

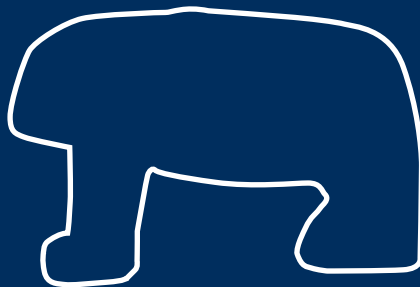


Uniwersytet  
Wrocławski

Wrocławskie Towarzystwo Miłośników Historii  
Oddział Polskiego Towarzystwa Historycznego



# ŚLĄSKI KWARTALNIK HISTORYCZNY SOBÓTKA



ROCZNIK LXXVII (2022)  
NR 3



U N I W E R S Y T E T   W R O C Ł A W S K I  
W R O C Ł A W S K I E   T O W A R Z Y S T W O   M I Ł O Ś N I K Ó W   H I S T O R I I  
O D D Z I A Ł   P O L S K I E G O   T O W A R Z Y S T W A   H I S T O R Y C Z N E G O

**ŚLĄSKI**  
**KWARTALNIK HISTORYCZNY**  
**SOBÓTKA**

ROCZNIK LXXVII (2022) NR 3

REDAKCJA / Editorial Board

Tomasz Przerwa (Wrocław, Redaktor naczelny / Editor-in-chief)  
Robert Kołodziej (Wrocław, Zastępca redaktora naczelnego / Deputy Editor)  
Wojciech Kucharski (Wrocław, Zastępca redaktora naczelnego / Deputy Editor)  
Miron Urbaniak (Wrocław, Redaktor tematyczny / Section Editor)  
Marek L. Wójcik (Wrocław, Sekretarz / Secretary)

KOMITET NAUKOWY / Scientific Committee

Joachim Bahlcke (Universität Stuttgart)  
Marie Bláhová (Univerzita Karlova, Praha)  
Tomasz Jurek (Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk)  
Ryszard Kaczmarek (Uniwersytet Śląski w Katowicach)  
Padraic Kenney (Indiana University, Bloomington)  
Teresa Kulak (Uniwersytet Wrocławski)  
Martin Pelc (Slezská univerzita v Opavě)

ADRES REDAKCJI / Editorial Office

ul. Szewska 49, 50-139 Wrocław, Polska / Poland

<http://sobotka.uni.wroc.pl>

e-mail: [sobotka@uwr.edu.pl](mailto:sobotka@uwr.edu.pl)

Prace publikowane w „Sobótce” są recenzowane /  
ŠKH „Sobótka” is a peer reviewed journal

Wydanie czasopisma zostało sfinansowane przez Instytut Historyczny  
Wydział Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Wrocławskiego

Właściciel praw autorskich: Uniwersytet Wrocławski

Czasopismo opublikowane na licencji Creative Commons  
Uznanie autorstwa-bez utworów zależnych 4.0 (CC BY-ND 4.0).



<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/deed.pl>

Tłumaczenie na język angielski i korekta językowa /  
English translation and proofreading: Marek Misiak

Opracowanie redakcyjne / Editorial development: Redakcja

Korekta / Proofreading: Zofia Smyk

Skład / Typesetting: Aleksandra Kumaszką, [eBooki.com.pl](http://eBooki.com.pl)

Wersją pierwotną czasopisma jest wydanie papierowe /  
The hard copy edition is the reference version for this journal

e-ISSN 2658-2082 | PL ISSN 0037-7511

Uniwersytet Wrocławski  
Wydział Nauk Historycznych i Pedagogicznych  
Instytut Historyczny

<http://wnhip.uni.wroc.pl/Instytut-Historyczny>



## SŁOWO WSTĘPNE OD REDAKTORÓW WYDANIA

180 lat temu pierwszy, publicznie dostępny pociąg pokonał trasę z Wrocławia do Oławy, co zwykle uznaje się za początek transportu kolejowego na ziemiach polskich. Uroczysty przejazd zorganizowano 22 V 1842 r., a skład ciągnięty przez lokomotywę *Silesia* pokonał odległość 26 km w 42 minuty. Śladem Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahngesellschaft) poszły liczne spółki, następnie zaś władze krajowe. W 1845 r. uruchomiono pierwszy odcinek Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, która łączyła Królestwo Polskie z Galicją. Kolejne lata i dekady przyniosły boom inwestycyjny, który objął sąsiednie regiony, całą Europę i pozostałe kontynenty. Kolej stawała się nośnikiem postępu, warunkiem dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego, fundamentem polityki państwa. Na przełomie XIX i XX w. praktycznie zdominowała ona transport lądowy, po czym zaczęła stopniowo ustępować pola motoryzacji. Do dziś zalicza się do infrastruktury strategicznej, a o jej randze świadczy m.in. decyzja Unii Europejskiej o ustanowieniu roku 2021 „Europejskim Rokiem Kolei”. Na tej podstawie mogłoby się wydawać, że historia transportu kolejowego (i jego wpływu na pozostałe dziedziny życia) była i jest przedmiotem szerokich, interdyscyplinarnych badań. W kręgu nauki anglosaskiej czy niemieckiej tematyka kolejowa stanowi przedmiot pogłębionej refleksji, ale na gruncie polskim długo nie budziła poważniejszego zainteresowania historyków<sup>1</sup>. Ostatnie lata przyniosły wprawdzie pewną zmianę i szereg ważnych opracowań, część problemów nadal jednak czeka na gruntowne przedstawienie. Wypadałoby zresztą poszerzyć perspektywę, uwzględnić różne elementy kolejowej rzeczywistości. Stąd autorzy studiów prezentowanych w niniejszym zeszycie „Sobótki” przybliżają różnorodne wątki i warstwy dziejów kolei na Śląsku, w Polsce i na świecie. Prezentują różne spojrzenia i doświadczenia, dając świadectwo możliwości w zakresie badań nad historią kolei.

Mateusz Nowikiewicz pisze o chińskim ruchu na rzecz odzyskania kontroli nad szlakami kolejowymi (z rąk europejskich), co może budzić skojarzenia z tendencjami do ograniczenia wpływów obcych kapitałów (i pracowników) w kolejnictwie na ziemiach polskich. Jacek Jędrzyak udowadnia na przykładzie Pomorza,

---

<sup>1</sup> O niedostatkach polskiej historiografii dziejów kolei zob. m.in.: Dawid Keller, *Historiografia dziejów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Kolei Górnośląskiej. Stan badań, potrzeby badawcze*, „Zeszyty Chorzowskie”, 18 (2018), s. 29–41.

że dla czynników wojskowych kolej stanowiła istotne udogodnienie i zarazem zagrożenie, dlatego stanowiła przedmiot analiz i dyskusji, zwłaszcza w obliczu zmian granic państwowych po 1918 r. Grzegorz Piotrowski zachęca do spojrzenia na stację kolejową i podróż pociągiem okiem mieszkańców peryferyjnych okolic, których Wielka Wojna przenosi w nowy wymiar „nowoczesności”. Wykorzystuje do tego powieść Józefa Wittlina pt. *Sól ziemi* i inne świadectwa kultury. Piotr Uwi-jała opisuje transporty z materiałem wojennym zakupionym przez Wojskową Misję Zakupów w Paryżu, które pozwoliły zaopatrzyć polskie wojsko w sprzęt konieczny do obrony odrodzonej państwowości. Ten obszerny tekst rekonstruuje organizację tych przewozów, wskazując na związane z tym trudności oraz pewną wspólnotę doświadczeń europejskich krajów po zakończeniu I wojny światowej. Zbigniew Bereszyński zwrócił uwagę na funkcjonowanie dyrekcji kolei w Opolu, powstałej po 1922 r. dla pozostałej w Niemczech części Górnego Śląska, której „alter ego” była polska dyrekcja katowicka. Na przykładzie niedokończonych inwestycji w Górach Izerskich Tomasz Przerwa pokazał potrzeby, nadzieje i slogany towarzyszące projektom kolejowym. Paweł Jakuboszczak zwrócił uwagę na specyfikę Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej, której kształt i funkcjonowanie po 1945 r. były wypadkową zmian granic, rozwoju górnictwa węgla brunatnego i modernizacji transportu. Z kolei Dawid Keller identyfikuje porozumienia graniczne zawierane przez Polską Rzeczpospolitą Ludową z sąsiednimi państwami oraz przedstawia zasady codziennego funkcjonowania ruchu granicznego w południowo-wschodniej Polsce, gdzie Polskie Koleje Państwowe korzystały m.in. z tranzytu przez terytorium ZSRR, a polskie dążenia do wzmocnienia eksportu węgla znalazły umiarkowane wsparcie strony czechosłowackiej.

Dawid Keller, Tomasz Przerwa



MATEUSZ NOWIKIEWICZ  
Uniwersytet Wrocławski  
ORCID: [0000-0002-9245-0839](https://orcid.org/0000-0002-9245-0839)

## „NIEMIŁE PRZEBUDZENIE” – WIELKA BRYTANIA WOBEC CHIŃSKIEGO RUCHU NA RZECZ ODZYSKANIA PRAW DO KOLEI (1905–1911)

### RUDE AWAKENING – GREAT BRITAIN AND THE CHINESE RAILWAY RIGHTS RECOVERY MOVEMENT (1905–1911)

**ABSTRACT:** The purpose of this article is to present a certain episode from the history of railroads in China – the reaction of diplomats and British business entities to the actions of the Railway Rights Recovery Movement (*shouhui luquan yundong*) during the final years of the Qing dynasty rule. First, a broader historical context is outlined, and within it the earliest attempts to establish railway infrastructure in the Middle Kingdom and Chinese policy on this matter. Then, British activities, aimed at protecting the concession to build the railway link between Shanghai, Hangzhou and Ningbo, are described. An important thread is the issue of the way of thinking and reaching certain conclusions among British diplomats and so-called China Hands regarding the growing assertiveness of China in its relations with global powers, which was observed at that time, and an increasing resistance of this country against external economic control, including the area of railway investments.

**KEYWORDS:** Chinese railways, Li Hongzhang, Sheng Xuanhuai, Yuan Shikai, Tang Shouqian, John Nevell Jordan, Ernest Mason Satow, New Administration

Tuż po zakończeniu drugiej wojny opiumowej (1856–1860) brytyjskim przemysłowcom mogłoby się wydawać, że zapisy kończącej ją konwencji pekińskiej (1860 r.), wreszcie wyważyły bramy dla nieskrępowanej penetracji ekonomicznej cesarstwa dynastii Qing. Wszak udało się przymusić Chiny (poprzez ratyfikację dotąd nierespektowanego traktatu z Tianjinu, 1858 r.) do nawiązania oficjalnych relacji dyplomatycznych z zamorskimi potęgami, otwarcia szeregu portów na

handel z zagranicą, *de facto* legalizacji opium (aczkolwiek sam dokument nie wzmiankował tego *expressis verbis*) i otwarcia całego kraju dla chrześcijańskich misjonarzy<sup>1</sup>. Tym samym ogromny, bo liczący ok. 400 mln potencjalnych klientów, chłonny rynek chiński stanął otworem przed wielkim przemysłem brytyjskim<sup>2</sup>. I choć z każdym upływającym rokiem wymiana handlowa przybierała na intensywności, to aż do lat 90. XIX w. fizyczna obecność cudzoziemców i ich przedsięwzięć ekonomicznych w Państwie Środka ograniczała się niemal wyłącznie do wąskich – w praktyce wyłączonych spod chińskiej kontroli – enklaw w portach traktatowych. Olbrzymi interior cesarstwa, wraz z jego zasobami naturalnymi, nadal pozostawał niedostępny dla zagranicznych inwestorów. Władze qingowskie, godząc się na te czy inne ustępstwa wobec mocarstw, dbały jednocześnie, aby ewentualne inkursje w domenę wyłącznie chińskiej jurysdykcji, drogą polityki faktów dokonanych czy precedensu, nie niszczyły kolejnych bastionów suwerenności Chin.

