OF MATERIALS PRESERVED IN THE STATE ARCHIVE IN OPOLE.
A CONTRIBUTION TO RESEARCH ON THE HISTORY OF UPPER SILESIA
AFTER ITS DIVISION BETWEEN POLAND AND GERMANY IN 1922

ABSTRACT: One of the consequences of the division of Upper Silesia made in 1922 was the creation of two separate railway directorates: Directorate of German National Railway in Opole and the Directorate of Polish State Railways in Katowice. Both directorates cooperated in matters regarding the maintenance of local railroad routes and cross-border exchange and transit rail traffic. As a general rule, both sides strived to amicably settle possible problematic issues. It was easy to find common language, free of political prejudice, when discussing professional matters.

KEYWORDS: railway system, Upper Silesia, division, border, Directorate of German National Railway in Opole

Dnia 20 X 1921 r. obradująca w Paryżu Konferencja Ambasadorów głównych państw sprzymierzonych i stowarzyszonych z okresu I wojny światowej – sygnatariuszy traktatu wersalskiego, a mianowicie Imperium Brytyjskiego, Francji, Włoch i Japonii, po zasięgnięciu opinii Ligi Narodów, podjęła decyzję określającą szczegółowe zasady i warunki podziału górnośląskiego obszaru plebiscytowego, czyli tej części Górnego Śląska, której przyszłość stanowiła kwestię sporną w stosunkach

polsko-niemieckich. Decyzja ta, zaakceptowana dwa dni później uchwałą Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej, zaowocowała przejęciem w połowie 1922 r. odpowiednich części regionu przez polskie i niemieckie władze państwowe¹. Postanowienia Konferencji Ambasadorów obejmowały m.in. szereg zagadnień dotyczących przyszłości kolei na byłym obszarze plebiscytowym. Ustalono w szczególności, że dla miejscowych dróg żelaznych o torze normalnym bądź wąskotorowych, stanowiących dotąd własność państwa niemieckiego, zostanie na okres 15 lat ustanowiony „ustrój eksploatacji mieszanej”. Efekty finansowe eksploatacji, zysk lub deficyt, miały być dzielone pomiędzy Polskę i Niemcy „w stosunku do długości linii kolejowych, należących do każdego” z tych państw oraz odpowiednio do „znaczenia ich, jako środka komunikacyjnego”².

Nawiązując do decyzji Konferencji Ambasadorów, przedstawiciele Polski i Niemiec podpisali 15 V 1922 r. w Genewie konwencję mającą na celu zagwarantowanie „dla wspólnego dobra, ciągłości życia gospodarczego na Górnym Śląsku” oraz ochronę mniejszości na tym obszarze. Konwencja ta, zawarta na okres piętnastoletni, regulowała w sposób kompleksowy i bardzo szczegółowy rozmaite aspekty życia społeczno-gospodarczego na dawnym obszarze plebiscytowym. Jedną z jej licznych części (VIII), obejmującą artykuły od 396 do 561 i liczącą łącznie 47 stron, dotyczyła kolei³. Na mocy art. 396 ust. 1 tej konwencji koleje państwowe, normalno- i wąskotorowe, na byłym obszarze plebiscytowym miały być administrowane, pod nazwą „Koleje Górnośląskie”, przez „wspólny Komitet Naczelny” oraz „Dyrekcję niemiecką dla szlaków części niemieckiej i Dyrekcję polską dla szlaków części polskiej obszaru plebiscytowego”⁴. Komitet Naczelny, składający się „z dwóch członków, jednego Niemca i jednego Polaka, mianowanych przez odnośne Rządy”, miał mieć swoją siedzibę w Bytomiu (art. 400)⁵. Zarząd górnośląskich kolei niemieckich miał być „reprezentowany przez Dyrekcję niemiecką w Opolu”, o ile nie staną temu na przeszkodzie inne uregulowania konwencji bądź postanowienia wynikające „z organizacji kolei Rzeszy Niemieckiej”

¹ „Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej” (dalej: Dz.U. RP) 1922, nr 44, poz. 369: *Oświadczenie rządowe z dnia 23 V 1922 r. w sprawie podziału Górnego Śląska*.

² *Ibidem*.

³ Dz.U. RP 1922, nr 44, poz. 371: *Polsko-niemiecka konwencja górnośląska, zawarta w Genewie dnia 15-go maja 1922 r.*, Genewa [1922], s. 96–142.

⁴ *Ibidem*, s. 96.

⁵ *Ibidem*. Zob.: Marcin Przegiętka, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015, s. 1980.

(art. 502)⁶. Na tej podstawie rozpoczęła działalność Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu (Reichsbahndirektion Oppeln), stanowiąca jedną z 31 tego rodzaju jednostek organizacyjnych w strukturze Niemieckich Kolei Rzeszy (Deutsche Reichsbahn)⁷. Dyrekcja opolska, podobnie jak jej odpowiednik po polskiej stronie granicy, kontynuowała – w przydzielonym jej zakresie – działalność dyrekcji działającej od kwietnia 1895 r. w Katowicach⁸. Jej pierwszym dyrektorem był w latach 1922–1924 Julius Heinrich Dorpmüller, późniejszy wieloletni minister transportu Niemiec⁹.

Przeniesienie działalności z Katowic do Opolu wymagało jednak całego szeregu inwestycji, umożliwiających działalność administracji kolejowej w nowym miejscu. W szczególności w latach 1923–1925 zbudowano dla opolskiej dyrekcji okazałą siedzibę na terenach kolejowych pomiędzy obecnymi ulicami Wojciecha Korfatego i Leona Powolnego, stanowiącą obecnie siedzibę Komendy Wojewódzkiej Policji¹⁰. Frontową elewację tego obiektu zdobi seria płaskorzeźb z alegorycznym wyobrażeniem różnych dziedzin sztuki i aktywności ludzkiej. Znajdujemy tam również alegoryczne wyobrażenie sytuacji Górnego Śląska po podziale dokonanym w 1922 r. Tak zapewne należy odczytywać scenę z postacią karmiącą dwa orły (oczywiste nawiązanie do herbów państwowych Polski i Niemiec). W ówczesnej sytuacji zaistniała również potrzeba zapewnienia odpowiedniej liczby mieszkań dla urzędników kolejowych. Realizacją tego zadania zajęła się spółdzielnia założona w 1923 r. Finansowana z funduszy kolejowych, wybudowała ona łącznie

⁶ *Polsko-niemiecka konwencja górnośląska*, s. 133.

⁷ Archiwum Państwowe w Opolu (dalej: APO), Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu (dalej: RBD Opole), sygn. 1, *Die Organisation der Deutschen Reichsbahn*, [1939 r.], s. 1. Zob.: Hans-Wolfgang Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981, s. 340–343; Mieczysław Nadołski, *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. Dawid Keller, Rybnik 2012, s. 115.

⁸ APO, RBD Opole, Wstęp do inwentarza Zespołu „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion Oppeln” (Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu), oprac. Janina Domska, s. 1. Zob.: Dawid Keller, *Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1922–1939. Geneza, podstawy prawne, organizacja i funkcjonowanie*, Rybnik 2013, s. 9–10.

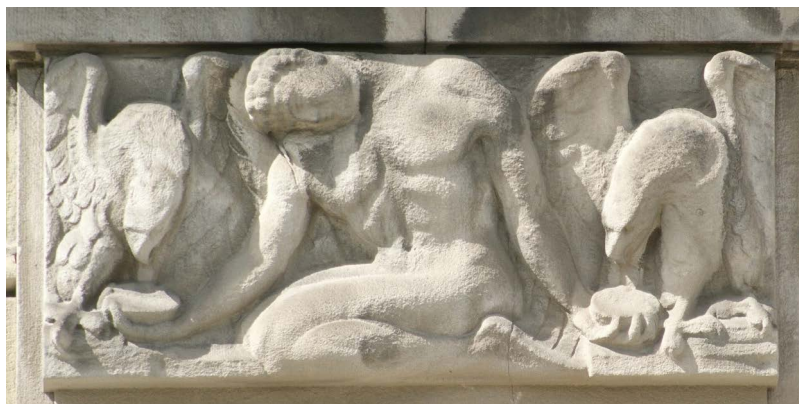
⁹ *Die Präsidenten der oberschlesischen Eisenbahndirektion*, „Oberschlesien im Bild”, 1925, 27. Publikacja udostępniona autorowi przez dr. Dawida Kellera; zob. też: Alfred Gottwaldt, *Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920–1945*, Freiburg 2009.

¹⁰ Zob.: *Die neue Reichsbahndirektion in Oppeln*, „Oberschlesien im Bild”, 1925, 27; Joanna Filipczyk, *Architektura okresu międzywojennego w Opolu*, [w:] *Almanach miejski. Opolanin 2002*, Opole 2002, s. 73; Ryszard Emmerling, Urszula Zajączkowska, *Opole. Stolica województwa opolskiego*, Opole 2003, s. 48; Zbigniew Bereszyński, *Architektura kolejowa w historii, krajobrazie i układzie przestrzennym Opola. Budownictwo kolejowe i rozwój miasta w XIX i XX wieku. Materialne pomniki przeszłości*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2016, s. 61–62.

339 lokali mieszkalnych¹¹. W ten sposób powstał długi szereg dwupiętrowych budynków mieszkalnych po południowej stronie obecnej ul. Tadeusza Kościuszki¹².



Il. 1. Dawna siedziba Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu, 2015 r. Fot. Zbigniew Bereszyński.