Jednym z obszarów, na który przez długie dekady konsekwentnie nie wpuszczano bezpośrednich zagranicznych inwestycji oraz instrumentów nadzoru, była infrastruktura kolejowa na terenie cesarstwa (oczywiście z wyjątkiem cudzoziemskich settlementów, które od samego początku wznoszono na obraz i podobieństwo zachodnich metropolii<sup>3</sup>). Pierwsze próby wybudowania linii kolejowych przez zagranicznych inwestorów, podejmowane jeszcze w latach 60. i 70. XIX w., spotkały się z kategorycznym (i skutecznym!) oporem władz qingowskich<sup>4</sup>. Namacalnym

<sup>1</sup> Wzmianka o legalizacji (warunkowej) handlu opium pojawiła się dopiero w specjalnym porozumieniu (8 XI 1858 r.), precyzującego zapisy traktatu z Tianjinu. Tekst wspomnianych trzech dokumentów: *Treaties Between the Empire of China and Foreign Powers: Together with Regulations for the Conduct of Foreign Trade, Conventions, Agreements, Regulations, etc., etc., etc., and the Peace Protocol of 1901*, ed. William Frederick Mayers, Shanghai 1901, s. 8–31.

<sup>2</sup> Frederick Wakeman, *The Canton trade and the Opium War*, [w:] *The Cambridge History of China*, ed. John King Fairbank, vol. 11: *Late Ch'ing 1800–1912*, Part I, Cambridge 1980, s. 173.

<sup>3</sup> Z tymże zastrzeżeniem, że dopiero w kwietniu 1895 r. pojawiła się, prawnie zawarowana (na mocy artykułu szóstego traktatu pokojowego z Shimonoseki) możliwość budowania zakładów produkujących dobra konsumpcyjne. Prawo to najpierw wywalczyła sobie Japonia, a wraz z nią – poprzez klauzulę o najbardziej uprzywilejowanym kraju (*zui hui guo tiaokuan*, 最惠國條款) – pozostałe mocarstwa. Zob.: *Doc. no. 1895/3: Japan & China. Treaty of peace (with separate articles and Convention to prolong Armistice), 17 IV 1895*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China, 1894–1919*, ed. John Van Antwerp MacMurray, vol. 1: *Manchu Period (1894–1911)*, New York 1921, s. 21. Pojawiające się w artykule wyrazy chińskojęzyczne zostały opatrzone zapisem w sinogramach (tylko przy ich pierwszym pojawieniu się w tekście). Ta reguła odnosi się także do pozycji bibliograficznych w przypisach, gdzie zachowałem pisownię w znakach pisma chińskiego według standardu obowiązującego wówczas w miejscu wydania (personalia chińskich autorów w nawiasach kwadratowych zamieściłem zgodnie z obowiązującym w tym języku szykiem: najpierw nazwisko, następnie imię).

<sup>4</sup> Jeszcze w 1863 r. brytyjski inżynier Rowland Macdonald Stephenson bezskutecznie próbował zainteresować gubernatora prowincji Jiangsu Li Hongzhang (李鴻章) planem wybudowania

dowodem chińskiej determinacji w tej materii był los krótkiej (niecałe 15 km długości) linii kolejowej, łączącej od 1876 r. Szanghaj – już wówczas będący czołowym ośrodkiem wymiany handlowej Chin – z pobliskim Wusongiem. Ta nielegalnie poczyniona amerykańsko-brytyjska inwestycja została już w następnym roku wykupiona przez gubernatora generalnego regionu Liangjiang (prowincje Jiangsu, Anhui i Jiangxi) Shen Baozhena (沈葆楨) i następnie zdemontowana. Patrząc na dzieje tej linii kolejowej w oderwaniu od szerszego kontekstu, postronny obserwator mógłby uznać powyższe działania władz chińskich za przejaw ich nader ciasnych horyzontów intelektualnych oraz nadmiernego przywiązania do tradycji<sup>5</sup>. Jednak, jak przekonuje David Pong, Shen Baozhen „był modernizatorem a nie ograniczonym ksenofobem”<sup>6</sup>, natomiast decyzja władz chińskich o wykupie była w rzeczywistości motywowana wcale zasadnymi obawami o to, by ten bezprawnie poczyniony precedens nie przyczynił się w przyszłości do podobnych aktów samowoli ze strony mocarstw<sup>7</sup>.

---

przez Brytyjczyków połączenia kolejowego między Szanghajem a Suzhou (wówczas nadal pozostającym w rękach tajpingów). Zob.: Percy Horace Braund Kent, *Railway Enterprise in China*, London 1907, s. 2–3. Kilkanaście lat wcześniej (1849 r.) oficer US Navy William S. Ogden zasugerował możliwość budowy linii łączącej tajwański port Jilong z pobliskim zagłębiem węglowym (w pracy chińskiego historyka Mi Ruchenga została podana błędna data publikacji cytowanego przez niego artykułu z „The Chinese Repository”). Nie napotkałem jednak żadnego źródła mogącego wskazywać na wiedzę chińskich oficjeli o tymże projekcie. Zob.: Rucheng Mi [宓汝成], *Diguo zhuyi yu Zhongguo tielu* 帝国主义与中国铁路 [Imperializm a chińskie koleje żelazne], Beijing 2007, s. 20; *Journal of Occurrences: Visit of U.S. brig Dolphin to Formosa*, „The Chinese Repository”, 18 (1849), 7, s. 392. Osobne plany snuł jeden z liderów ruchu tajpingów Hong Rengan (洪仁玕). Jednak upadek powstańczego państwa w 1864 r. sprawił, że także i one nie doczekały się realizacji.

<sup>5</sup> Wspomniane wydarzenia w takich właśnie barwach próbowały przedstawić starsze (i niektóre nowsze) narracje: Dongchao Hu [胡棟朝], *Zhongguo tielu zhinan* 中國鐵路指南 [Przewodnik po chińskich kolejach], Shanghai 1905, s. 52; Mary Clabaugh Wright, *The Last Stand of Chinese Conservatism: the T'ung-chih Restoration 1862–1874*, Stanford 1962, s. 177–178, 274; Shixuan Jin [金士宣], Xu Wenshu [徐文述], *Zhongguo tielu fazhan shi* 中國鐵路發展史 [Historia rozwoju chińskich kolei], Beijing 2000, s. 10. Bardziej wyważona ocena działań Shen Baozhena i Li Hongzhang w tych wydarzeniach: Guoqi Li [李國祁], *Zhongguo zaoqi de tielu jingying* 中國早期的鐵路經營 [Zarządzanie wczesnymi kolejami chińskimi], Taipei 1976, s. 44–45.

<sup>6</sup> Cyt. za: David Pong [Pang Baiteng 龐百騰], *Confucian Patriotism and the Destruction of the Woosung Railway, 1877*, „Modern Asian Studies”, 7 (1973), 4, s. 648. Dość w tym miejscu wspomnieć, że ów oficjel zawiadywał wzniesionym pod koniec lat 60. XIX w. morskim kompleksem wojskowym w Mawei (*Mawei zaochuan chang*, 馬尾造船廠; prowincja Fujian). Przez pewien czas był to największy i najnowocześniejszy tego rodzaju obiekt w całej Azji Wschodniej. Zob.: *idem*, *Shen Pao-chen and China's Modernization in the Nineteenth Century*, Cambridge 1994, s. 178.

<sup>7</sup> Zob. argumentację Shena w kwestii nielegalności linii Szanghaj – Wusong: *China's Response to the West: A Documentary Survey 1839–1923*, ed. John King Fairbank, Ssu-yü Teng [Deng Siyu 鄧嗣禹], Cambridge, Mass. 1982, s. 116–117.

Demontaż linii Szanghaj – Wusong nie wykluczał jednak zainteresowania chińskich oficjeli zagadnieniem praktycznych walorów, które niesło ze sobą funkcjonowanie sprawnej infrastruktury kolejowej. Najgorętszym promotorem introdukcji technicznych innowacji w Chinach był wówczas Li Hongzhang – od 1870 r. gubernator generalny prowincji Zhili (w praktyce najważniejszy urząd prowincjonalny). W swoich memoriałach słanych do tronu przekonywał on o dużej użyteczności wojskowej oraz ekonomicznej linii kolejowych<sup>8</sup>. Jednocześnie wychodził z założenia, że angażowanie się w takie przedsięwzięcia nie może dokonywać się kosztem umniejszenia niezawisłości kraju<sup>9</sup>, dlatego odrzucił wspomniany wcześniej plan sir MacDonalda Stephensona. Optował natomiast za budową linii kolejowych wyłącznie pod chińskim nadzorem. Zaciągane na ten poczet pożyczki nie mogły zawierać klauzul umożliwiających cudzoziemcom sprawowanie zewnętrznej kontroli nad wydatkowanymi pieniędzmi ani też samą inwestycją, rola zachodnich inżynierów zaś miała być ściśle ograniczona do czynności bezpośrednio związanych z budową linii.

Rezultaty działań Li w tym obszarze nie prezentowały się imponująco, bowiem jego propozycje zderzały się z opozycją bardziej konserwatywnych oficjeli, wypunktowujących – w ich mniemaniu – negatywne następstwa introdukcji kolei w Chinach (możliwość przejścia przez agresora, wywodzony z *feng shui* zły wpływ na środowisko, a nawet potencjalne reperkusje społeczne). Równie trudnym zadaniem okazało się pozyskiwanie niezbędnych środków pieniężnych, otrzymywanych zarówno z Pekinu, jak i z zewnątrz (próby rozpisania dużych pożyczek zagranicznych przyniosły mizerne rezultaty). Dlatego do sierpnia 1894 r. (do wybuchu wojny z Japonią) udało mu się sfinalizować projekt budowy tylko jednej, nie licząc osobnego projektu na Tajwanie, linii kolejowej, łączącej Tianjin (stolica prowincji Zhili) z Shanhaiguan (281,5 km)<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Kwang-ching Liu [Liu Guangjing 劉廣京], *Li Hung-chang in Chihli: The Emergence of a Policy 1870–1875*, [w:] *Li Hung-chang and China's Early Modernization*, ed. Samuel Chu [Zhu Changling 朱昌陵], Kwang-ching Liu, London–New York 1994, s. 67; Ting-ye Kuo [Guo Tingyi 郭廷以], Kwang-ching Liu, *Self-strengthening: the pursuit of Western technology*, [w:] *The Cambridge History of China*, s. 511.

<sup>9</sup> David Pong, *Li Hung-chang and Shen Pao-chen: The Politics of Modernization*, [w:] *Li Hung-chang and China's Early Modernization*, s. 86. Na temat nieudanych prób pozyskania praw do budowy kolei w Chinach (do 1894 r.) zob. także: Robert Hart, John King Fairbank, *The I. G. in Peking: Letters of Robert Hart, Chinese Maritime Customs 1868–1907*, vol. 1, Cambridge, Mass. 1975, s. 41, 626.

<sup>10</sup> En-han Lee [Li Enhan 李恩涵], *China's Quest for Railway Autonomy 1904–1911: A Study of the Chinese Railway-Rights Recovery Movement*, Singapore 1977, s. 11–13; Mary Clabaugh



Pewien przełom przyniosła ze sobą wojna cesarstwa Qingów z Japonią. Chiiny nie były przygotowane do walki ze swym agresywnym sąsiadem, toteż niebawem zaczęły kołatać o zagraniczną pomoc finansową. Na początku 1895 r. stojący na czele Cesarskiej Agencji Ceł Morskich (*Da Qing huangjia haiguan zong shuiwu sishu*, 大清皇家海關總稅務司署) sir Robert Hart – znakomicie poinformowany Brytyjczyk na służbie chińskiej – podjął próbę pozyskania pożyczki w wysokości 300 tys. funtów szterlingów pod zastaw kopalni węgla w Kaiping (prowincja Zhili) oraz linii kolejowej Tianjin – Shanhaiguan. Co więcej, uzyskał on wówczas od rządu chińskiego ogólnikowo sformułowaną zgodę na budowę linii kolejowej przez podmiot brytyjski. Niepewna sytuacja wojenna (przede wszystkim zaś brak jasności co do postawy Japonii) sprawiła jednak, że ów plan ostatecznie się nie powiódł. Podobnie fiaskiem zakończyły się, podjęte jeszcze w tym samym roku, francuskie próby pozyskania praw do budowy linii kolejowych<sup>11</sup>.

Pierwszym krajem, któremu udało się znieść chiński monopol w tej materii, była carska Rosja. Wydarłszy Japonii część owoców jej świeżo wywalzonego zwycięstwa<sup>12</sup> i udzieliwszy pokonanym Chinom hojnej pożyczki (na poczet spłaty kontrybucji wojennej), Sankt Petersburg uzyskał rok później, w ramach zawartego z nimi tajnego układu sojuszniczego, prawo do budowy linii na terenie mandżurskich prowincji Heilongjiang oraz Jilin<sup>13</sup>. We wrześniu 1896 r. podpisana

---

Wright, *Introduction: The Rising Tide of Change*, [w:] *China in Revolution: The First Phase 1900–1913*, ed. Mary Clabaugh Wright, New Haven 1969, s. 16–17. Do momentu wybuchu wojny z Japonią linia została przedłużona w kierunku Mandżurii o kolejne 64 km (ze stacją końcową w Zhonghesuo, 中河所). Kent, *Railway Enterprise in China*, s. 42–43.

<sup>11</sup> Hart, Fairbank, *The I. G. in Peking*, vol. 2, s. 1012; Rucheng Mi, *Diguozhuyi yu Zhongguo tielu*, s. 52.

<sup>12</sup> W wyniku nacisków dyplomatycznych Rosji, Francji i Niemiec Japonia zrezygnowała z roszczeń do Półwyspu Liaotańskiego, który już w 1898 r. uzyskał status rosyjskiej dzierżawy (*de facto* w rosyjskim posiadaniu znalazł się już w grudniu 1897 r.). Zob.: Jakub Polít, *Japońska polityka zagraniczna 1895–1945*, Kraków 2015, s. 50–52; Wojciech Rojek, *Ekspansja mocarstw w Chinach i jej wpływ na rozwój stosunków międzynarodowych w latach 1895–1914*, Kraków 1990, s. 19–21; David Schimmelpenninck van der Oye, *The Immediate Origins of the War*, [w:] *The Russo-Japanese War in Global Perspective*, ed. John Steinberg et al., vol. 1, Leiden–Boston 2005, s. 30–33.

<sup>13</sup> *Doc. no. 1895/6, France & Russia (Franco-Russian Syndicate) & China – Contract for Chinese 4% Gold Loan of 1895, July 6, 1895*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China 1894–1919*, ed. John Van Antwerp MacMurray, vol. 1, s. 35–40; *Doc. no. 1896/5, Russia & China – Treaty of Alliance, May 1896*, [w:] *ibidem*, s. 81. Antyjapońskie przymierze rosyjsko-chińskie zostało zawarte 3 czerwca (wbrew temu, co sugerowałyby zamieszczona w opracowaniu źródłowym datacja). Podczas trudnych negocjacji, prowadzonych od kwietnia 1896 r., strona chińska starała się możliwie długo trzymać rosyjskie plany inwestycji kolejowych z dala od Mandżurii. Opór Li Hongzhang miał złamać dopiero, wystosowana przez Siergieja Wittego, oferta aliansu

została stosowna umowa, przyznająca stronie rosyjskiej prawo do utworzenia połączenia kolejowego między Nerczyńskiem a Władywostokiem – deklaratywnie celem usprawnienia przerzutu sił carskich do Mandżurii, na wypadek zaistnienia *casus foederis*<sup>14</sup>. Na przestrzeni następnych kilku lat zachodnie mocarstwa wraz z Japonią wzięły udział w wyścigu w podpisywaniu kolejnych umów z rządem chińskim (znanym też w literaturze pod nazwą „bitwy o koncesje”), przewidujących: dzierżawę poszczególnych baz morskich, pożyczki na rzecz uregulowania zagranicznych zobowiązań finansowych, eksploatację bogactw naturalnych w głębi kraju, czy w końcu budowę linii kolejowych. W przypadku tych ostatnich można mówić o swoistym kolejowym boomie (z pewnością w porównaniu z okresem sprzed 1896 r.). Jeśli bowiem zsumować długość wszystkich połączeń kolejowych mających powstać w Chinach na mocy wynegocjowanych wówczas (łącznie dwudziestu) umów, wyniosłaby ona ponad 10 tys. km<sup>15</sup>. Mocarstwa, udzielając w tym zakresie pożyczek Chinom, starały się (choć nie zawsze z powodzeniem) roztoczyć możliwie dużą kontrolę nad powstającymi inwestycjami. Czy to poprzez nadzór procesu budowy (zewnątrzny audyt nad wydawanymi środkami finansowymi, wyłączność na dostawy materiałów oraz taboru kolejowego, czy też prawo wyboru inżynierów kierujących budową), zakres czerpania zysków z eksploatacji linii, która ponadto na ogół stanowiła zabezpieczenie dla zaciąganej pożyczki, czy nawet ograniczając możliwości Chinom w zakresie budowy własnych kolei w sąsiedztwie obszaru objętego koncesją<sup>16</sup>. Rząd centralny, osłabiony militarnie oraz ekonomicznie po przegranej wojnie z Japonią, nie był w stanie skutecznie przeciwstawić się temu naporowi.

---

z Petersburgiem i prawdopodobnie (bowiem dotąd żaden badacz nie dostarczył niezbitych dowodów) łapówka w wysokości 3 mln rubli. Zob.: Sarah Crosby Mallory Pa ine, *Imperial Rivals: China, Russia and Their Disputed Frontier 1858–1924*, London–New York 1996, s. 185–186.

<sup>14</sup> *Doc. no. 1896/5, Russia & China – Contract for Construction and Operation of Chinese Eastern Railway, September 8, 1896*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China*, s. 74–77.

<sup>15</sup> Do końca 1911 r. w Chinach wybudowano łącznie 9292 km torów (państwowe i prywatne inwestycje chińskie oraz projekty zagraniczne). Henry Woodhead podał minimalnie większą wartość (9312 km). Zob.: Rucheng Mi, *Diguozhuyi yu Zhongguo tielu*, s. 530.; *The China Year Book 1912*, ed. Henry Thurburn Montague Bell, Henry George Wandesforde Woodhead, Shanghai 1912, s. 163–167. Warto na marginesie dodać, że jeszcze w 1889 r. Robert Hart (profetycznie, w świetle późniejszych wydarzeń) przekonywał o „światlanej przyszłości, rozpościerającej się przed cywilnymi inżynierami w tym [Chinach – M.N.] kraju”. Cyt. za: Hart, Fairbank, *The I. G. in Peking*, vol. 1, s. 760.

<sup>16</sup> En-han Lee, *China's Quest for Railway Autonomy*, s. 24.



Władze chińskie nie przyglądały się jednak poczynaniom mocarstw z założonymi rękoma. Za konieczne uznano wzniesienie prawnych i instytucjonalnych fundamentów, umożliwiających w przyszłości skuteczną rywalizację ekonomiczną z mocarstwami. Już w styczniu 1897 r. powołano Chińskie Naczelne Przedsiębiorstwo Kolejowe (*Zhongguo Tielu Zong Gongsi*, 中國鐵路總公司), którego zadaniem była realizacja dużych projektów kolejowych pod państwowym patronatem oraz pozyskiwanie zagranicznych środków na ten cel. Na jego czele stanął Sheng Xuanhuai (盛宣懷), od lat przeszczepiający na rodzimy grunt zachodnie rozwiązania, w poglądach na ekonomię zaś zwolennik państwowego interwencjonizmu<sup>17</sup>. Kolejne kroki podejmowano w atmosferze doniosłych przeobrażeń w Chinach, towarzyszących Nowej Administracji (*Xinzheng*, 新政). W lipcu 1901 r. – niecały rok po zdobyciu Pekinu i pokonaniu „bokserskich” milicji przez koalicyjną armię mocarstw – ówczesny gubernator generalny Liangjiang Liu Kunyi (劉坤一) oraz kierujący administracją regionu Huguang (prowincje Hubei i Hunan) Zhang Zhi-dong (張之洞) wystosowali wspólny memoriał do tronu, wzywający do szerokich reform w wielu dziedzinach. W odniesieniu do komunikacji kolejowej obaj wykazali konieczność nakreślenia ogólnokrajowego zbioru regulacji, mogącego stanowić prawną podstawę utrzymywania w ryzach obcej penetracji ekonomicznej<sup>18</sup> (ich brak w praktyce umożliwiał zagranicznym firmom bezkarne przekraczanie litery zawartych uprzednio kontraktów). Memoriał doczekał się cesarskiej sankcji, której fizyczną manifestacją stały się Związki Regulacji Kolejowe (*Tielu Jianming Zhangcheng*, 鐵路簡明章程), opracowane w listopadzie 1903 r. przez nowo powstałe Ministerstwo Handlu (*Shangbu*, 商部). Zgodnie z ich treścią obcy kapitał nie mógł odtąd stanowić głównego źródła finansowania wszystkich przyszłych inwestycji kolejowych w Chinach. Znaczemu ograniczeniu uległ także zakres, w jakim możliwe było zastawianie krajowych linii w ramach zabezpieczenia dla

<sup>17</sup> Sheng patronował państwowo-prywatnym przedsięwzięciom, w ramach których odgórny nadzór sprawowali urzędnicy chińscy, podczas gdy prywatni przedsiębiorcy kierowali codziennymi pracami (*guan du shang ban*, 官督商辦). Zongzhen Zhu [朱宗震], *Sheng Xuanhuai* 盛宣懷, [w:] *Minguo Renwu Zhuan* 民國人物傳 [Biografie osobistości okresu republikańskiego], red. Xin Li [李新], Sibai Sun [孫思白], t. 2, Beijing 1980, s. 258; *Biographical Dictionary of Republican China*, ed. Howard Lyon Boorman, vol. 3, New York 1970, s. 117–118. Słów uznania Sheng doczekał się także od zagranicznych ekspertów. Przykładowo, doświadczony pracownik Cesarskiej Agencji Ceł Morskich Alfred E. Hippisley przekonywał, że wprawdzie Sheng moralnie nie jest najlepszym człowiekiem, za to niezwykle inteligentnym (*intellectually he is – quick, alert, sharp as a Toledo blade*) i posiadającym ogromną wiedzę w materii handlu. Cyt. za: *The Correspondence of G. E. Morrison*, ed. Hui-min Lo [Luo Huimin 駱惠敏], vol. 1: 1895–1912, London 1976, s. 181.

<sup>18</sup> *China's Response to the West*, s. 203.

zagranicznych pożyczek. Ponadto na wszystkich wykonawców (także krajowych) nałożono ścisłe ramy czasowe, w jakich musieli rozpoczynać kolejne etapy prac konstrukcyjnych<sup>19</sup>.

Od 1896 r. działania władz chińskich w odniesieniu do istniejących i planowanych linii podejmowane były w duchu postępującej, choć niejednostajnie, koncentracji (bądź ściślej rzecz ujmując: odzyskiwania) kontroli Pekinu nad całą infrastrukturą kolejową na terenie cesarstwa. Sprowadzała się ona nie tylko do ustanowienia nowego – lepiej chroniącego rodzime interesy – prawodawstwa, ale też przejmowania administracyjnej oraz fiskalnej kontroli nad połączeniami, zawiadywanymi dotąd przez zagraniczne podmioty, czy w końcu do stopniowego uzyskiwania pełnej samodzielności w kwestiach kadrowych. Tak pojęty proces (re)integracji poszczególnych kolei chińskich (znacjonalizowanych, prywatnych lub znajdujących się pod zagraniczną kontrolą) w ramach jednego ogólnopaństwowego systemu, rozpoczęty w ostatnich latach panowania dynastii Qing, trwał jeszcze przez cały okres republikański – aż do pierwszych lat istnienia ChRL<sup>20</sup>. Powołanie w listopadzie 1906 r. Ministerstwa Poczty i Komunikacji (*Youchuanbu*, 郵傳部) stanowiło ważny krok w tym kierunku. Dotąd bowiem sprawami kolejowymi w Chinach zajmowały się ciała kierujące sprawami zagranicznymi (sic!)<sup>21</sup>, od 1903 r. zaś wspomniany wyżej resort handlu. Nowo powstały urząd na ogół skutecznie chronił, znajdującą się pod państwową kontrolą, infrastrukturę przed popadnięciem w zewnętrzną zależność finansową, a także wzmacniał nadzór nad zagranicznymi pracownikami administracji kolejowej – nawet za cenę ich cierpkich relacji z chińskimi (nie zawsze kompetentnymi) przełożonymi<sup>22</sup>.

W przeddzień wybuchu rewolucji republikańskiej (10 X 1911 r.) względnie rozwinięta sieć połączeń kolejowych istniała jedynie w Mandżurii – w większości pod kontrolą rosyjską lub japońską – oraz północnych Chinach. Wówczas stolicę z południowymi (tj. położonymi na południe od rzeki Huai oraz przełęczy Tong)

---

<sup>19</sup> Inną ważną decyzją, zawartą w regulacjach, była standaryzacja rozstawu szyn w całym kraju (1435 mm). „Dongfang Zazhi” [東方雜誌 Magazyn Wschodu], 1 (1904), 3, s. 32–36.