Il. 2. Alegoryczne wyobrażenie sytuacji Górnego Śląska po jego podziale w 1922 r. Jedna z płaskorzeźb na frontonie dawnej siedziby Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu, 2015 r. Fot. Zbigniew Bereszyński.

¹¹ *Studium historyczno-urbanistyczne miasta Opolu*, t. 1: *Opole-Śródmieście*, oprac. Jerzy Ilkosc, Wiesława Wilczyńska-Koper, Małgorzata Wójtowicz, cz. 1, Wrocław 1990, s. 135.

¹² Zob.: Bereszyński, *Architektura kolejowa*, s. 67.

Działalność Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu poświadczają akta złożone w 1934 r. w ówczesnym Archiwum Państwowym we Wrocławiu i przekazane w 1953 r. do ówczesnego Wojewódzkiego Archiwum Państwowego w Opolu. Akta te pozostają aktualnie w zbiorach Archiwum Państwowego w Opolu¹³. Niestety brak jest materiałów wytworzonych po 1934 r. Jedynym wyjątkiem są jednostki z 1939 r. obrazujące strukturę organizacyjną Niemieckich Kolei Państwowych oraz ich dyrekcji opolskiej już po wybuchu II wojny światowej¹⁴. Zachowane materiały, na ogół dość obfite i bogate informacyjnie, mówią wiele o tym, jak wyglądała działalność kolei na ówczesnym pograniczu polsko-niemieckim w okresie obowiązywania konwencji górnośląskiej z 15 V 1922 r. Dotyczy to nie tylko terenów górnośląskich, ale po części również innych obszarów pogranicznych.

Struktura organizacyjna Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu

Dostępny materiał źródłowy nie zawiera niestety żadnych informacji na temat struktury organizacyjnej Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu w okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej. Wspomniane materiały z 1939 r. obrazują już mocno zmieniony stan rzeczy, wytworzony przez władze III Rzeszy po militarnej rozprawie z Polską. Działalność dyrekcji opolskiej została wówczas rozszerzona na przedwojenną polską część Górnego Śląska, a także na niektóre inne obszary wcielone przez okupanta do Rzeszy, a mianowicie Zagłębie Dąbrowskie, Śląsk Cieszyński, Żywiecczyznę oraz okolice Częstochowy z Gnaszynem i Herbami (Starymi i Nowymi). Już wcześniej dyrekcji tej podporządkowano oderwany w 1938 r. od Czechosłowacji obszar Śląska z głównymi ośrodkami w Karniowie i Opawie¹⁵.

Po tych zmianach na obszarze podlegającym dyrekcji opolskiej działało 19 państwowych urzędów ruchu kolejowego (Reichsbahnbetriebsämter), zlokalizowanych w Opolu (dwa urzędy), Gliwicach, Bytomiu, Nysie, Rybniku, Sosnowcu, Kluczborku, Raciborzu, Opawie, Karniowie, Jeseniku, Tarnowskich Górach, Katowicach (cztery urzędy), Cieszynie i Bielsku¹⁶. Na tym samym obszarze funkcjonowało również osiem urzędów handlowych lub handlowo-taryfowych (Verkehrsämter), mających swoje siedziby w Opolu, Nysie, Karniowie, Raciborzu, Cieszynie,

¹³ APO, RBD Opole, Wstęp do inwentarza, s. 3.

¹⁴ APO, RBD Opole, sygn. 1, s. 1; Betriebsämter der Reichsbahndirektion Oppeln, [1939 r.], s. 2; Verkehrsämter der Reichsbahndirektion Oppeln, [1939 r.], s. 3.

¹⁵ *Ibidem*, s. 1–3. Zob.: Nadolski, *Dzieje kolei*, s. 119.

¹⁶ APO, RBD Opole, sygn. 1, s. 1–2.

Gliwicach, Katowicach i Sosnowcu¹⁷. Górnośląskimi kolejami wąskotorowymi zarządzał urząd usytuowany w Bytomiu¹⁸.

Wewnętrzna struktura dyrekcji obejmowała siedem wydziałów (decernatów): I. Finansowo-Prawny (Finanz- und Rechtsabteilung), II. Personalny (Personalabteilung), III. Dział Handlowy/Handlowo-taryfowy (Verkehrsabteilung), IV. Dział Ruchu (Betriebsabteilung), V. Budowlany (Bauabteilung), VI. Mechaniczno-techniczny/Eksploatacyjny (Maschinentechnische Abteilung) oraz Dział Inwestycji Budowlanych (Neubauabteilung), oznaczony symbolem „Nb” zamiast numeracji stosowanej w innych przypadkach. Dyrekcji opolskiej podlegały również państwowe urzędy kolejowe niższego szczebla o charakterze organów nadzorczych i wykonawczych, a mianowicie: państwowe urzędy ruchu kolejowego dla służby budowlanej i ruchowej, państwowe urzędy komunikacji kolejowej dla służby komunikacyjnej oraz państwowe kolejowe urzędy mechaniczne dla służby mechanicznej. Ponadto, w razie potrzeby, miały być doraźnie powoływane urzędy inwestycyjne, zajmujące się większymi inwestycjami budowlanymi¹⁹.

Sprawy personalne

Do najslabiej udokumentowanych obszarów i aspektów działalności Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu należą także sprawy personalne. W zasobach Archiwum Państwowego w Opolu zachowało się tylko sześć teczek akt osobowych górnośląskich pracowników kolei, w tym trzy te czki, których prowadzenie zakończono w 1922 r. lub jeszcze wcześniej. Pewne wyobrażenie na temat potencjału kadrowego, jakim dysponowała dyrekcja opolska, daje opublikowany w 1953 r. katalog danych personalnych na temat osób zatrudnionych w przeszłości na podległym jej obszarze. Publikacja ta obejmuje nazwiska 5332 kolejarzy wraz z miejscami pracy. Wydawcy katalogu dysponowali w tym czasie danymi na temat około 6000 osób z interesującego ich terenu. Przytoczone tu dane odnoszą się wyłącznie do osób zamieszkałych w tym czasie w Republice Federalnej Niemiec²⁰. Faktyczna liczba polskich kolejarzy z lat 1922–1945 musiała być zatem jeszcze większa. Wśród materiałów zachowanych w archiwum opolskim na szczególną uwagę zasługują

¹⁷ *Ibidem*, s. 3.

¹⁸ *Ibidem*, s. 1.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ *Anschriftenverzeichnis der alten Oppelner Eisenbahner*, hrsg. von H[ans] H[ilmar] Gobel, [Wuppertal] 1953, s. 9–228. Dziękuję dr. Dawidowi Kellerowi za udostępnienie publikacji.

akta personalne starszego inspektora Heinricha Richarda Rödigera, zatrudnionego w kolejach niemieckich w okresie od listopada 1891 do końca 1922 r. Ich treść stanowi dość ciekawą ilustrację problemów związanych z praktyczną realizacją postanowień konwencji genewskiej z 15 V 1922 r.

W momencie podziału Górnego Śląska Rödiger pracował w Katowicach, 19 VI 1922 r. został jednak przeniesiony służbowo do Opolu, gdzie otrzymał mieszkanie służbowe²¹. W późniejszym czasie jego stan zdrowia uległ znacznemu pogorszeniu i z początkiem 1924 r. Rödiger został na własną prośbę przeniesiony w stan spoczynku²². Na początku lat 30. XX w. Rödiger, zamieszkały w tym czasie w Esslingen w Badenii-Wirtembergii, zaczął się starać o emeryturę kolejową. Okazało się jednak, że przeszkody natury prawnej nie pozwalają Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu na zaspokojenie jego roszczeń. Powodem tego była utrata obywatelstwa niemieckiego przez Rödigera. Na mocy art. 25 § 1 konwencji genewskiej obywatele niemieccy zamieszkali w polskiej części obszaru plebiscytowego z chwilą zmiany suwerenności państwowej nabywali z mocy prawa obywatelstwo polskie, tracąc jednocześnie obywatelstwo niemieckie²³. Na tej zasadzie z dniem 15 VI 1922 r. Rödiger przestał być obywatelem niemieckim. Nie zmienił tego nawet fakt przeniesienia go do pracy w Opolu i późniejszego stałego zamieszkiwania w Niemczech. W tej sytuacji nie miał on prawa do niemieckiej emerytury kolejowej. Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu zwracała się do niego o przedłożenie dokumentu poświadczającego, że ma on obywatelstwo niemieckie, bądź o załatwienie zmiany obywatelstwa²⁴. W prowadzonej na ten temat korespondencji Rödiger tłumaczył się, że potrzebuje czasu na dopełnienie związanych z tym formalności²⁵. Ostatecznie sprawa ta nigdy nie została załatwiona, ponieważ w grudniu 1932 r. Rödiger zmarł w wieku 60 lat²⁶.

Z innych powodów zasługują na uwagę również akta personalne Friedricha Hermanna Kartschera, inspektora kolejowego, zamieszkałego, zarówno przed 1922 r., jak i po nim w Racławicach Śląskich, w niemieckiej części Górnego Śląska. Z początkiem 1924 r., na krótko przed ukończeniem 65 lat, Kartscher, został

²¹ APO, RBD Opole, sygn. 36, Pismo Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu (dalej: RBD Oppeln), 5 IX 1922 r., b.p.