<sup>20</sup> Elisabeth Köll, *Railroads and the Transformation of China*, Cambridge, Mass. 2019, s. 54–55, 224.

<sup>21</sup> Były to kolejno: Biuro Rządowe ds. Prowadzenia Relacji z Wszystkimi Państwami (*Zongli Geguo Shiwu Yamen*, 總理各國事務衙門) oraz Ministerstwo Spraw Zagranicznych (*Waiwubu*, 外務部). W latach 1898–1900 wspomniane obowiązki na krótko przejęło Biuro ds. Górnictwa (*Kuangwuju*, 礦務局).

<sup>22</sup> Arthur Rosenbaum, *Railway Enterprise and Economic Development: The Case of the Imperial Railways of North China, 1900–1911*, „Modern China”, 2 (1976), 2, s. 234–235.

provincjami łączyła tylko jedna magistrała (1215 km), której ostatnia stacja znajdowała się w Hankou<sup>23</sup>, położonym w środkowym odcinku doliny Jangcy<sup>24</sup>. W rezultacie całe makroregiony<sup>25</sup> Chin zachodnich oraz południowych, otoczone pasmami górskimi i innymi naturalnymi barierami, w praktyce były częściowo odizolowane od reszty kraju. Szczególnie niekorzystna sytuacja panowała w położonym na północnym zachodzie kraju Xinjangu. Jediną arterią komunikacyjną tej prowincji z Chinami właściwymi był tzw. korytarz Hexi (prowincja Gansu), którego przebycie zajmowało długie tygodnie. Pewne wyobrażenie o skali izolacji Xinjangu względem reszty kraju daje dystans dzielący jego stolicę (Dihua, obecnie Ürümqi) z najbliższym miastem, posiadającym wówczas połączenie kolejowe z resztą kraju (Taiyuan, prowincja Shanxi), wynoszący tylko w linii prostej ponad 2500 km. W rezultacie prawdziwymi panami sytuacji na tej rubieży cesarstwa byli Rosjanie, którzy już od drugiej połowy XIX w. zaczęli intensywnie penetrować ten region. Do końca panowania dynastii Qing w zasadzie jedynym czynnikiem, który utrzymywał Xinjiang przy Chinach, była wyraźna niechęć Rosji do wzięcia na swoje barki ciężaru bezpośredniego administrowania tego rozległego i zróżnicowanego etnicznie terytorium<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> Część trójmiejskiej konurbacji Wuhanu, od 1860 r. zaś ważny port traktatowy i jedna z czterech głównych komór celnych cesarstwa dynastii Qing.

<sup>24</sup> Pod koniec 1911 r. budowa, z grubsza równolegle biegnącej, linii kolejowej relacji Tianjin – Pukou (obecnie jeden z dystryktów Nankinu), podjęta wspólnie przez Brytyjczyków i Niemców, nadal nie została w pełni ukończona. Podczas rewolucji republikańskiej (X 1911 – II 1912) jej południowy odcinek został ponadto wyłączony z ruchu pasażerskiego w wyniku prowadzonych na tym obszarze walk między wojskami rządowymi (pod komendą Zhang Xuna 張勳) a siłami republikańskimi. Jednocześnie większość taboru kolejowego została przechwycona przez żołnierzy Zhanga. Zob.: The National Archives, Kew, Foreign Office (dalej: TNA FO), sygn. 371/1310/148, No. 495, Jordan do Greya, 12 XII 1911, Enclosure No. 6, Revolutionary movement. Situation on Tientsin-Pukow Railway; sygn. 371/1311/2940, No. 11, Jordan do Greya, 4 I 1912; sygn. 371/1312/6179, No. 47, Jordan do Greya, 27 I 1912; sygn. 371/1314/9538, No. 73, Jordan do Greya, 9 II 1912, Enclosure No. 2, Wilkinson do Jordana, 2 I 1912; sygn. 371/1315/12648, No. 113, Jordan do Greya, 8 III 1912, Enclosure No. 1, Wilkinson do Jordana, 29 II 1912, sygn. 371/1318/22592, No. 216, Jordan do Greya, 6 V 1912, Enclosure No. 1, Summary of Events, up to 30th April 1912. Omówienie technicznych aspektów tej linii w: „The Far Eastern Review. Engineering – Finance – Commerce”, 9 (1912), 4, s. 181–184.

<sup>25</sup> Termin zaproponowany przez amerykańskiego sinologa i antropologa Williama Skinnera celem wewnętrznego podziału terytorium dawnych Chin właściwych na względnie koherentne obszary fizjograficzne. Zob.: George William Skinner, *Introduction: Urban Development in Imperial China*, [w:] *The City in Late Imperial China*, ed. *idem*, Stanford 1977, s. 11–13.

<sup>26</sup> TNA FO, sygn. 371/1090/17273, No. 171, Jordan do Greya, 21 IV 1911, Enclosure No. 1, Report No. 7/1911, Chinese Troops in the New Dominion and Western China; *The Correspondence of G. E. Morrison*, t. 1, s. 618. Na równie wątych fundamentach wspierało się qingowskie panowanie na terenie Mongolii Zewnętrznej. Lokalni urzędnicy jedynej szansy na ściślejszą integrację tego regionu z resztą cesarstwa upatrywali w budowie linii kolejowej do Urgi (obecnie Ułan Bator)

Tymczasem budowa nowych linii kolejowych, w ramach koncesji uzyskanych przez mocarstwa, nie przebiegała bez zakłóceń. W niektórych przypadkach pojawiły się nawet kłopoty z wykroczeniem poza etap prac mierniczych w terenie. Podstawowym czynnikiem był brak wystarczających zasobów kapitałowych na rynkach międzynarodowych. Jednak to nie odstraszało inwestorów, bowiem równolegle musiano liczyć się z perspektywą przejścia lukratywnych kontraktów przez konkurencyjne spółki kolejowe, na ogół dbające o zawarcie w negocjowanych umowach specjalnych klauzuli o niealienacji terytorium objętego koncesją<sup>27</sup>. Na swój sposób realizację inwestycji opóźniał także opór lokalnej ludności, choć niekoniecznie wynikający z jej uprzedzenia, czy niekiedy wręcz strachu przed zachodnimi nowinkami<sup>28</sup>. Wytyczanie trasy nowej linii kolejowej, biegnącej przez rozległy wiejski interior cesarstwa, nieodłącznie wiązało się bowiem z koniecznością wykupu gruntów od ich licznych prywatnych właścicieli. Częstokroć były to tereny sepulkralne, których nienaruszalność była mocno obwarowana przepisami chińskiego prawa<sup>29</sup>.

Nie były to jednak jedyne zmartwienia zagranicznych inwestorów i stojących za nimi mocarstw<sup>30</sup>. Władze chińskie, które w obliczu obcej penetracji ekonomicznej

---

i przygranicznej Kiachty. Zob.: TNA FO, sygn. 371/1093/37175, No. 348, Jordan do Greya, 7 IX 1911, Enclosure No. 1, Report on Mongolia by Captain R. Otter-Barry – Royal Sussex Regiment (Report No. 15/1911); Thomas Esson Ewing, *Ch'ing Policies in Outer Mongolia 1900–1911*, „Modern Asian Studies”, 14 (1980), 1, s. 155.

<sup>27</sup> En-han Lee, *The Chekiang Gentry-merchants vs. the Peking Court-officials: China's Struggle for Recovery of the British Soochow-Hangzhou-Ningpo Railway Concession 1905–1911*, „Zhongyang Yanjiuyuan Jindai Shi Yanjiusuo Jikan” [中央研究院近代史研究所季刊 Kwartalnik Instytutu Badań nad Historią Nowożytną Akademii Sinica], 3 (1972), 1, s. 229.

<sup>28</sup> Przykładowo w 1910 r. z oporem lokalnej ludności spotkały się próby przeprowadzenia spisu powszechnego na terenie prowincji Jiangsu (wschodnie Chiny). Przyczyną były pogłoski, jakoby cudzoziemcy mieli pozyskać w ten sposób dokumenty z danymi osobowymi kłaść pod szyny kolejowe. Wierzono bowiem, że w momencie gdy kawałek papieru z zapisanymi na nim personaliami zostanie rozjechany przez przejeżdżający pociąg, nosząca je osoba natychmiast umrze, a jej dusza zostanie porwana, by następnie po wsze czasy strzec fundamentów linii. TNA FO, sygn. 371/864/22015, No. 175, Müller do Greya, 1 VI 1910. Należy tu dodać, że niechęć (czy nawet wrogość) do kolei jako technicznego *novum* – jak celnie przypomina Elizabeth Köll – nie dotyczyła wyłącznie chińskiej wsi. Podobne reakcje udzielały się również mieszkańcom dziewiętnastowiecznego Starego Kontynentu. Zob.: Köll, *Railroads and the Transformation*, s. 38, 336.

<sup>29</sup> Arthur Judson Brown, *New Forces in Old China: An Unwelcome but Inevitable Awakening*, London–Edinburgh 1904, s. 138–139; „The Far Eastern Review. Engineering – Finance – Commerce”, 3 (1906), 4, s. 114.

<sup>30</sup> Zagranicznych inwestycji w chińskie koleje nie w sposób rozpatrywać w kategoriach przedsięwzięć czysto komercyjnych. Ich „finansowanie [...] było – jak trafnie wskazuje Jürgen Osterhammel – przedmiotem międzynarodowej dyplomacji”. Cyt. za: Jürgen Osterhammel, *British Business in China, 1860s–1950s*, [w:] *British Business in Asia since 1860*, ed. Richard Peter Treadwell Davenport-Hines, Geoffrey Jones, Cambridge 1989, s. 199.

nie przyjęły postawy bezwolnej ofiary, starały się – pomimo ograniczonego pola manewru – korzystać z wszelkich sposobności, by zredukować wpływy mocarstw w materii chińskich kolei. Nawet w szczytowym okresie „bitwy o koncesje” Pekin dbał o to, aby żadne państwo nie uzyskało dominującego wpływu na rozbudowę kolei. Stąd przykładowo zadanie utworzenia połączenia kolejowego pomiędzy Hankou a Guangzhou (prowincja Guangdong) zaoferowano firmom amerykańskim – celem wyparcia z tego regionu wpływów francuskich oraz brytyjskich<sup>31</sup>. W 1904 r. Sheng Xuanhuai – wówczas czołowy negocjator chiński w kwestiach koncesji kolejowych – otrzymał polecenie ze stolicy, aby wstrzymać wszystkie rozmowy z zagranicznymi firmami i dyplomatami, dotyczące finalizacji dotychczas wynegocjowanych wstępnych porozumień. W tym samym czasie Chińskie Naczelne Przedsiębiorstwo Kolejowe zostało poinstruowane, aby poczynić starania celem możliwie szybkiego spłacenia wszystkich zagranicznych pożyczek na poczet budowy linii<sup>32</sup>.

Chińscy oficjele nie mieli też najmniejszych oporów, aby obracać literę umów w sprawie koncesji w broń przeciwko mocarstwom. Do pierwszej próby sił doszło w latach 1901–1905, gdy chińskie władze wykryły, że American China Development Company, realizująca wspomniany wyżej projekt budowy linii Hankou – Guangzhou (*Yue Han tielu*, 粵漢鐵路), poszukując kapitału na poczet budowy, odsprzedała większość wyemitowanych akcji w ręce belgijskie. Tym samym pozbawiła się realnej kontroli nad przedsięwzięciem. Było to jawne złamanie zapisów zawartego z Chinami porozumienia, bowiem mogło być ono realizowane wyłącznie przez Amerykanów<sup>33</sup>. Negocjacje prowadzone przez Sheng Xuanhuaia, chcącego jedynie wypchnąć (nadmierne w jego mniemaniu) belgijskie wpływy z koncesji, nie przynosiły wymiernych rezultatów<sup>34</sup>. Wówczas do sporu o los koncesji, jako trzecia strona, dołączyły lokalne elity z prowincji, przez które miała przebiegać trasa powoli konstruowanej linii. Notable z – położonego na dalekim południu Chin – Guangdongu jako pierwsi podnieśli kwestię anulowania koncesji przez Pekin. Za podobnym rozwiązaniem

<sup>31</sup> En-han Lee, *China's Quest for Railway*, s. 54.