²² *Ibidem*, Pismo RBD Oppeln, 28 V 1923 r.; Pismo do Richarda Rödigera, 13 IX 1923 r.; Pismo RBD Oppeln do Richarda Rödigera, 22 XI 1923 r., b.p.

²³ *Polsko-niemiecka konwencja górnośląska*, s. 13.

²⁴ APO, RBD Opole, sygn. 36, Pismo RBD Oppeln do Richarda Rödigera, 26 XI 1931 r.; Pismo RBD Oppeln do Richarda Rödigera, 9 III 1932 r., b.p.

²⁵ *Ibidem*, Pismo Richarda Rödigera do RBD Oppeln, 30 V 1932 r., b.p.

²⁶ *Ibidem*, Sterbeurkunde, 27 XII 1932 r., b.p.

na własną prośbę przeniesiony w stan spoczynku²⁷. Mimo to w lipcu 1933 r. jego akta osobowe zostały uzupełnione o dodatkowy kwestionariusz, dotyczący przynależności do partii i związków politycznych²⁸. Można traktować to jako świadectwo nowych praktyk, wprowadzonych w życie po dojściu do władzy nazistów.

Górnośląska komunikacja sąsiedzka

Konwencja górnośląska z 15 V 1922 r. zawierała w szczególności uregulowania zobowiązujące polskie i niemieckie władze kolejowe, a konkretnie obie dyrekcje górnośląskie po jednej i drugiej stronie granicy, do utrzymania w odpowiednim stanie istniejących linii kolejowych normalnotorowych, przeznaczonych do ruchu sąsiedzkiego i tranzytowego. Ruch sąsiedzki pomiędzy sieciami kolejowymi obu dyrekcji miał odbywać się na szesnastu liniach, a mianowicie: Wodzisław – Chałupki, Sumin – Nędza, Gierałtówice – Sośnica, Kochłowice – Sośnica, Ruda Południowa – Poremba, Chebzie – Zabrze, Chebzie – Bobrek Przystanek, Królewska Huta (Chorzów) – Bytom Dworzec Główny, Królewska Huta (Chorzów) – Bytom Dworzec Górny, Bytom Dworzec Zachodni – Szarlej, Karb – Nowy Radzionków, Strzybnica – Brynek, Pawonków – Pludry oraz Lubliniec – Ciasna²⁹.

Zgodnie z art. 419 konwencji służba trakcyjna w ruchu sąsiedzkiem miała być organizowana przez daną dyrekcję zasadniczo nie dalej niż do najbliższej granicznej stacji przejściowej. Dyrekcja organizująca taką służbę na liniach podległych drugiej dyrekcji miała otrzymywać wynagrodzenie naliczane według liczby pociągokilometrów. Rozkłady jazdy i przepisy obowiązujące w ruchu sąsiedzkiem oraz uprzywilejowanym ruchu tranzytowym miały być ustalane przez obie dyrekcje we wzajemnym porozumieniu (art. 416 i 418)³⁰. Zachowana dokumentacja zawiera sporą ilość materiałów wytworzonych przez obie dyrekcje górnośląskie w ramach realizacji tych postanowień. Obejmują one m.in. wzajemne uzgodnienia w sprawie taryf i rozkładów jazdy, rodzaju i formy stosowanych biletów, zasad kontroli biletów przez służby kolejowe obu stron, szczegółowych i zasad trybu

²⁷ APO, RBD Opole, sygn. 34, Kartenblatt, b.p. Kartscher zadeklarował wówczas przynależność do Niemieckiej Narodowej Partii Ludowej (Deutsch-Nationale Volkspartei) w okresie do 1932 r. Było to na krótko przed jego śmiercią w listopadzie 1933 r. *Ibidem*, Sterbeurkunde, 14 XI 1933 r.

²⁸ *Ibidem*, Fragebogen A über die Zugehörigkeit zu politischen Parteien und Verbänden, 22 VII 1933 r., b.p.

²⁹ *Polsko-niemiecka konwencja górnośląska*, s. 97–98.

³⁰ *Ibidem*, s. 98.

wzajemnych rozliczeń finansowych itp. Treść niektórych umów była publikowana w formie druków. W podobnej formie publikowano również odnośne objaśnienia i przepisy wykonawcze³¹.

Od 18 VI 1922 r. obowiązywały Przepisy taryfowe wraz z Wykazem odległości dla ruchu osobowego i bagażowego w górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej. 15 V 1926 r. w ich miejsce weszła w życie nowa Taryfa osobowa i bagażowa wraz z Przepisami dla odprawy osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych pomiędzy stacjami okręgu Dyrekcji Kolei Rzeszy Niemieckiej w Opolu a stacjami okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach oraz pomiędzy stacjami jednego i tego samego okręgu dyrekcyjnego tranzytem przez koleje okręgu drugiej dyrekcji. Treść tych uregulowań była efektem długotrwałych i bardzo szczegółowych uzgodnień wzajemnych pomiędzy dyrekcjami w Opolu i Katowicach, a taryfę, wydrukowaną w językach polskim i niemieckim, wydano za zezwoleniem Komitetu Naczelnego w Bytomiu. Opłaty taryfowe miały być wyrażane we frankach w złocie, natomiast opłaty za przewóz miały być pobierane w Polsce w złotych, a w Niemczech w markach niemieckich³².

W lipcu 1926 r. Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach przesłała do Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu swoje uwagi do otrzymanego stamtąd miesiąc wcześniej projektu postanowień dotyczących wzajemnych rozliczeń finansowych w górnośląskiej sąsiedzkiej komunikacji osobowo-bagażowej. Projekt ten przewidywał m.in., że wzajemne rozliczenia będą dokonywane odpowiednio przez Biuro Rozrachunków Polskich Kolei Państwowych w Bydgoszczy oraz niemiecki Urząd Kontroli Taryfowej Kolei Rzeszy I (Reichsbahnverkehrs-kontrolle I) we Wrocławiu. Proponowano czteromiesięczne okresy rozliczeniowe: styczeń – kwiecień, maj – sierpień i wrzesień – grudzień³³. Z projektu tego dyrekcja katowicka wykreśliła jeden z punktów, przewidujący zaliczkowe potrącanie we wzajemnych rozliczeniach 70% ewentualnych należności znacznej wartości (od 50 tys. franków z złocie w górę). Było to konsekwencją zawartej w Berlinie umowy pomiędzy polskimi i niemieckimi władzami kolejowymi, przewidującej zniesienie zaliczek

³¹ Keller, *Dyrekcja*, s. 451–452.

³² APO, RBD Opole, sygn. 25, Pismo Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach (DKP Katowice) do RBD Oppeln, 12 V 1926 r.; Ogłoszenie. Górnośląska komunikacja sąsiedzka dla ruchu osobowego i bagażowego [odpis], b.d.; Okólnik Handlowo-Taryfowy [DKP Katowice] nr 12 dla ruchu osobowego i bagażowego, 1 V 1926 r., b.p. Odnośne ogłoszenie zostało zamieszczone w „Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego”.

³³ *Ibidem*, Oberschlesischer Personen- und Gepäck-Wechselverkehr. Abrechnungsbestimmungen, b.d., b.p.

we wszelkiego rodzaju rozliczeniach wzajemnych. Strona polska (Ministerstwo Kolei Żelaznych) nie zgodziła się również na proponowaną zmianę cyklu okresowych sprawozdań i rozliczeń finansowych z kwartalnego na czteromiesięczny³⁴.

W sierpniu tego samego roku Biuro Rozrachunków PKP w Bydgoszczy poinformowało swoich odpowiedników we Wrocławiu, że zgodnie z projektem przedłożonym przez stronę niemiecką „rozrachunki udziałów z kierunku Polski Górny Śląsk – Niemiecki Górny Śląsk” będą sporządzane „trzy razy do roku”³⁵. We wrześniu dyrekcja katowicka powiadomiła jednak dyrekcję opolską, że stanowisko Biura Rozrachunków PKP w Bydgoszczy należy traktować jedynie jako wyrażenie opinii w przedmiotowej sprawie, dokonane bez zasięgnięcia opinii dyrekcji w Katowicach i bez zgody Ministerstwa Kolei. Aktualny pozostawał brak zgody ministerstwa na czteromiesięczne okresy rozliczeniowe, motywowany tym, że przepisy rachunkowe dla kas PKP przewidują „najwyżej tylko trzymiesięczne okresy [roz]rachunkowe”³⁶. Ostatecznie jednak zwierzchnie władze resortowe po stronie polskiej zmieniły stanowisko w tej sprawie, przychyłając się do propozycji strony niemieckiej. W maju 1927 r. bydgoskie Biuro Rozrachunków PKP powiadomiło Dyrekcję Kolei Rzeszy w Opolu, że Ministerstwo Komunikacji, kontynuujące działalność Ministerstwa Kolei, wyraziło zgodę na czteromiesięczny cykl sprawozdawczości i rozliczeń w górnośląskiej sąsiedzkiej komunikacji osobowo-bagażowej³⁷. W ślad za tym Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zarządziła, aby począwszy od 1 IX 1927 r., podległe jej kasy biletowe „sporządzały rachunki z ruchu osobowego [w] Komunikacji Górnośl[ąskiej] sąsiedzkiej w terminach czteromiesięcznych”³⁸.