<sup>32</sup> *Ibidem*, s. 29.

<sup>33</sup> Zob.: *Chinese Minister to the Secretary of State, December 22, 1904*, [w:] *Papers Respecting Foreign Relations of United States* (dalej: FRUS), 1905, Washington 1906, s. 124.

<sup>34</sup> Jego celem nie było całkowite anulowanie umowy, a jedynie zapobieżenie sytuacji, w której Belgia, obok uzyskanej już koncesji na wybudowanie połączenia kolejowego między Pekinem a Hankou (prowincja Hubei), uzyskałaby prawa do następnej ważnej linii, tym razem w południowych Chinach. W praktyce oznaczałoby to kontrolę nad długą magistralą, przebiegającą (w osi pionowej) przez całe Chiny właściwe. Zob.: Zongzhen Zhu, *Sheng Xuanhuai*, [w:] *Minguo Renwu Zhuan*, red. Xin Li, Sibai Sun, t. 2, Beijing 1980, s. 259; En-han Lee, *China's Quest for Railway*, s. 59–62.

zaczęły niebawem optować najpoczytniejsze i reformatorsko zorientowane gazety chińskojęzyczne, a także uczący się w Japonii studenci chińscy<sup>35</sup>.

Wobec przybierającej na sile i coraz bardziej bezkompromisowej kampanii na rzecz wydarcia z rąk cudzoziemców praw do budowy kolei, finansista John P. Morgan przeprowadził wykup akcji, domyślnie mający przywrócić pakiet kontrolny podmiotom amerykańskim. Jednak wbrew nadziejom Waszyngtonu<sup>36</sup> nie usmierzyło to sporu. Chińscy oficjele, zaangażowani w negocjacje, znaleźli się wówczas w bardzo kłopotliwym położeniu. Ponaglani przez wojowniczo usposobione elity prowincjonalne, musieli jednocześnie zważać na amerykańskie ostrzeżenia przed konsekwencjami pochopnego i jednostronnego anulowania koncesji<sup>37</sup>. W ostatecznym rozrachunku prawa do budowy wspomnianego połączenia kolejowego powróciły w ręce chińskie (budowę trasy, liczącej 1096 km, zakończono dopiero w 1936 r.). Ceną za rezygnację amerykańskiej spółki z dalszych praw do przedsięwzięcia było zobowiązanie do wypłaty odszkodowania pieniężnego (łącznie 6,75 mln dolarów), mającego pokryć koszt wykupienia kolei oraz trzykrotność środków przeznaczonych na poczynione dotąd prace konstrukcyjne (*treble damages*)<sup>38</sup>.

Obok tego częściowego sukcesu elit chińskich, 1905 r. upłynął pod znakiem dalekosiężnych, z punktu widzenia interesów zachodnich mocarstw, przemian w rozległym cesarstwie. Przez porty traktatowe (głównie w Guangdongu) przetaczała się, politycznie umotywowana (bowiem dotycząca problemu emigracji Chińczyków do USA), akcja bojkotowania amerykańskich towarów<sup>39</sup>. Na północy kraju zaś pekińscy decydenci polityczni podejmowali konkretne działania na rzecz przebudowy instytucji politycznych cesarstwa, mające docelowo przeobrazić jedną z najstarszych autokracji w monarchię konstytucyjną<sup>40</sup>. W listopadzie ówczesny

---

<sup>35</sup> Kaiyuan Zhang [章开沅], Zengping Lin [林增平], *Xinhai geming shi* 辛亥革命史 [Historia rewolucji *xinhai*], t. 2, Beijing 1980, s. 468.

<sup>36</sup> *The Secretary of State to the Chinese Minister, January 6, 1905*, [w:] FRUS, 1905, s. 128.

<sup>37</sup> En-han Lee, *China's Quest for Railway*, s. 74–76.

<sup>38</sup> *Doc. no. 1905/7, The United States (American China Development Company) and China. Agreement to sell the Canton-Hankow Railway, August 29, 1905*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China*, s. 521.

<sup>39</sup> Zob.: Edward John Michael Rhoads, *China's Republican Revolution: the Case of Kwangtung 1895–1913*, Cambridge 1975, s. 82–91.

<sup>40</sup> Wyprawa cesarskich wysłanników celem zbadania systemów politycznych państw zachodnich i Japonii, w wyniku nieudanego zamachu terrorystycznego (zorganizowanego w pojedynkę przez republikańskiego radykała Wu Yue), ostatecznie nie doszła do skutku. Musiano ją odłożyć w czasie o kilka miesięcy. Zob. *idem, Manchus & Han: Ethnic Relations and Political Power in late Qing and Early Republican China 1861–1928*, Seattle 2000, s. 96–98.



gubernator generalny Zhili Yuan Shikai (袁世凱) zorganizował wielkie manewry chińskiej Nowej Armii (*xinjun*, 新軍), na których zaprezentował światu karnych i znakomicie wyekwipowanych żołnierzy<sup>41</sup>. Jednocześnie w wielu miastach cesarstwa przedstawiciele młodego pokolenia Chińczyków, nierzadko wyedukowanego już w szkołach zorganizowanych na zachodnią modłę (obok uzyskanej w dzieciństwie edukacji w wydaniu klasycznym), wzywali rodaków do stawienia zdecydowanego oporu cudzoziemskej penetracji ekonomicznej oraz politycznej. Hasło „Chiny dla Chińczyków” stało się myślą przewodnią rozlicznych artykułów, publikowanych w reformistycznej i radykalnej prasie. Zaczęły się również pojawiać pierwociny ponadlokalnej wspólnoty interesów politycznych i ekonomicznych<sup>42</sup>. Kraj, któremu jeszcze kilka lat wcześniej zachodni obserwatorzy wieszczili nieodległą zagładę i rozszarpanie przez mocarstwa, zaczął zdobywać się na coraz śmielej wyrażaną asertywność.

Uważnie przyglądający się tym wydarzeniom poseł brytyjski w Pekinie Ernest Mason Satow – *nota bene* dyplomata mogący się poszczycić ogromnym doświadczeniem, zebrany podczas długiej służby dyplomatycznej na Dalekim Wschodzie – nie miał wątpliwości co do ich potencjalnych reperkusji politycznych. Swoje (bardzo odważne) refleksje zawarł w liście z 2 XI 1905 r., adresowanym do zwierzchnika w Londynie (Henry’ego Petty-Fitzmaurice’a, markiza Lansdowne’a). Jego fragment – traktujący o perspektywach rysujących się przed brytyjskim

---

<sup>41</sup> Obserwujący przebieg manewrów płk Hamilton Bower (dowódca straży poselstwa brytyjskiego w Pekinie) odnotował wówczas, że „utworzenie tej nowej armii wymusza na nas konieczność zmodyfikowania poglądów, które dotychczas były utrzymywane w odniesieniu do położenia militarnego Chin. Ponadto będziemy musieli koniecznie rozważyć kwestię działań, jakie w nowych warunkach nasza armia – jeśli zostałaby wezwana do służby w Chinach – musiałaby podjąć i jaki byłby skład takich sił”. Cyt. za: TNA FO, sygn. 371/26/3005, No. 408, Satow do Lansdowne’a, 27 XI 1905, Enclosure No. 1, Bower do Satow’a, 24 XI 1905. Szerzej o chińskich reformach wojskowych w tym okresie w: Mateusz Nowikiewicz, *Przemiany w wojskowości chińskiej na przełomie XIX i XX w. – zarys problematyki*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 75 (2020), 3, s. 87–121.

<sup>42</sup> Już sam tylko rzut oka na tytuły artykułów, publikowanych na łamach „Przedrukowanych Wiadomości Południowego Yunnanu” (*Diannan Chaobao*, 滇南鈔報) daje pewne wyobrażenie o rozgłosie, jakim cieszyły się kolejne batalie o koncesje oraz plany rozmaitych reform. Dodać należy, że mowa tutaj o czasopiśmie wydawanym na odległej południowo-zachodniej rubieży cesarstwa. Zob.: TNA FO, sygn. 371/38/26961, No. 15, Wilkinson do Carnegie’a, 5 VI 1906, Enclosure No. 1, *The Yunnan Gazette*. Zasadne jest też tutaj wspomnieć, że zmagania japońsko-rosyjskie na polach Mandżurii (*nota bene* ojczyzny dynastii Qing) były regularnie i obszernie relacjonowane przez wydawany w Szanghaju – pod kątem publikowanych treści zaś reformatorsko zorientowany – „Magazyn Wschodu” (cytowany wcześniej w artykule: „Dongfang Zazhi”), od nr 1 z 1904 r. do nr 9 z 1905 r.

stanem posiadania na terenie Chin – warto tu przytoczyć: „Nie mogę pozbyć się wrażenia, że dni, gdy Chiny mogły być przymuszane do oddawania kawałków swego terytorium, lub przyznawania tego, co mocarstwa poczytywały za swoje przywileje w tej czy innej prowincji oraz do udzielania koncesji rządowi i syndykatom na budowę linii kolejowych lub wydobywanie kopalni, **już się skończyły i byłoby mądrym przyjąć to do wiadomości** [podkreślenie – M.N.], a także odpowiednio dostosować naszą politykę”<sup>43</sup>.

Zaledwie kilka miesięcy później, w marcu 1906 r. Satow pisał do sir Edwar-da Greya (następcy Lansdowne’a w Foreign Office) w bardziej ponurym tonie, przestrzegając przed Chinami, które „nie są dłużej tak skłonne do podporządkowywania się wszystkim żądaniom mocarstw i jeśli nie otrzymają kolejnego nokautującego ciosu, będą w przyszłości coraz mniej uległe. Żeby nie cofać się zbyt daleko w przeszłość, otrzymały one taki cios od Anglii i Francji w 1860 r. [w wyniku, wspomnianej wcześniej, przegranej drugiej wojny opiumowej – M.N.], którego efekty trwały przez kilka dekad [...]. Teraz nie tylko zdobyły się one na to, by przeciwstawić się dalszym koncesjom, ale i dążą do odzyskania tych, które przyznały w momencie swej największej słabości”<sup>44</sup>.

Istotnie, prognozy dotyczące przyszłości brytyjskich interesów w Państwie Środka miały prawo napawać pesymizmem. Zwłaszcza że w momencie, gdy ów brytyjski poseł pisał o nich swym mocodawcom w Whitehall, los licznych koncesji kolejowych oraz górniczych, wynegocjowanych przez brytyjskie przedsiębiorstwa w latach 1895–1900, stanął pod znakiem zapytania. Podczas gdy chińscy oficjele, licząc na uzyskanie pewnych ustępstw, wytykali swym brytyjskim partnerom wcale liczne przypadki nieprawidłowości, czy wręcz łamania zapisów wynegocjowanych uprzednio porozumień, przedstawiciele lokalnych elit i oraz patriotyczna młodzież chińska w tym samym czasie wprost wzywali do anulowania koncesji i organizowania o własnych siłach krajowej infrastruktury kolejowej oraz nowoczesnego przemysłu wydobywczego. W poszczególnych prowincjach zaczęły zawiązywać się prywatne spółki kolejowe, które w swych statutach wyraźnie odżegnywały się od zamiaru pozyskiwania kapitału z zagranicy (poprzez sprzedaż emitowanych akcji cudzoziemcom lub w ramach pożyczek zaciąganych w innych

<sup>43</sup> Cyt. za: *The Semi-official Letters of British Envoy Sir Ernest Satow from Japan and China (1895–1906)*, ed. Ian Ruxton, Morrisville 2007, s. 551–552.

<sup>44</sup> Satow widział tutaj zagrożenie dla brytyjskiego stanu posiadania przede wszystkim w dłuższej perspektywie czasu. Cyt. za: *ibidem*, s. 589, 590.



bankach niż krajowe). Chiński badacz Mi Rucheng doliczył się aż 16 tego rodzaju inicjatyw, powołanych w latach 1903–1907 na terenie 15 prowincji chińskich<sup>45</sup>.