W marcu 1924 r. Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach w piśmie do dyrekcji opolskiej wyraziła zgodę na wprowadzenie biletów okresowych (miesięcznych zwykłych i uczniowskich oraz tygodniowych) zaopatrzonych w fotografie właściciela. Strona niemiecka planowała zaopatrzenie takich biletów w blaszane ramki. Dyrekcja katowicka nie widziała na razie takiej potrzeby. Deklarowano jednak, że bilety w ramach będą uznawane. Proszono tylko, aby w tej sytuacji

³⁴ *Ibidem*, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 22 VII 1926 r., b.p. Użyta w tym projekcie, z myślą o przyszłości, nazwa „Polskie Koleje Państwowe” zaczęła funkcjonować we wrześniu 1926 r.

³⁵ *Ibidem*, Pismo z Biura Rozrachunków PKP w Bydgoszczy do Reichsbahnverkehrs-kontrolle I/27 we Wrocławiu, 19 VIII 1926 r., b.p.

³⁶ *Ibidem*, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 6 IX 1926 r., b.p.

³⁷ *Ibidem*, Pismo z Biura Rozrachunków PKP w Bydgoszczy do RBD Oppeln, 21 V 1927 r., b.p.

³⁸ *Ibidem*, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 7 IX 1927 r., b.p.

podróźni mieszkający w Niemczech nabywali bilety okresowe wyłącznie na stacjach niemieckich. Obawiano się bowiem, że osoby preferujące zakup biletu bez ramki będą dokonywać zakupów na stacjach PKP, powodując przeciążenie ich pracą³⁹. W sierpniu 1927 r. dyrekcja katowicka wyraziła zgodę na proponowane przez stronę niemiecką wprowadzenie biletów miesięcznych ze stacji Bytom Główny do Brzezinki przez Królewską Hutę (Chorzów) i Siemianowice Śląskie⁴⁰. W listopadzie tego samego roku zaaprobowała wprowadzenie biletów robotniczych tygodniowych w relacji Bobrek – Mysłowice i Bobrek – Szopienice przez Bytom Główny, Królewską Hutę i Siemianowice Śląskie⁴¹.

W sprawach dotyczących ruchu kolejowego na dawnym obszarze plebiscytowym odrębnie traktowano kwestie dotyczące ruchu wymiennego pomiędzy polską i niemiecką częścią Górnego Śląska oraz kwestie związane z ruchem tranzytowym, odbywającym się między stacjami leżącymi w polskiej części regionu przez terytorium niemieckie lub odwrotnie – pomiędzy stacjami niemieckimi w tym regionie przez terytorium polskie. Poważnym problemem był w szczególności brak bezpośrednich połączeń kolejowych między polską częścią Górnego Śląska, a także między północną i południową częścią województwa śląskiego. W obu przypadkach najkrótsze połączenia prowadziły przez terytorium niemieckie, a mianowicie przez Bytom i Kluczbork (tzw. korytarze bytomski i kluczborski). Warunki tranzytu na tych liniach określała zawarta 24 VI 1922 r. umowa polsko-niemiecka, nawiązując do postanowień konwencji górnośląskiej. Obowiązywała ona formalnie do końca października 1923 r., ale połączenia tranzytowe na jej podstawie funkcjonowały faktycznie jeszcze przez cztery lata⁴². Strona polska korzystała z tych możliwości z wyraźną niechęcią, traktując je w kategoriach zła koniecznego. Od marca 1923 r. ograniczano do minimum przewozy przez węzeł bytomskiego, starając się go omijać, zarówno w komunikacji pasażerskiej, jak i towarowej⁴³. W czerwcu 1926 r. w piśmie wysłanym do Opolu dyrekcja katowicka sprzeciwiła się wydawaniu bezpośrednich biletów na przejazd z Tarnowskich Gór do Katowic przez Bytom w niemieckiej części Górnego Śląsku. Uznano, że praktyka taka pozostawałaby w sprzeczności z obowiązującymi postanowieniami taryfy osobowej i bagażowej dla górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej. Podkreślano, powołując się na treści

³⁹ *Ibidem*, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 4 III 1924 r., b.p.

⁴⁰ *Ibidem*, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 18 VIII 1927 r., b.p.

⁴¹ *Ibidem*, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 3 XI 1927 r., b.p.

⁴² Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 198–200.

⁴³ *Ibidem*, s. 199.

przekazywane kilkakrotnie na konferencjach organizowanych w sprawie taryfy, że o zezwolenie na przejazd tranzytowy mogą występować tylko zarządy właściwe dla stacji wyjściowej i docelowej, a uprawniony do udzielenia zgody jest zarząd kolei, przez którego teren odbywa się tranzyt⁴⁴.

Na konferencji w Bytomiu w dniu 26 IV 1927 r. przedstawiciele dyrekcji opolskiej i katowickiej dyskutowali nad ewentualnym wprowadzeniem nowych uregulowań taryfowych w sprawie przejazdów tranzytowych. Nie udało się jednak osiągnąć porozumienia w tej kwestii⁴⁵. Działający w Bytomiu polsko-niemiecki Komitet Naczelny Kolei Górnośląskich publikował corocznie dwujęzyczne sprawozdania, zawierające ujęte statystycznie informacje na temat miejscowej kolei. Ukazywały się one do czasu wygaśnięcia konwencji górnośląskiej w 1937 r.⁴⁶ Na przełomie kwietnia i maja 1937 r., w związku ze zbliżającym się terminem wygaśnięcia konwencji (15 lipca), w Kolonii i Warszawie toczyły się polsko-niemieckie rokowania, poświęcone sprawom związanym z zakończeniem działalności Komitetu Naczelnego Kolei Górnośląskich oraz kontynuacją wzajemnej komunikacji kolejowej w nowych warunkach politycznych. Ich efektem było podpisanie w dniu 28 VI 1937 r. w Warszawie umowy przewidującej utworzenie Komisji Likwidacyjnej Komitetu Naczelnego Kolei Górnośląskich oraz likwidację wspólnego taboru kolejowego⁴⁷.

Wśród materiałów zachowanych w Archiwum Państwowym w Opolu można znaleźć również dokumenty mówiące o różnego rodzaju sytuacjach konfliktowych w komunikacji sąsiedzkiej na terenach górnośląskich, mających swoje źródło m.in. w problemach natury językowej. Tak np. w piśmie z 31 V 1926 r., skierowanym do Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu, Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach udzieliła wyjaśnień w sprawie incydentu, do jakiego doszło 13 marca tego samego roku w trakcie kontroli biletów przez stronę niemiecką na trasie Pawonków – Lubliniec. Chodziło o nieokazanie biletów przez polskich pasażerów. Dyrekcja katowicka przypisywała odpowiedzialność za ten incydent niemieckiemu personelowi kolejowemu. Powoływano się na treść odnośnych protokołów, z której wynikało, że podróżni posiadali ważne bilety na przejazd. Argumentowano: „Nie można przypuszczać, aby podróżni okazania biletów byli odmówili, gdyby konduktor był zażądał tego w sposób odpowiedni”. W tym kontekście wyrażono nadzieję, że

⁴⁴ APO, RBD Opole, sygn. 25, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 18 VI 1926 r., b.p.

⁴⁵ *Ibidem*, Aktenvermerk über die Besprechung vom 26. April in Beuthen O/S über den Oberschlesischen Wechselverkehr, 26 IV 1927 r., b.p.

⁴⁶ Keller, *Dyrekcja*, s. 116, 451–452.

⁴⁷ *Ibidem*, s. 119–120; Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 204–205.

„mająca się w najkrótszym czasie odbyć konferencja w sprawach językowych usunie ostatecznie wszelkie niepotrzebne tarcia graniczne”. Jednocześnie proszono stronę niemiecką „o wezwanie swego personelu, aby unikał niepożądanych zająć z podróżnymi, jak i [z] personelem na polskim terenie”. Zapewniano, że strona polska wydała „podobne zarządzenie” swojemu personelowi⁴⁸.

We wrześniu tego samego roku niemiecki Główny Urząd Celny (Hauptzollamt) w Bytomiu w piśmie skierowanym do Urzędu Handlowego/Handlowo-taryfowego Kolei Rzeszy (Reichsbahn-Verkehrsamt) w Gliwicach poskarżył się na postępowanie polskiego personelu kolejowego wobec pewnej dziewczyny podróżującej pociągiem z Bytomia do Lublińca. W trakcie kontroli biletów, dokonywanej przez polskiego konduktora, okazało się, że posiada ona bilet uprawniający do podróży z Bytomia do Olesna przez Czekanów. Z uwagi na różnicę w długości tras konduktor zażądał od niej dopłaty w wysokości 2 zł 80 gr. Dziewczyna nie miała przy sobie pieniędzy, wobec czego konduktor postanowił wysadzić ją na stacji w polskim Lublińcu. Obecny przy tym celnik niemiecki próbował oponować, ale oświadczono mu, że jako urzędnik niemiecki nie ma w tej sprawie nic do powiedzenia. Ostatecznie uratował dziewczynę jeden z podróżnych, dokonując za nią żądanej dopłaty. Główny Urząd Celny w Bytomiu uznał postępowanie polskiego personelu kolejowego za nieprawidłowe, powołując się na to, że wysadzenie niemieckiego pasażera na polskiej stacji kolejowej w ruchu tranzytowym kolidowałoby z obowiązującymi przepisami paszportowymi. Proszono o zajęcie stanowiska w tej sprawie przez władze kolejowe – gdyby była taka potrzeba – przez Dyrekcję Kolei Rzeszy w Opolu⁴⁹. W październiku 1926 r. w sprawie tej wypowiedział się także niemiecki Krajowy Urząd Skarbowy Górnego Śląska (Landesfinanzamt Oberschlesien). Również on uznał postępowanie polskiego personelu kolejowego za nieprawidłowe. W piśmie do Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu wyrażono nadzieję, że postulowane uzgodnienia pomiędzy niemieckimi i polskimi władzami kolejowymi zapobiegą podobnym incydentom w przyszłości⁵⁰.

Jak wynika z przytoczonych powyżej informacji, obie strony wysuwały wobec siebie bardzo podobne zarzuty, mające uzasadnienie w faktycznym stanie rzeczy. Po obu stronach nie brakowało jednak woli wyeliminowania niepotrzebnych zadrzań.

⁴⁸ APO, RBD Opole, sygn. 12, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 31 V 1926 r., b.p.

⁴⁹ APO, RBD Opole, sygn. 25, Pismo z Głównego Urzędu Celnego Urzędu Komunikacji Kolejowej Rzeszy, 6 IX 1926 r.; Abschrift, b.p.

⁵⁰ *Ibidem*, Pismo z Krajowego Urzędu Finansowego Górnego Śląska do RBD Oppeln, 9 X 1926 r., b.p.

Ruch sąsiedzki i tranzytowy poza granicami Górnego Śląska

Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu miała oczywiście swój udział również w ruchu kolejowym poza granicami byłego obszaru plebiscytowego. Także w tym przypadku można wyróżnić sporą grupę zagadnień dotyczących ruchu tranzytowego i wymiennego w relacjach polsko-niemieckich. Zagadnienia te były przedmiotem wzajemnych uzgodnień na długo przed podpisaniem konwencji górnośląskiej z 15 V 1922 r.

Już 1 XII 1920 r., na mocy uzgodnień poczynionych dwa tygodnie wcześniej w Warszawie, wprowadzone zostały osobowe połączenia kolejowe pomiędzy Prusami Wschodnimi i resztą Niemiec przez polskie Pomorze⁵¹. 21 IV 1921 r. została podpisana w Paryżu polsko-niemiecka konwencja w sprawie ruchu tranzytowego⁵². 4 maja tego samego roku zawarto w Warszawie dodatkowy układ, poszerzający i uzupełniający porozumienie w zakresie dotyczącym połączeń tranzytowych przez obszar polskiego Pomorza. Na mocy dwustronnych ustaleń połączenia takie miały być utrzymywane z wykorzystaniem niemieckiego taboru wagonowego. W granicach państwowych Polski i Wolnego Miasta Gdańska obsługę połączeń miał jednak zapewniać polski personel kolejowy, a składy miały być ciągnięte przez polskie lokomotywy. Na tym też obszarze połączenia tranzytowe mogły być wykorzystywane w ruchu wewnętrznym oraz w polsko-niemieckim ruchu wymiennym⁵³. Ustalenia te miały istotne znaczenie również dla utworzonej w późniejszym czasie Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu. W rozesłanej w 1924 r. do poszczególnych dyrekcji kolei w Niemczech taryfie dla połączeń z Prusami Wschodnimi wśród sześciu stacji funkcjonujących w ruchu tranzytowym uwzględniono także pograniczną stację w Kostowie, na obszarze podległym dyrekcji polskiej⁵⁴.

Dnia 31 VIII 1922 r. przedstawiciele Dyrekcji Kolei Rzeszy we Wrocławiu i polskiego Ministerstwa Kolei Żelaznych zawarli w Gdańsku porozumienie

⁵¹ APO, RBD Opole, sygn. 13, Ergebnis der Verhandlungen über die Grundlagen, die für Erweiterung des mit 1. Dezember 1920 eingeführten einstweiligen Durchgangsverkehrs zwischen Deutschland und Ostpreussen durch die deutschen und polnischen Sachverständigen vorgeschlagen werden, 4 V 1921 r., b.p.

⁵² Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 111–115.

⁵³ APO, RBD Opole, sygn. 13, Ergebnis der Verhandlungen über die Grundlagen, die für Erweiterung des mit 1. Dezember 1920 eingeführten einstweiligen Durchgangsverkehrs zwischen Deutschland und Ostpreussen durch die deutschen und polnischen Sachverständigen vorgeschlagen werden, 4 V 1921 r., b.p.

⁵⁴ *Ibidem*, Anteilstafeln für die in Polen gelegenen Durchgangsstrecken, [1924 r.], b.p. Była to stacja najbardziej odległa od przejść granicznych do Prus Wschodnich – aż o 355 lub 360 km.

w sprawie czasowego otwarcia polsko-niemieckiej komunikacji wymiennej. Porozumienie to obejmowało również wymienny ruch kolejowy przez polską i niemiecką część Górnego Śląska. W niemieckiej części Górnego Śląska leżały także stacje w Byczynie i Kostowie, przez które miała przechodzić jedna z przewidzianych w tym porozumieniu tras ruchu wymiennego pomiędzy Polską i Niemcami. W treści porozumienia wymieniono ponadto stacje Praszka (po stronie polskiej) i Zawisna (po stronie niemieckiej) na pograniczu powiatu wieluńskiego i niemieckiej części Górnego Śląska⁵⁵. W ślad za tym 31 I 1923 r. odbyła się w Katowicach konferencja z udziałem przedstawicieli Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu oraz Kolei Okręgowej Oleskiej (Rosenberger Kreisbahn). Tematem rozmów było poszerzenie porozumienia gdańskiego o dodatkowy układ, dotyczący prowizorycznego otwarcia polsko-niemieckiego ruchu sąsiedzkiego dla przejścia Praszka – Zawisna na zasadzie współpracy pomiędzy kolejami wąskotorowymi wieluńską i oleską, a także pomiędzy kolejką wieluńską i polskimi kolejami normalnotorowymi poprzez niemiecką część Górnego Śląska. Efektem konferencji było zawarcie układu, na mocy którego zarząd kolei wąskotorowej oleskiej oddał do użytku strony polskiej szereg obiektów na stacji Zawisna: torowiska oraz urządzenia i pomieszczenia kolejowe. Układ ten przewidywał również wymianę wagonów towarowych na zasadzie wzajemności, z zastosowaniem jednakowego tonażu. Współpraca miała obejmować także wspólne układanie rozkładów jazdy⁵⁶.

W 1925 r. zostało wprowadzone uprzywilejowane połączenie tranzytowe Górnego Śląska z Prusami Wschodnimi, prowadzące przez Jarocin, Gniezno, Toruń oraz Iławę Pruską (Bagrationowsk)⁵⁷. W dokumencie z lipca 1927 r. wśród pociągów specjalnych organizowanych w okresie wakacji na trasach łączących

⁵⁵ APO, RBD Opole, sygn. 8, Abkommen über vorläufige Eröffnung des deutsch-polnischen Wechselverkehrs, 31 VIII 1922 r., b.p.

⁵⁶ APO, RBD Opole, sygn. 11, Niederschrift, 31 I 1924 r.; Protokół/Niederschrift, 31 I 1924 r., b.p. Chodzi o Wieluńską Kolej Wąskotorową, działającą oficjalnie pod taką nazwą od 1920 r. na odcinku od Wielunia do Zawisny. Do pogranicznej Zawisny prowadziła również niemiecka linia wąskotorowa z Olesna przez Praszkę, otwarta w latach 1896–1899. W 1928 r. linię tę przekuto na normalnotorową na odcinku z Olesna do Praszki. W 1945 r. kolejka wieluńska została przejęta i ponownie uruchomiona przez PKP. Przejęto i uruchomiono również linię normalnotorową z Olesna do Praszki. Linia wąskotorowa z Wielunia do Praszki została zamknięta w 1987 r., a w 1993 r. zamknięto również linię normalnotorową z Olesna do Praszki. Zob. Andrzej Tajchert, *Kolej wąskotorowa Wieluń – Praszka – Olesno*, Rybnik 2013, s. 26–38.

⁵⁷ APO, RBD Opole, sygn. 13, Pismo Dyrekcji Kolei Rzeszy Ost (Wschód) we Frankfurcie nad Odrą do RBD Oppeln, 26 III 1926 r., b.p.

Prusy Wschodnie z resztą Niemiec wymieniono m.in. pociągi wysyłane z Bytomia Głównego do Hawy Pruskiej, z Gliwic do Ostródy, z Kędzierzyna do Olsztyna i z Opola do Królewca⁵⁸.

Na przełomie lat 1922 i 1923 Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu interesowała się również sprawą dostaw węgla z polskiej części Górnego Śląska do Kłajpedy, odłączonej w 1919 r., na mocy traktatu wersalskiego, od Prus Wschodnich i stanowiącej od tego czasu terytorium autonomiczne pod administracją francuską. W ówczesnym stanie prawnym nie było możliwości bezpośredniego kierowania takich dostaw do odbiorcy, z zastosowaniem jednego listu przewozowego. Konieczne było wysyłanie ich do pośredniego odbiorcy w Tylży na granicy Prus Wschodnich i okręgu Kłajpedy, gdzie miał następować przeładunek. Wiązały się z tym dodatkowe koszty⁵⁹. Dyrekcja opolska zabiegała o zmianę tego stanu rzeczy, zwracając się w tej sprawie do polskiego Ministerstwa Kolei Żelaznych. Ministerstwo to odniosło się pozytywnie do tych starań, podobnie jak Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach⁶⁰. W początkach stycznia 1923 r. niemieckie Ministerstwo Komunikacji Rzeszy (Reichsverkehrsministerium) uznało jednak, że uregulowanie sprawy dostaw do Kłajpedy przez terytorium Polski należy do jego wyłącznych kompetencji⁶¹. W drugiej połowie stycznia sprawę tę uznano za bezprzedmiotową w związku z zajęciem okręgu Kłajpedy przez Litwę i zamknięciem komunikacji z tym obszarem⁶².