Szczególnie duże obawy wzbudzał chińsko-brytyjski spór o koncesję na budowę linii kolejowej, mającej docelowo połączyć ze sobą Szanghaj (pierwotnie Suzhou, w prowincji Jiangu) z położonymi w sąsiednim nadmorskim Zhejiangu portami traktatowymi Hangzhou oraz Ningbo<sup>46</sup>. Jej dzieje sięgają jeszcze października 1898 r., gdy brytyjski syndykat British & Chinese Corporation Limited (dalej: BCCL)<sup>47</sup> uzyskał prawa do utworzenia wspomnianego wyżej połączenia. Pożyczka została udzielona pod zastaw samej inwestycji i przychodów z niej czerpanych. Kontrolę nad ukończoną linią miał zaś sprawować główny inżynier pochodzenia brytyjskiego. Choć ogólne prace miernicze zostały szybko ukończone, aż do 1905 r. nie zdołano poczynić żadnych dalszych postępów w budowie (głównie z powodów finansowych; wojna Wielkiej Brytanii z burskimi republikami skutecznie wyssała dostępne środki pieniężne z rynku). Sheng Xuanhuai, niezadowolony z opieszałości brytyjskich inwestorów, zagroził nawet unilateralnym anulowaniem koncesji, jeśli ci nie wykażą się namacalnymi postępami<sup>48</sup>.

Wówczas prowincjonalne elity z Zhejiangu wystąpiły z własnymi planami budowy linii kolejowej. W atmosferze japońskich zwycięstw nad zachodnim mocarstwem (a z chińskiej perspektywy Rosja takim była) w latach 1904–1905, a także ożywionej debaty medialnej w sprawie wspomnianej wcześniej amerykańskiej koncesji kolejowej, ich petycja do władz w Pekinie spotkała się z pozytywnym odzewem pochodzących z Zhejiangu oficjeli. Planom tym przyklasnął wówczas także wpływowy minister handlu Zaizhen (載振) – Mandżur z klanu cesarskiego. Powołane na terenie prowincji prywatne przedsiębiorstwo kolejowe (Spółka Kolejowa Calej Prowincji Zhejiang, z.o.o., *Zhejiang quan sheng tielu*

---

<sup>45</sup> Rucheng Mi, *Diguozhuyi yu Zhongguo tielu*, s. 145–146. Zob. też: Chongji Jin [金冲及], Shengwu Hu [胡绳武], *Xinhai geming shigao* 辛亥革命史稿 [Wstępna wersja historii rewolucji *xinhai*], t. 2, Shanghai 1985, s. 281–282.

<sup>46</sup> Zasady wstępnego porozumienia (ze strony chińskiej podpisał je Sheng Xuanhuai) zasadniczo były zbieżne z tymi, które wynegocjowano dla koncesji na linię mającą połączyć Szanghaj z Nankinem (którą uznano wówczas za ważniejszą ekonomicznie inwestycję). Kent, *Railway Enterprise in China*, s. 131. Szerzej o treści umowy z 1898 r. pisze: E-tu Zen Sun [Ren Yidu 任以都], *The Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan of 1908*, „The Journal of Asian Studies”, 10 (1951), 2, s. 137–138.

<sup>47</sup> Podmiot założony w tym samym roku przez dwóch wielkich potentatów brytyjskich na Dalekim Wschodzie: Messrs. Jardine Matheson & Co. oraz The Hongkong and Shanghai Banking Corporation (dzisiejszy bank HSBC).

<sup>48</sup> En-han Lee, *The Chekiang Gentry-merchants*, s. 231–232.

*youxian gongsi* 浙江全省鐵路有限公司), na którego czele stanął lokalny notabł Tang Shouqian (湯壽潛)<sup>49</sup>, otrzymało w sierpniu 1905 r. cesarską sankcję i przystąpiło do zbierania środków finansowych oraz prac konstrukcyjnych<sup>50</sup>. W tym samym czasie w sąsiednim Jiangsu lokalne elity zawiązały analogiczną spółkę kolejową. Jednak postępy nadal były bardzo powolne. Patriotyczny zapał nie był w stanie skompensować skąpych środków finansowych. We znaki dawał się również deficyt wykwalifikowanych rodzimych inżynierów.

Niebawem Wielka Brytania przystąpiła do kontraktacji, próbując obronić zagrożoną koncesję. Długie i trudne rozmowy toczyły się w atmosferze przybierającej na sile agitacji wojowniczo usposobionych prowincjonalnych elit<sup>51</sup>, zdeterminowanych bronić swoich praw do samodzielnej budowy kolei. Skala antybrytyjskiego oporu w Zhejiangu<sup>52</sup> (w mniejszym stopniu w Jiangsu), a także brak widoków na korzystne rozstrzygnięcie sporu w dającej się przewidzieć przyszłości, zmusiły obie strony do zawarcia kompromisu, który uwzględniałby również interesy prowincjonalnych spółek kolejowych. W marcu 1908 r. Sheng Xuanhuai i wiceszef resortu spraw zagranicznych Wang Daxie podpisali z BCCL nowy kontrakt na budowę linii kolejowej. Jego zapisy przewidywały jedynie brytyjską pożyczkę (w wysokości 1,5 mln funtów szterlingów) na poczet inwestycji, będącej własnością chińską. Zadanie prowadzenia prac konstrukcyjnych „w całości zostało powierzone rządowi chińskiemu”, choć w praktyce zajęły się nimi prowincjonalne spółki (Pekin wydzielał im środki z pożyczki). Nie było też mowy o zewnętrznej kontroli nad wydatkowanymi pieniędzmi, poza ogólnym zobowiązaniem, że otrzymane pieniądze nie będą przeznaczone na

<sup>49</sup> Yunshan Zheng [郑云山], *Tang Shouqian* 湯壽潛, [w:] *Minguo Renwu Zhuan*, red. Zhiwen Zong [宗志文], Ruping Yan [严如平], t. 6, Beijing 1987, s. 64.

<sup>50</sup> Kaiyuan Zhang, Zengping Lin, *op. cit.*, t. 2, s. 469–470.

<sup>51</sup> O przebiegu tych negocjacji, z perspektywy brytyjskiej, w: TNA FO, sygn. 405/179, Detailed Memorandum on Railways in China, s. 18–23.

<sup>52</sup> Przykładowo, pochodzącemu z Zhejiangu – co stanowi istotny detal – Wang Daxie (汪大燮), pełniącemu wówczas funkcję cesarskiego negocjatora, grożono zdewastowaniem rodzowego grobowca. Przyczyną były rzekomo zbyt duże ustępstwa poczynione na rzecz Brytyjczyków. Zob.: TNA FO, sygn. 405/171, China. Annual Report, 1907, s. 14, 15. Co więcej, trwanie BCCL przy prawach do koncesji – jak enigmatycznie przestrzegwał w grudniu 1907 r. poseł chiński w Londynie Li Jingfang (李經方) – mogło doprowadzić do antybrytyjskiego bojkotu ekonomicznego. TNA FO, sygn. 405/179, Detailed Memorandum on Railways in China, s. 22. Nie były to, jak się okazuje, puste groźby. Zaledwie miesiąc później w prasie pojawiły się bowiem doniesienia o nieudanej akcji kolportażu ulotek w Szanghaju, wzywających do wspomnianych działań, jeśli rozmowy w sprawie kolei w Zhejiangu nie zakończą się po myśli lokalnych elit. Sprawa była na tyle poważna, że przedstawiono ją do rozpatrzenia mieszanemu kolegium sądowemu w szanghajskej dzielnicy międzynarodowej (Shanghai Mixed Court). Zob.: „North China Herald”, 86 (1908), 2110, s. 139–140.

inne cele. Tutaj najwyższą instancją był oddelegowany przez Ministerstwo Poczty i Komunikacji dyrektor generalny, działający w porozumieniu z naczelnym inżynierem (pochodzenia brytyjskiego)<sup>53</sup>.

W oczach elit Jiangsu i Zhejiangu nowa umowa, pomimo daleko łagodniejszych warunków, była zdradą ich interesów – jakoby sprzedanych Brytyjczykom przez Sheng Xuanhuaia<sup>54</sup>. Zderzyły się tu ze sobą dwie wizje rozbudowy chińskiej infrastruktury kolejowej. Pierwsza opierała się na lokalnych prywatnych inicjatywach, czerpiących kapitał wyłącznie ze źródeł krajowych. Druga zaś, reprezentowana przez Shenga (i *de facto* także przez rząd centralny), zakładała państwowy interwencjonizm i dopuszczała, acz warunkowo, zaciąganie zagranicznych pożyczek<sup>55</sup>. Kolejne trzy lata – aż do wybuchu rewolucji republikańskiej – upłynęły pod znakiem prowincjonalnych akcji protestacyjnych, patriotycznych zbiórek i petycji do Pekinu. W 1910 r. Tang Shouqian posunął się nawet do napisania oskarżycielskiego memoriału, w którym posądzał Shenga o wszelkie kłopoty, które na swojej drodze napotykały obie spółki pracujące nad linią Szanghaj – Hangzhou – Ningbo. Tym razem jednak przeszarżował i w rezultacie to on – nie Sheng – został usunięty z kierowanego przez siebie przedsiębiorstwa, z poleceniem, aby więcej nie angażował się w sprawy polityki (a zatem także i kolejowe<sup>56</sup>). To co Pekin uznał za uciszenie hałaśliwego malkontenta, w rzeczywistości dołożyło kolejną cegiełkę do stale przybierającej na sile polaryzacji pomiędzy rządem centralnym a prowincjonalnymi

---

<sup>53</sup> Doc. no. 1908/3, *Great Britain (British & Chinese Corporation, Limited) and China, Agreement for the Imperial Chinese Government five per cent. Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan, March 6, 1908*, [w:] *Treaties and Agreements with and Concerning China*, s. 702–709. Cytowany tekst pochodzi ze strony 707.

<sup>54</sup> Także i sir John Newell Jordan (od września 1906 r. poseł brytyjski w Pekinie) nie miał powodów do zadowolenia. W lutym 1908 r. wyraził opinię, że – wobec panującej wówczas w Chinach sytuacji (tj. twardego oporu elit z Zhejiangu, grożących wręcz Pekinowi buntem) – wynegocjowane warunki są najlepsze, na jakie rząd JKM oraz BCCL mogą liczyć. Zob.: Kit-ching Chan Lau [Chen Liu Jizhen 陳劉潔貞], *Anglo-Chinese Diplomacy in the Careers of Sir John Jordan and Yuan Shih-kai 1906–1920*, Hong Kong 1976, s. 14–15.

<sup>55</sup> Sheng – patrząc na, odpowiadającą za powolne tempo budowy kolei, niewydolność kapitałową prywatnych spółek i nierzadkie przypadki ich rażącej niegospodarności – miał na względzie wybudowanie kluczowych linii kolejowych w możliwie szybkim czasie. W wypadku wystąpień antyrządowych pozwalałoby to jednostkom Nowej Armii, stacjonującym w Pekinie i sąsiednich prowincjach, na szybką reakcję. Szerzej o polityce nacjonalizacji kolei i roli Sheng Xuanhuaia w: Xuefeng Li [李学峰], *Zaifeng and Late Qing Railway Policy*, [w:] *China: How the Empire Fell*, ed. Joseph Esherick, Chuxiong Wei [魏楚雄], London 2013, s. 89–106.

<sup>56</sup> En-han Lee, *The Chekiang Gentry-merchants*, s. 262–265; Mary Backus Rankin, *Early Chinese Revolutionaries: Radical Intellectuals in Shanghai and Chekiang 1902–1911*, Cambridge, Mass. 1971, s. 198.

elitami, stanowiącej – jak się niebawem okazało – ważny składnik politycznego podglebia rewolucji republikańskiej w kraju. W listopadzie 1911 r. rewolucyjne wrzenie dotarło do Szanghaju, w którym wówczas przebywał Tang. I choć nie był on w żaden sposób powiązany z ruchem republikańskim, prowincjonalni notable – już od dłuższego czasu zrażeni do centralistycznej polityki Qingów i mający w pamięci jego postawę podczas batalii o los wspomnianej koncesji – gremialnie obrali go gubernatorem rewolucyjnego rządu w Hangzhou<sup>57</sup>.

Nową – choć niemile widzianą – jakością, której doświadczyli zarówno Pekin, jak i brytyjscy dyplomaci oraz bankierzy, była determinacja, z jaką prowincjonalne elity zabiegały o swoje prawa. Do tej pory zachodni negocjatorzy byli przyzwyczajeni do konferowania wyłącznie z cesarskimi urzędnikami, których ewentualny opór w negocjacjach można było złamać za pomocą łapówki, groźby użycia siły, lub po prostu przeczekać w nadziei na pojawienie się w niedalekiej przyszłości bardziej układowych partnerów do rozmów. Stąd oddolny ruch na rzecz odzyskania praw do koncesji, którego animatorami byli przedstawiciele lokalnych elit oraz liczni słuchacze nowoczesnych szkół i uniwersytetów – a zatem ludzie, którzy wcześniej jawili się jako bezkształtna, na ogół apatyczna i niema (!) masa, był dla głównego lokatora brytyjskiego poselstwa w Pekinie i innych reprezentantów interesów rządu JK M w Państwie Środka, powodem do nieustannej irytacji<sup>58</sup>.