Incydenty graniczne

Zachowane archiwalia zawierają sporo informacji o różnego rodzaju incydentach granicznych, zdarzających się na ówczesnym pograniczu polsko-niemieckim. Do szczególnie dramatycznych zdarzeń tego rodzaju dochodziło w czerwcu 1922 r., w bezpośrednim związku z dokonanym wówczas podziałem Górnego Śląska.

⁵⁸ *Ibidem*, Richtlinien für die Zulassung wahlweiser Benutzung der Feriensonderzugfahrkarten im Verkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland, [25 VII 1927 r.], b.p.

⁵⁹ APO, RBD Opole, sygn. 18, Pismo RBD Oppeln do Ministerstwa Komunikacji Rzeszy w Berlinie, 13 XII 1922 r.; Pismo z Ministerstwa Komunikacji Rzeszy w Berlinie do RBD Oppeln, 15 I 1923 r., b.p.

⁶⁰ *Ibidem*, Pismo z Ministerstwa Kolei Żelaznych w Warszawie do RBD Oppeln, 31 XII 1922 r., b.p.

⁶¹ *Ibidem*, Pismo Dyrekcji Kolei Rzeszy w Królewcu do RBD Oppeln, 5 I 1923 r., b.p.

⁶² *Ibidem*, Pismo RBD Oppeln, 20 I 1923 r., b.p.

Miejscem takich incydentów był m.in. odcinek linii kolejowej między pograniczną stacją polską w Chebziu a niemiecką w Karbie. W drugiej połowie czerwca 1922 r. polscy kolejarze i celnicy skarżyli się na napastowanie ich przez miejscowych Niemców, w tym także przez uzbrojone bojówki niemieckie. Zgłaszano przypadki obrzucania pociągów kamieniami, celowania do nich z broni palnej, a nawet ostrzeliwania ich z broni ręcznej i maszynowej⁶³. Przypadki ostrzeliwania pociągów miały miejsce także w Bytomiu⁶⁴, Nędzy, na stacji Bobrek (na trasie tranzytowej z Chebzia do Tarnowskich Gór)⁶⁵ oraz na trasie z Mysłowic do Zabrze⁶⁶. W rejonie stacji Bobrek obsługa polskiego parowozu, według jej zaprotokołowanych relacji, została zaatakowana przez uzbrojonych cywilów. Jednemu z kolejarzy zerwano odznakę z czapki⁶⁷. W związku z tymi incydentami polscy kolejarze nie chcieli przejeżdżać przez terytorium niemieckie (tzw. korytarz bytomski) bądź domagali się obecności wojska lub policji w niebezpiecznych miejscach⁶⁸. Skarżono się także na znaczne, nawet wielogodzinne, opóźnienia pociągów przejeżdżających przez granicę polsko-niemiecką, zwłaszcza składów towarowych, spowodowane uchylaniem się od ich przyjmowania przez personel niemiecki na stacjach pogranicznych⁶⁹. Pewien kierownik pociągu, zwymyślany przez niemieckiego zawiadowcę na stacji w Nędzy, groził, że odmówi służby poza polską granicą w wypadku, gdyby incydenty takie miały się powtarzać⁷⁰.

⁶³ APO, RBD Opole, sygn. 27, Abschrift. Protokoll, 23 V 1922 r.; Wyjaśnienie maszynisty Franciszka Wysockiego (odpis), 30 VI 1922 r.; Abschrift (odpis pisma do Urzędu Maszynowego w Tarnowskich Górach), 29 VI 1922 r.; Abschrift (odpis zestawienia raportu do urzędów maszynowych I, II i III w Katowicach), 30 VI 1922 r., b.p.

⁶⁴ *Ibidem*, Abschrift (odpis meldunku kierownika lokomotywy Klimy z Szopieniec), 24 VI 1922 r., b.p.

⁶⁵ *Ibidem*, Abschrift (odpis meldunku kierownika lokomotywy z Chebzia), 25 VI 1922 r.; Abschrift (odpis meldunku kierownika lokomotywy Czemyrsa dla Zarządu Ogrzewalni w Chebziu), 28 VI 1922 r., b.p.

⁶⁶ *Ibidem*, Abschrift (odpis pisma Józefa Bojdowskiego), 30 VI 1922 r., b.p.

⁶⁷ *Ibidem*, Protokoll, 1 VII 1922 r.; Protokoll – Aufnahme, 30 VI 1922 r., b.p.

⁶⁸ *Ibidem*, Abschrift (odpis meldunku kierownika lokomotywy Klimy z Szopieniec), 24 VI 1922 r.; Abschrift (odpis meldunku kierownika lokomotywy Giesego z Chebzia), 29 VI 1922 r.; Abschrift (odpis pisma Parowozowni w Mysłowicach do Urzędu Maszynowego I w Katowicach), 30 VI 1922 r.; Abschrift (odpis pisma Urzędu Maszynowego w Tarnowskich Górach do DKP Katowice), 29 VI 1922 r., b.p.

⁶⁹ *Ibidem*, Abschrift (odpis zestawienia raportu do urzędów maszynowych I, II i III w Katowicach), 30 VI 1922 r., b.p.

⁷⁰ *Ibidem*, Abschrift (odpis meldunku kierownika pociągu Krajewskiego z Rybnika), 30 VI 1922 r., b.p.

Odpisy takich skarg, w języku polskim lub w przekładzie na niemiecki, były kierowane do Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu i zachowały się w jej aktach. Do akt tych trafiła również treść telegramu wysłanego w początkach lipca 1922 r. przez niemiecki urząd ruchu kolejowego w Bytomiu i dotyczącego także incydentów granicznych. Urząd ten dla odmiany zarzucał Polakom zastraszanie i inne przejawy złego traktowania personelu niemieckiego na stacjach pogranicznych. Pisano m.in. o ostrzeliwaniu przez polskie bojówki niemieckich pociągów na trasie z Chebzia do osiedla Borsigwerk w Zabrze. Wskazywano, że z uwagi na te incydenty niemiecki personel kolejowy nie chce jeździć do Chebzia bądź prosi o przydzielenie mu uzbrojonej ochrony⁷¹. W lipcu i ponownie w sierpniu 1922 r. dyrekcja opolska zwracała się do dyrekcji katowickiej o podjęcie stosowanych działań w związku ze złym potraktowaniem niemieckiego personelu kolejowego na stacji w Lublińcu⁷². We wrześniu tego samego roku urząd komunikacji kolejowej w Raciborzu w telegramie skierowanym do dyrekcji opolskiej oraz polskiego urzędu komunikacji kolejowej w Rybniku skarżył się, że dwóm niemieckim kolejarzom uniemożliwiono wypełnianie obowiązków służbowych na polskiej stacji w Suminie, obrzucając ich kamieniami i grożąc im nożem. Odpowiedzialność za to przypisywano trzem polskim kolejarzom z tej stacji. Konsekwencją tego incydentu było godzinne opóźnienie niemieckiego pociągu. Skarżono się także na postawę polskiej policji, która nie podjęła interwencji mimo powiadomienia jej o zaistniałej sytuacji⁷³.

Dnia 10 VII 1922 r. naczelnik niemieckiej stacji w Sośnicy z oburzeniem powiadomił zwierzchnie władze kolejowe, że na jego stację wjechał pociąg z Rybnika z polską flagą zatknietą na lokomotywie. Groził, że jeśli incydenty takie będą się powtarzać, nie ręczy za bezpieczeństwo polskiego personelu kolejowego na miejscowej stacji⁷⁴. Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu korespondowała w tej sprawie z Dyrekcją Kolei Państwowych w Katowicach, domagając się ustalenia osób winnych incydentu w Sośnicy⁷⁵. W następnym roku grupa około 50 uzbrojonych osób zaatakowała polski pociąg na dworcu kolejowym w Zabrze. Powodem napaści była mała biało-czerwona flaga na kominie lokomotywy, umieszczona z okazji

⁷¹ *Ibidem*, Telegram z urzędu ruchu kolejowego w Bytomiu do RBD Oppeln, 5 VII 1922 r., b.p.

⁷² *Ibidem*, Pismo RBD Oppeln, 16 VIII 1922 r., b.p.

⁷³ *Ibidem*, Telegram z urzędu komunikacji kolejowej w Raciborzu do RBD Oppeln oraz polskiego urzędu komunikacji kolejowej w Rybniku, 13 IX 1922 r., b.p.

⁷⁴ *Ibidem*, Abschrift (odpis pisma naczelnika stacji w Sośnicy), 10 VII 1922 r., b.p.

⁷⁵ *Ibidem*, Pismo RBD Oppeln, 4 IX 1922 r., b.p.

święta narodowego 3 Maja. Proszona o interwencję miejscowa policja niemiecka, pełniąca służbę na dworcu, zamiast przeciwdziałać poczynaniom napastników, zagroziła aresztowaniem polskich kolejarzy. W piśmie skierowanym do Opolu dyrekcja katowicka wyrażała w związku z tym incydem zdziwienie, że tamtejsza dyrekcja nie zadbała o wydanie podległym jej pracownikom dyspozycji zobowiązujących ich do powstrzymania się do nieprzyjaznych wystąpień, tak by możliwa była jak najlepsza współpraca obu stron. Jednocześnie zapewniano, że personel podległy dyrekcji katowickiej pouczono, aby w przyszłości, dla uniknięcia sytuacji konfliktowych, z okazji świąt narodowych nie zdobił pociągów kierowanych do stacji pogranicznych⁷⁶. Do podobnego incydentu doszło wówczas również na stacji Karb, gdzie grupa nieuprawnionych osób wymusiła zatrzymanie pociągu oraz zdarła polskiego orła z lokomotywy i wybiła szybę. W piśmie do dyrekcji opolskiej dyrekcja katowicka domagała się odnalezienia winnych tego incydentu i zapewnienia, by podobne zdarzenia nie powtarzały się w przyszłości⁷⁷. W późniejszym piśmie do dyrekcji opolskiej starosta (landrat) bytomski, powołując się na ustalenia policji, wyjaśniał, że zawiadowca stacji w Karbie zatrzymał pociąg na polecenie otrzymanego z nieznanego mu bliżej urzędu. Postulował on powołanie komisji mieszanej dla wyjaśnienia incydentu w Karbie⁷⁸.

W maju i czerwcu 1923 r. do Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach wpływała korespondencja z Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu w związku z pobiciem niemieckiej drużyny pociągu towarowego w Chebziu. Napastnikami mieli być polscy pracownicy kolejowi. Informując w lipcu 1923 r. o wynikach wszczętego w tej sprawie śledztwa, dyrekcja katowicka doniosła jednak, że pobicia dopuściła się grupa nieznanymi nastolatki. Obiecano, że odtąd policja będzie co 1–2 godziny patrolować dworzec w Chebziu. Ponieważ sprawcami pobicia nie byli pracownicy kolejowi, oddalono niemieckie roszczenia w sprawie odszkodowania z tego tytułu⁷⁹. W lipcu 1924 r. dyrekcja opolska skierowała do Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu skargę na postępowanie władz polskich w Kępnie, gdzie niemieckiemu personelowi pociągowemu nie zezwalało na wychodzenie poza obręb dworca kolejowego. Dyrekcja poznańska odpowiedziała, że „urzędnicy niemieccy zatrudnieni w ruchu sąsiedzkim są uprawnieni do przebywania jedynie

⁷⁶ *Ibidem*, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 6 V 1923 r., b.p.

⁷⁷ *Ibidem*, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 12 V 1923 r., b.p.

⁷⁸ *Ibidem*, Pismo starosty (landrata) bytomskiego do RBD Oppeln, 20 VII 1922 r., b.p.

⁷⁹ *Ibidem*, Pismo DKP Katowice do RBD Oppeln, 25 VII 1923 r., b.p.

na terenie kolejowym”. Wskazywano, że praktyka taka jest stosowana również przez władze niemieckie wobec urzędników polskich na stacji w Kluczborku⁸⁰. W grudniu tego samego roku władze województwa poznańskiego, działając z inicjatywy miejscowej dyrekcji kolei, podjęły jednak decyzję spełniającą oczekiwania dyrekcji opolskiej. Uznano, że personel niemiecki „przybywający do stacji zdawczych w Kępnie i Hanulinie” może „opuszczać teren kolejowy i przebywać w obrębie gminy, po uprzednim jednak zgłoszeniu się w stacyjnym biurze paszportowym”. Wydano w tej sprawie odpowiednie zarządzenie starostwu powiatowemu w Kępnie⁸¹.

W listopadzie 1925 r. dużego rozgłosu nabrała sprawa incydentu na stacji w Nędzy, gdzie pobito polskiego maszynistę Józefa Walusza. Został on pod groźbą użycia broni zmuszony do opuszczenia lokomotywy przez dwóch niemieckich policjantów i dwóch strażników kolejowych. Następnie uderzono go tak, że stracił przytomność. Gdy się ocknął, osadzono go w areszcie. Z użyciem gróźb wymuszono na nim złożenie nieprawdziwego oświadczenia na temat całego incydentu, a później odesłano go do Katowic⁸². Sprawa ta została nagłośniona przez polską prasę. Pisała o niej również prasa niemiecka, która jednak zarzucała stronie polskiej dwulicowość i przedstawianie sprawy w fałszywym świetle. Sprawcą pobicia Walusza okazał się strażnik Thaler. Władze niemieckiej prowincji górnośląskiej uznały jego postępowanie za nieuprawnione. W związku z tym postanowiono przenieść go do pracy na innym terenie, do Trzebiny na południowym skraju powiatu prudnickiego. O ewentualnym odszkodowaniu dla Walusza miała zdecydować powołana w tym celu komisja mieszana⁸³.

Walka z przemysłem

Wśród problemów, jakimi zajmowała się Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu, znajdowały się również sprawy dotyczące walki z przemysłem. Sąsiedzka komunikacja wymienna i tranzytowa na pogranicznym obszarze Górnego Śląska

⁸⁰ APO, RBD Opole, sygn. 28, Pismo Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu (dalej: DKP Poznań) do RBD Oppeln, 9 VIII 1924 r., b.p.

⁸¹ *Ibidem*, Pismo DKP Poznań do RBD Oppeln, 8 XII 1924 r., b.p.

⁸² *Ibidem*, Pismo władz okręgowych polskiego Związku Maszynistów w Katowicach do okręgowego szefa niemieckiego Związku Maszynistów (Kreisvorstand des deutschen Lokomotivführer Verbandes) w Opolu – odpis, b.p.

⁸³ *Ibidem*, Pismo nadprezydenta prowincji górnośląskiej do RBD Oppeln, 26 VI 1926 r., b.p.

dawała bowiem okazję do uprawiania tego procederu⁸⁴. W okólniku z 9 VIII 1922 r., adresowanym do całego podległego jej personelu, dyrekcja opolska wskazywała na obowiązujący zakaz omijania placówek celnych na pogranicznych stacjach kolejowych. Podróżni mogli korzystać tylko z wyznaczonych tras, a naruszanie tych zasad było zagrożone surowymi karami⁸⁵. Część podróżnych znajdowała jednak sposoby uchylecia się do kontroli celnej. Na przełomie lat 1923 i 1924 służby podległe Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu oraz Prezydium Policji w Gliwicach zauważyły, że już od dłuższego czasu podróżni z pociągów osobowych kursujących na trasie Chebzie – Orzegów – Bobrek – Bytom z terytorium polskiego na niemieckie zaraz po przekroczeniu granicy wyrzucają z okien paczki z żywnością i innymi towarami podlegającymi ocłeniu. Wspólnicy podróżnych zbierali te paczki i odnosili do miejsc, gdzie je ukrywano. Praktyki te, mające na celu uchylecie się od opłat celnych, były nie tylko źródłem strat dla skarbu państwa w Polsce i Niemczech, ale także stwarzały zagrożenie dla zdrowia i życia kolejarzy. Organy celne i policyjne nie były w stanie samodzielnie uporać się z tym procederem, w związku z czym zwrócono się o pomoc i współpracę do służb kolejowych⁸⁶. W tej sytuacji w początkach stycznia 1924 r. Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach wydała okólnik zobowiązujący drużyny konduktorskie do obserwowania pociągu z okien po obu stronach po przekroczeniu granicy. W razie zauważenia, że doszło do wyrzucenia jakiegoś przedmiotu, należało wysledzić sprawcę i wydać go w ręce policji na najbliższej stacji wraz z odpowiednim raportem. Konduktor miał też przekazać odnośną informację naczelnikowi bądź dyżurnemu ruchu na danej stacji pogranicznej⁸⁷.

Zdarzało się, że w praktykach przemytniczych brali udział kolejarze, a nawet celnicy. Tak np. w początkach września 1922 r. na stacji w Fosowskim, na terytorium niemieckim, zaobserwowano, że polski kolejarz Jan Spojda, zamieszkały w Lublińcu, ukrył w lokomotywie dwie paczki z przemycanymi towarami. Tego dnia nie pełnił on jednak obowiązków służbowych, lecz podróżował w mundurze kolejarzskim jako zwykły pasażer. W przemycie pomagał mu palacz Piotr Drynda (Peter Drinda) z Fosowskiego. Na pogranicznej stacji w Pludrach, po stronie niemieckiej, tamtejszy

⁸⁴ Zob. Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 199.

⁸⁵ APO, RBD Opole, sygn. 27, Abschrift. Verhalten auf den Grenzbahnhöfen auf der polnisch-deutschen Grenzen, 9 VIII 1922 r., b.p.

⁸⁶ APO, RBD Opole, sygn. 28, Okólnik nr 1 DKP Katowice, 4 I 1924 r.; Rundschreiben, 4 I 1924 r., b.p.