Wykształcenie się tej, wcześniej nieznannej „chińskim specem”, grupy społecznej było rezultatem doniosłych przeobrażeń w Chinach na przełomie XIX i XX w. Sieć – dotąd nielicznych – szkół oferujących zachodnią wiedzę zaczęła wówczas docierać do najdalszych zakątków cesarstwa. Jednocześnie, z każdym kolejnym rokiem coraz większe zastępy chińskich studentów ciągnęły na japońskie (rzadziej europejskie i amerykańskie) uczelnie wyższe. Wracali z nich, jeśli nie republikańscy radykałowie, to znacznie częściej patrioci, żywo zainteresowani ówczesnym położeniem Chin. Jako tacy, wdawali się dysputy na tematy polityczne, częstokroć w sposób, jakiego lokalne władze – nienawykłe do tak otwartej i (co tym bardziej uwierało) nierzadko celnej krytyki – nie były skłonne tolerować.

---

<sup>57</sup> Yunshan Zh eng, *Tang Shouqian*, s. 66–67; Kaiyuan Zh ang, Zengping Li n, *Xinhai geming shi*, t. 2, s. 471.

<sup>58</sup> Przebija się ona choćby w kolejnych dorocznych raportach z sytuacji panującej w Państwie Środka. Zob.: TNA FO, sygn. 405/171, China, Annual Report, 1906, s. 25; sygn. 405/225, China, Annual Report, 1907, s. 13, 30; sygn. 405/425, China, Annual Report, 1908, s. 30; sygn. 405/195, China, Annual Report, 1909, s. 42.

Brytyjscy dyplomaci służący w Chinach oraz „chińscy spece” – a zatem osoby na ogół dobrze znające język gospodarzy i mogące poszczycić się długim stażem służby na Dalekim Wschodzie<sup>59</sup> – przyglądali się tym patriotycznym odruchom z pewnym uznaniem, widząc w nich zwiastun przebudzenia się Chin z – ich zdaniem – zbyt długiego letargu<sup>60</sup>. Jednak te pochwały kończyły się wyraźnie w miejscu, gdzie zderzały się one z nagromadzonymi przywilejami i interesami mocarstw. Wówczas z łatwością przeradzały się one w antychińskie tyrady. Poszczególne mocarstwa, mimo nieustannie deklarowanej chęci do niesienia pomocy mieszkańcom Afryki czy Azji w ich działaniach na rzecz szeroko pojętych reform, czyniły to w znacznej mierze z nadzieją na poszerzenie swoich wpływów ekonomicznych oraz politycznych w tych zakątkach świata. Z zachodniej perspektywy państwa takie jak Chiny najchętniej były widziane w roli wiecznych czeladników, nieustannie uczących się pod baczным okiem swych zamorskich „mistrzów”<sup>61</sup>. Argumentacja (czasem tyleż cierpka, co i merytorycznie zasadna), do której wówczas się uciekano, zwykle obracała się wokół tych samych tez.

Po pierwsze, konsekwentnie podkreślano, że Chiny na ówczesnym etapie nadal nie potrafiły samodzielnie budować<sup>62</sup> i obsługiwać ani tym bardziej finansować tak

---

<sup>59</sup> Zob. Jakub Polit, *Dyplomacja brytyjska, japońska i amerykańska w Chinach, 1895–1949*, „Dzieje Najnowsze”, 42 (2010), 1, s. 24–26.

<sup>60</sup> Oczywiście ten letarg definiowano najczęściej jako niechęć do przyjmowania zachodnich rozwiązań, instytucji oraz dziedzictwa duchowego. Pewne wyobrażenie na ten temat daje treść listu wspomnianego wcześniej Alfreda E. Hipplesleya, który z trudem przyjmował do wiadomości fakt, zawartego na początku 1902 r., aliansu Londynu z (tu oddajmy mu głos): „najmłodszym narodem, w rzeczywistości jedynie na poły cywilizowanym, pogańskim i należącym do rasy żółtej”. Skoro przytoczona wypowiedź odnosi się do Japonii, wówczas przebojem wkraczającej na arenę międzynarodową, możemy tylko się domyślać, jak Hipplesley (i – można tu w miarę bezpiecznie założyć – nie tylko on) zareagowałby na propozycję ułożenia relacji politycznych z Chinami na stopie obopólnej równości. Cyt. za: *The Correspondence of G. E. Morrison*, s. 182.

<sup>61</sup> Znakomicie to podejście ilustruje angielska gra słów w komentarzu prasowym, poświęconym chińskim próbom zbudowania kolei o własnych siłach i samodzielnego nimi zawiadywania: „There is no lack of sympathy with the former [Chinese – M.N.] in their desire to be able to run [railways – M.N.] by themselves; but first they must learn to walk”. Cyt. za: „North China Herald”, 86 (1908), 2113, s. 294.

<sup>62</sup> Choć potrafiono czynić wyjątek dla linii Pekin – Zhangjiakou (miasto szerzej znane pod jego mongolską nazwą jako Kałgan). To połączenie kolejowe, o łącznej długości 222 km, powstało bez żadnej pomocy (tak materiałowej, jak i kadrowej) cudzoziemców. Pracami konstrukcyjnymi, prowadzonymi w bardzo trudnym (bo górzystym) terenie, kierował Zhan Tiaoyou (詹天佑) – absolwent amerykańskiej Sheffield Scientific School (Yale University), powszechnie uznawany przez potomnych za ojca chińskich kolei żelaznych. Biogramy Zhana dostępne są w: Ximi Li [李希泌], *Zhan Tianyou 詹天佑*, [w:] *Minguo Renwu Zhuan*, red. Xinquan Zhu [朱新泉], Ruping Yan, t. 4, Beijing 1984, s. 327–333; *Biographical Dictionary of Republican China*, t. 1, New York–London 1967, s. 12–15.

dużych przedsięwzięć inżynieryjnych. W brytyjskich raportach dyplomatycznych i artykułach prasowych, traktujących o stanie linii kolejowych pod bezpośrednią kontrolą Chińczyków, nie brakuje doniesień o rozmaitych brakach i niedociągnięciach. Za pewien wyznacznik przypisywanych mieszkańcom Państwa Środka umiejętności uchodziła kwestia samodzielnego organizowania przez nich przerzutu dużych mas wojska. Gdy w 1905 r. Pekin zamierzał przeprowadzić pierwsze wielkie manewry Nowej Armii, konieczne okazało się przewiezienie w rejon ćwiczeń ponad 30 tys. żołnierzy, wraz z towarzyszącą artylerią, końmi oraz niezbędnym wyposażeniem. Według doniesień zagranicznych obserwatorów władze chińskie wydały w tej materii jedynie bardzo ogólne dyspozycje, jednocześnie cały ogrom pozostałej pracy zrzucając na barki zatrudnionych przez nich cudzoziemców. Brak szczegółowych informacji, dotyczących składu poszczególnych transportów, sprawił, że pracownicy administracji kolejowej nie wiedzieli, jakie wagony powinny być w danym momencie podstawione. W rezultacie nie obyło się bez przestojów<sup>63</sup>.

Krytyczne głosy kierowano także i na kulturę pracy oraz wątpliwe kwalifikacje chińskich pracowników kolejowych, a także stan infrastruktury pod ich zarządem. To właśnie te czynniki miały stać się przyczyną dwóch przypadków wykolejenia się pociągu na, wybudowanej samodzielnie przez Chińczyków, odnodze ważnej linii Pekin – Hankou, prowadzącej do Taiyuanu (prowincja Shanxi)<sup>64</sup>. Na wspomnianej magistrali zaś stan taboru oraz trakcji od dłuższego czasu pozostawał wiele do życzenia. Działania wojenne podczas rewolucji *xinhai* tylko ten problem spotęgowały. Obserwacje płk. Williama Franka Everetta ze stycznia 1912 r. wskazywały, że jadące nią transporty były na ogół przeciążone, co nieuchronnie prowadziło do licznych przestojów spowodowanych awariami. Brytyjski attaché wojskowy ppłk Michael Edward Willoughby, zapoznawszy się z nimi, skonstatował, że Chińczycy wciąż są bardzo zależni od pomocy cudzoziemców<sup>65</sup>. Uwaga

---

<sup>63</sup> Błędu tego nie uniknięto także przy okazji kolejnych manewrów przeprowadzonych w 1906 r. TNA FO, sygn. 371/26/3005, No. 408, Satow do Lansdowne'a, 27 XI 1905, Enclosure No. 1, Col. Bower do Satow'a, 24 XI 1905; sygn. 371/214/1225, No. 488, Jordan do Greya, 23 XI 1906, Enclosure No. 1, Railway Arrangements – Maneuvers in 1906.

<sup>64</sup> TNA FO, sygn. 371/415/1040, No. 548, Jordan do Greya, 25 XI 1907, Enclosure No. 5, Chinese changes report, 15th November 1907.

<sup>65</sup> TNA War Office (dalej: WO), sygn. 106/26/58, Willoughby do War Office, 2 II 1912, Enclosure No. 1, Extract from a Letter dated Peking 18 January, 1912, from Lt. Colonel W.F. Everett, 6th Australian Light Horse. Zob. także: The National Archives and Records Administration, General Records of the Department of State, Numerical and Minor Files 1906–1910, sygn. 2106/2-5, Henry Leonard, U.S.M.C., *The Chinese Army*, s. 353.



ta, wprawdzie kąśliwa, nie była bezzasadna. Jeszcze na początku lat 20. XX w. brak odpowiednio wykwalifikowanych rodzimych kadr sprawiał, że wiele czołowych posad w administracji znacjonalizowanych chińskich linii kolejowych nadal znajdowało się w rękach zagranicznych menedżerów<sup>66</sup>.

Przedsięwzięcia zrealizowane lub upaństwowione przez rząd chiński nie stanowiły jednak głównego obiektu krytyki. Ta koncentrowała się przede wszystkim na kolejowych agitatorach, dążących do anulowania przyznanych mocarstwom koncesji i stworzenia infrastruktury kolejowej w kraju bez uciekania się do pomocy finansowej z zewnątrz. W raportach wysyłanych z poselstwa brytyjskiego w Pekinie przypinano im łatkę ludzi skorumpowanych<sup>67</sup> i „irracjonalnych”. Ich poglądy zaś, wygłaszane na łamach krajowych gazet – tkwiących rzekomo w stadium „nerwowej wrogości do cudzoziemców”, innym razem zaś wyszydzanych mianem „nieodpowiedzialnej instytucji” – kwitowane jako „niepoważne”, tudzież jako „przejawy pseudopatriotyzmu”<sup>68</sup>. Sir John Nevell Jordan, będący autorem powyższych sformułowań, najprawdopodobniej zgodziłby się z treścią artykułu w probrytyjskim „North China Herald”, ukazującego działania prowincjonalnych elit na rzecz zawiązania rodzimych spółek kolejowych w kategoriach „symptomów choroby kolejowej”. Nieco dalej zaś przekonującego, że gdy tylko „kraj [Chiny – M.N.] uwolni się od tych urojeń, możliwe będą prawdziwe przedsięwzięcia kolejowe”<sup>69</sup>. Można się bez trudu domyślić, że pod tymi ostatnimi kryją się wyłącznie inwestycje realizowane pod zagranicznymi auspicjami lub ewentualnie państwowe – również kredytowane z zewnątrz.

W lutym 1908 r. burzą oklasków nagrodzono przemówienie George’a Ernsta Morrisona (reporterskiej legendy londyńskiego „The Times”) na zebraniu China Association, podczas którego wyraził on gorącą nadzieję, że w przyszłości Chińczycy „w pełni docenią, jak bardzo brytyjski kapitał i przedsiębiorczość odgrywały kluczową rolę w wewnętrznym rozwoju innych państw na świecie”<sup>70</sup>. W prywatnej korespondencji zaś dr Morrison, już w daleko mniej subtelny sposób,

<sup>66</sup> K öll, *Railroads and the Transformation*, s. 54.