⁸⁷ *Ibidem*.

urzędnik przeszukał lokomotywę, znajdując paczki z kontrabandą. W związku z tym zatrzymano Spojdę i przewieziono do Dobrodzienia, gdzie miał stanąć przed sądem. Zatrzymanie go było możliwe dzięki temu, że w tym czasie nie wykonywał on czynności służbowych. Po 48 godzinach sąd zwolnił go za kaucją⁸⁸. Wieść o zatrzymaniu Spojdy błyskawicznie dotarła do Lublińca. Tamtejsza policja, po telefonicznym potwierdzeniu informacji w Pludrach, „zrewanżowała” się, zatrzymując jednego z niemieckich podróżnych, który w ten sposób stał się swego rodzaju zakładnikiem⁸⁹. Na podróżnym tym wymuszono ponadto usunięcie z wierzchniego odzienia wstążki ze śląskim orłem. Zwolniono go po kilku godzinach, pozwalając na powrót do miejsca zamieszkania w Kluczborku⁹⁰. W związku z opisaną sprawą komisariat policji w Fosowskim zwrócił się do władz rejencji opolskiej o podjęcie u władz polskich działań zmierzających do wykluczenia Spojdy z ruchu transgranicznego. Zwracano uwagę, że uprawianie przemytu jest szczególnie ułatwione w przypadku kolejarzy i dlatego do pracy w takim ruchu można dopuszczać tylko osoby z odpowiednim poczuciem obowiązku. Proszono też o spowodowanie, aby w przyszłości policja polska nie podejmowała takich działań, jak miało to miejsce w Lublińcu. Odpis korespondencji w tej sprawie trafił do akt Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu⁹¹.

W listopadzie 1925 r. na pogranicznej stacji w Chałupkach, po stronie niemieckiej, jeden z polskich celników, Joachim Błędowski, zauważył dwóch przemytników, którzy po wyjściu z ukrycia wskoczyli z jakimiś paczkami do pociągu jadącego do Polski. Spłoszeni przez konwojentów – strażników celnych, wyskoczyli oni jednak z powrotem. Obaj zostali ponownie zaobserwowani przez Błędowskiego, gdy w środku nocy próbowali wskoczyć do pociągu towarowego. Każdy z nich niósł po dwie paczki, a towarzyszyli im miejscowi celnicy niemieccy. Pociąg jednak ruszył z miejsca tak ostro, że nie udało im się załadować paczek⁹². Niefortunni przemytnikami okazali się dwaj mieszkańcy Wodzisławia. Zagadnięci przez Błędowskiego, zachowywali się wyzywająco. Podobnie zachował się jeden z towarzyszących im celników niemieckich. Oświadczył on, że to, co robi (tj. udział w przemyście), należy do jego obowiązków służbowych⁹³. Błędowski

⁸⁸ APO, RBD Opole, sygn. 27, Pismo komisariatu policji w Fosowskim do władz rejencji opolskiej – odpis, 9 IX 1922 r., b.p.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ *Ibidem*, Relacja Roberta Nergera na temat zatrzymania go przez policję w Lublińcu, 7 IX 1922 r., b.p.

⁹¹ *Ibidem*, Pismo władz rejencji opolskiej do RBD Oppeln, 13 IX 1922 r., b.p.

⁹² APO, RBD Opole, sygn. 28, Sprawozdanie Joachima Błędowskiego, 6 XI 1925 r., b.p.

⁹³ *Ibidem*.

opisał to wszystko w sprawozdaniu, którego odpis trafił również do Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu⁹⁴. W ślad za tym Konsulat Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Bytomiu przedstawił całą sprawę w piśmie skierowanym do prezydenta rejencji opolskiej. Kopia pisma została przesłana do wiadomości Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu. Proszono o wydanie dyspozycji zapobiegających wsiadaniu przemytników do pociągów jadących do Polski⁹⁵. Do sprawy tej ustosunkował się niemiecki urząd ruchu kolejowego w Raciborzu w piśmie do dyrekcji opolskiej. Stwierdził on, że obsługa stacji w Chałupkach nie wie nic na temat opisanych zdarzeń. Nadmieniono przy tym, że polscy celnicy nie są uprawnieni do interwencji na tej stacji. Wskazywano, że służby kolejowe mogą czuwać tylko nad tym, aby osoby cywilne nie wchodziły na tory w miejscach objętych zakazem, oraz wymierzać kary policyjne w podobnych przypadkach, co też ma miejsce. Zwracano uwagę na nadzwyczajną trudność w utrzymywaniu obcych osób z dala od stacji w Chałupkach, zwłaszcza w nocy, ponieważ istniał do niej swobodny dostęp ze wszystkich stron. Zapewniano jednak, że personel w Chałupkach został ponownie zobowiązany do dbałości o to, aby obce osoby nie zbliżały się do objętych zakazem miejsc na terenach kolejowych⁹⁶.

Podsumowanie

Stosunki polsko-niemieckie w latach 20. XX w. są dość powszechnie postrzegane jako złe lub bardzo złe. Dotyczy to również obustronnych kontaktów w sferze życia gospodarczego. Wymowa akt wytworzonych przez Dyrekcję Kolei Rzeszy w Opolu w znacznej mierze kontrastuje jednak z tym obrazem. Również w nich nie brakuje dokumentów nt. różnego rodzaju sytuacji konfliktowych, zwłaszcza w odniesieniu do pierwszych tygodni i miesięcy po dokonanych w 1922 r. podziale Górnego Śląska. Zdecydowanie dominują jednak materiały świadczące o obustronnej woli współpracy polskich i niemieckich władz kolejowych. Obie strony z reguły starały się polubownie rozstrzygać ewentualne kwestie sporne. Bez większych problemów znajdowano wspólny język w sprawach zawodowych, wolny od uprzedzeń natury politycznej. Nie przeszkadzała w tym nawet świeża jeszcze

⁹⁴ *Ibidem*.

⁹⁵ *Ibidem*, Pismo Konsulatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Bytomiu do prezydenta rejencji opolskiej, 7 I 1926 r., b.p.

⁹⁶ *Ibidem*, Pismo urzędu ruchu kolejowego w Raciborzu do RBD Oppeln, 22 I 1926 r., b.p.

pamięć o bolesnych dla obu stron doświadczeniach z okresu plebiscytu i powstań śląskich. Jak widać na tym przykładzie, nawet w trudnych realiach politycznych tamtego okresu możliwe były dobrosąsiedzkie relacje polsko-niemieckie. Można tylko ubolewać, że późniejszym czasie dominujący wpływ na kształtowanie tych relacji uzyskiwały inne środowiska o radykalnie odmiennym nastawieniu.

BIBLIOGRAFIA

- Archiwum Państwowe w Opolu
Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu, sygn. 1, 8, 11, 12, 13, 18, 25, 27, 28.
„Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej” 1922, nr 44, poz. 369, 371.
„Oberschlesien im Bild”, 1925.
Anschriftenverzeichnis der alten Oppelner Eisenbahner, hrsg. von Hans Hilmar Goebel, [Wuppertal] 1953.
Bereszyński Zbigniew, *Architektura kolejowa w historii, krajobrazie i układzie przestrzennym Opola. Budownictwo kolejowe i rozwój miasta w XIX i XX wieku. Materialne pomniki przeszłości*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2016, s. 51–88.
Emmerling Ryszard, Zajączkowska Urszula, *Opole. Stolica województwa opolskiego*, Opole 2003.
Filipczyk Joanna, *Architektura okresu międzywojennego w Opolu*, [w:] *Almanach miejski. Opolanin 2002*, Opole 2002, s. 73.
Gottwaldt Alfred, *Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920–1945*, Freiburg 2009.
Keller Dawid, *Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1922–1939. Geneza, podstawy prawne, organizacja i funkcjonowanie*, Rybnik 2013.
Nadolski Mieczysław, *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. Dawid Keller, Rybnik 2012, s. 109–130.
Przegiętka Marcin, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015.
Scharf Hans-Wolfgang, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981.
Studium historyczno-urbanistyczne miasta Opola, t. 1: *Opole-Śródmieście*, oprac. Jerzy Ilkosz, Wiesława Wilczyńska-Koper, Małgorzata Wójtowicz, cz. 1, Wrocław 1990.
Tajchert Andrzej, *Kolej wąskotorowa Wieluń – Praszka – Olesno*, Rybnik 2013.

SUMMARY

One of the consequences of the division of Upper Silesia made in 1922 was the creation of two separate railway directorates: Directorate of German National Railway in Opole and the Directorate of Polish State Railways in Katowice. Both directorates cooperated in matters regarding the maintenance of local railroad routes and cross-border exchange and transit rail traffic. As a general rule, both sides strived to amicably settle possible problematic issues. It was easy to find common language, free of political prejudice, when discussing professional matters. The activities of the directorate in Opole are reflected in a quite extensive collection preserved in the State Archive in Opole. It encompasses, among other files, documents concerning the cross-border rail communication in the Upper Silesian part of the Polish–German borderland. Documentation covering the issues of cross-border and transit rail traffic in other areas, with a particular focus on German railway links with East Prussia via Polish territory. A considerable part of the preserved materials concerns border incidents, especially rather dramatic events accompanying the division of Upper Silesia in 1922. Documents created by both directorates as a part of the fight against smuggling on the Polish–German borderland also require particularly detailed presentation.

O AUTORZE

dr hab. Zbigniew Bereszyński, historyk, niezależny badacz, zajmuje się głównie historią społeczno-polityczną Śląska Opolskiego, autor m.in. monografii: *NSZZ „Solidarność” i rewolucja solidarnościowa na Śląsku Opolskim*, Opole 2014, oraz *Komunistyczny aparat bezpieczeństwa i ludność niemiecka na Górnym Śląsku w latach 1945–1990*, Opole–Gliwice 2019 (wydanie niemieckie: *Der kommunistische Sicherheitsapparat und die deutsche Bevölkerung in Oberschlesien zwischen 1945 und 1990*, Opole 2020). Adres e-mail: zbereszynski@wp.pl