<sup>67</sup> Choć w przypadku oskarżeń o korupcję czy niegospodarność Jordan nie mijał się całkowicie z prawdą. Kit-ching Chan Lau, *Anglo-Chinese Diplomacy*, s. 13, 112.

<sup>68</sup> Cyt. za: TNA FO, sygn. 405/171, China, Annual Report, 1906, s. 25, 36–37; sygn. 371/634/26156, No. 189, Jordan do Greya, 24 V 1909.

<sup>69</sup> Cyt. za: „North China Herald”, 82 (1907), 2061, s. 277. W innym wydaniu oburzano się na zajadłe (*virulent*) w tonie – bowiem celujące w brytyjski imperializm – karykatury i rysunki polityczne, publikowane w gazetach chińskich. Zob.: „North China Herald”, 86 (1908), 2110, s. 139.

<sup>70</sup> Cyt. za: „North China Herald”, 86 (1908), 2113, s. 306.

podzielił się swymi refleksjami na temat porozumienia między BCCL a Pekinem na początku 1908 r. Chińskich orędowników idei samodzielnej budowy kolei nazwał tu „ignorantami”, którym „poświęcił całe godziny, pokazując, jaka katastrofa nastalaby w Chinach, gdyby rząd centralny zostałby przymuszony przez prowincje do łamania swych państwowych zobowiązań”<sup>71</sup>.

Ów brak asertywności ze strony Pekinu był krytykowany jako jedna z przyczyn niepowodzeń brytyjskiej koncesji w Zhejiangu i sąsiednim Jiangu<sup>72</sup>. Stąd z uznaniem pisano o wszystkich tych urzędnikach, którzy występowali przeciwko postulatam prywatnych spółek chińskich. Yuan Shikai, którego polityka trzymania elit prowincjonalnych z dala od negocjacji kolejowych ściągała liczne głosy krytyki w Zhejiangu, zbierał pochwały od sir Johna Jordana<sup>73</sup> za dobrą (w porównaniu z wcześniejszym okresem) pracę resortu spraw zagranicznych. Dzięki czemu – jak przekonywał brytyjski poseł – możliwe stało się uzyskanie porozumienia w wielu zaległych negocjacjach<sup>74</sup>. Należy w tym miejscu zgodzić się ze słowami Jakuba Polita, piszącego, że po 1916 r. (tj. po śmierci Yuan Shikaia) „powszechnie zaczęto go [Yuana – M.N.] żałować”<sup>75</sup>. Przy czym tymi, którzy jego utraty najbardziej nie mogli odżałować, byli cudzoziemcy, z niepokojem (niekiedy przerażającym się w irytację) obserwujący – pogłębiającą się z każdym kolejnym rokiem

<sup>71</sup> Cyt. za: *The Correspondence of G. E. Morrison*, s. 435.

<sup>72</sup> TNA FO, sygn. 371/863/7425, No. 1, Messrs, Brunner, Mond and Co. do Foreign Office, 2 III 1910; „North China Herald”, 84 (1907), 2086, s. 266.; „North China Herald”, 88 (1908), 2136, s. 145–146.

<sup>73</sup> Yuan Shikai, który w wojowniczej postawie elit z Zhejiangu widział potencjalne zagrożenie kolejną kolizją Chin z mocarstwami (jak to miało miejsce w 1900 r. za sprawą milicji „bokserów”), przemawiał zasadniczo podobnym głosem co sir John Jordan. W opinii brytyjskiego posła determinacja prowincjonalnych elit na rzecz anulowania koncesji kolejowych (tutaj akurat Jordan odnosił się do koncesji amerykańskiej na budowę linii Hankou – Guangzhou) zdawała się świadczyć o tym, że rząd chiński nie wyciągnął żadnych wniosków z tragicznych wydarzeń w 1900 r. Zob.: Yijie Hou [侯宜杰], *Yuan Shikai quan zhuan 袁世凯全传* [Pełna biografia Yuan Shikaia], Beijing 2013, s. 119; TNA FO, sygn. 405/171, China, Annual Report, 1906, s. 9. Zasadne jest też tutaj dodać, że Jordana z Yuanem generalnie łączyły ciepłe relacje. Zob.: Kit-ching Chan Lau, *Anglo-Chinese Diplomacy*, s. 8; Jakub Polit, *Odwrót znad Pacyfiku? Wielka Brytania wobec Dalekiego Wschodu 1914–1922*, Kraków 1999, s. 107; TNA FO, sygn. 371/612/8719, No. 24, Jordan do Greya, 16 I 1909, Enclosure No. 3 i 4.

<sup>74</sup> TNA FO, sygn. 405/171, China, Annual Report, 1907, s. 6. Jordan w swych słowach uznania nie był zresztą odosobniony. Już w 1902 r. „chiński spec” i finansista brytyjski John O. P. Bland z zadowoleniem odnotował, że Yuan był pierwszym od dłuższego czasu oficjелеm chińskim, pozostającym w tak dobrym kontakcie z brytyjskimi dyplomatami. *The Correspondence of G.E. Morrison*, s. 177. Szerzej o stylu, w jakim Yuan uprawiał politykę zagraniczną, w: Patrick Fuliang Shan [Shan Fuliang 单富良], *Yuan Shikai: a Reappraisal*, Vancouver 2018, s. 106, 120–123.

<sup>75</sup> Cyt. za: Jakub Polit, *Pożegnanie z lotrem? Yuan Shikai w świetle nowych badań*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego”, 2020, 147, s. 507.



– niestabilność porewolucyjnych Chin i wynikające z tego faktu pogarszające się perspektywy prowadzenia z nimi nieskrępowanej wymiany handlowej. Patrząc na postać Sheng Xuanhuaia – przypomnijmy, urzędnika także nieskorego do czynienia ustępstw na rzecz prowincjonalnych spółek kolejowych – w podobnym świetle, być może będzie bardziej zrozumiałe oburzenie, z jakim John Jordan przyjął jego zwolnienie z pełnionych urzędów (26 X 1911 r.), już po wybuchu rewolucji republikańskiej w Chinach. W oczach brytyjskiego posła ów chiński oficjel jawił się jako niewinna ofiara dalece niesprawiedliwego traktowania przez regenta Zaifenga (載灃), który złożył na jego barki całą właściwie odpowiedzialność za zaistniałą sytuację w kraju<sup>76</sup>.

Z punktu widzenia mocarstw Chin stabilne i zjednoczone, aczkolwiek militarne oraz politycznie wystarczająco słabe, by stawić odpór ewentualnej ekspedycji karnej, były najbardziej pożądane<sup>77</sup>. Ponadto Państwo Środka, z powodu nierzadkich także i po 1900 r. przypadków napaści ludności lokalnej na zagranicznych podróżników lub misjonarzy oraz wynikającego z nich przeświadczenia o wciąż krążącym nad tym krajem „widmie bokseryzmu”, otrzymały na Zachodzie łatkę kraju, który jest wewnętrznie tak bardzo nieuporządkowany, że nie potrafi zapanować nawet nad swoimi obywatelami. Za szczyt możliwości Chin uważano zatem zdolność do utrzymywania w ryzach bardziej buntowniczych poddanych cesarzy mandżurskich<sup>78</sup>, tak potrzebną dla nieskrępowanej penetracji ekonomicznej ze strony mocarstw.

Chińskie poczucie wspólnoty narodowej, rodząc się u progu XX w. w nie-małej mierze z doświadczenia różnych postaci imperializmu zachodnich mocarstw i Japonii (a koncesje kolejowe niezaprzeczalnie były jedną z jego twarzy), często

---

<sup>76</sup> Tymczasem – jak argumentuje Li Xuefeng – Zaifeng, poprzez swoją nadmierną wiarę w możliwość zmuszenia prowincjonalnych spółek kolejowych do posłuszeństwa z pozycji siły, także ponosi częściową odpowiedzialność za poważny kryzys polityczny przełomu lata i jesieni 1911 r., owocujący wybuchem rewolucji republikańskiej. Zob.: Xuefeng Li, *Zaifeng and Late Qing Railway Policy*, s. 99–101, 102–103. Znamienne jest, że atakując politykę Zaifenga, Jordan przywołał wydarzenia z początku 1909 r., kiedy to bezceremonialnie odprawił on ze służby urzędniczej Yuana. Zob.: TNA FO, sygn. 371/1095/45826, No. 413, Jordan do Greya, 28 X 1911. Zob. także słowa uznania Jordana dla deklaracji księcia Qing Yikuanga (慶親王奕劻) o konieczności trzymania twardego kursu w kwestii nacjonalizacji kolei – bez względu na opór prowincjonalnych elit: TNA FO, sygn. 371/1081/37172, No. 345, Jordan do Greya, 5 IX 1911.

<sup>77</sup> Peter Gue Zarrow, *China in War and Revolution 1901–1949*, London 2005, s. 86.

<sup>78</sup> Charles William de la Poer Beresford, *The Break-up of China; With an Account of its Present Commerce, Currency, Waterways, Armies, Railways, Politics, and Future Prospects*, London 1899, s. 3–4, 303–304.

zderzało się z utartymi poglądami na temat perspektyw zmian w Państwie Środka. „Z jednej strony – pisał na początku 1911 r. William Grenfell Max Müller, pełniący wówczas obowiązki posła rządu JK M w Pekinie – mamy Chińczyków, domagających się od swojego rządu anulowania uroczystych umów i zniesienia praw oraz przywilejów, którymi cieszą się cudzoziemcy, odkąd zaczęli osiedlać się i handlować w Chinach. Z drugiej zaś zagranicznych rezydentów, nie przyjmujących do wiadomości wielkich zmian, jakie zdążyły zajść i jednocześnie oczekujących od swoich rządów przyjęcia takiego podejścia wobec Chin, które było możliwe w latach bezpośrednio po 1900 r.”<sup>79</sup> To, co z punktu widzenia coraz większego grona Chińczyków było przejawem ich rosnącej – choć wprawdzie niejednokrotnie w agresywny sposób manifestowanej – asertywności w relacjach z cudzoziemcami, dla licznych „chińskich speców” stanowiło jeśli nie „niemiłe przebudzenie”, zmuszające do ponownej ewaluacji ich dotychczasowej wiedzy i wyciąganych zeń konkluzji, to znacznie częściej najzwyczajniej bulwersowało, jako kolejny dowód rzekomej arogancji i zadufania Chińczyków. Stąd z wielkim trudem akceptowali (jeśli w ogóle) myśl, że Chiny mogą pewnego dnia zechcieć wyzwolić się spod ekonomicznej i traktatowej kurateli mocarstw.

## BIBLIOGRAFIA

The National Archives w Londynie:

Foreign Office: sygn. 371; 405.

War Office: sygn. 106.

The National Archives and Records Administration w Washington:

General Records of the Department of State (RG 59), Numerical and Minor Files 1906–1910.

*China's Response to the West: A Documentary Survey 1839–1923*, ed. John King Fairbank, Ssu-yü Teng [Deng Siyu 鄧嗣禹], Cambridge, Mass. 1982.

Hart Robert, Fairbank John King, *The I. G. in Peking: Letters of Robert Hart, Chinese Maritime Customs, 1868–1907*, vol. 1–2, Cambridge, Mass. 1975.

*Papers Respecting Foreign Relations of United States (1905–1912)*, Washington 1906–1919.

*The Semi-official Letters of British Envoy Sir Ernest Satow from Japan and China (1895–1906)*, ed. Ian Ruxton, Morrisville 2007.

*The Correspondence of G. E. Morrison*, red. Hui-min Lo [Luo Huimin 駱惠敏], vol. 1: 1895–1912, London 1976.

<sup>79</sup> Cyt. za: TNA FO, sygn. 405/195, China, Annual Report, 1910, s. 2.

- Treaties and Agreements with and Concerning China, 1894–1919*, ed. John Van Antwerp MacMurray, vol. 1: *Manchu Period (1894–1911)*, New York 1921.
- Treaties Between the Empire of China and Foreign Powers: Together with Regulations for the Conduct of Foreign Trade, Conventions, Agreements, Regulations, etc., etc., etc., and the Peace Protocol of 1901*, ed. William Frederick Mayers, Shanghai 1901.
- „Dongfang Zazhi” 東方雜誌 [Magazyn Wschodu] 1904–1905.
- „North China Herald” 1907–1908.
- „The Chinese Repository” 1849.
- „The Far Eastern Review. Engineering – Finance – Commerce” 1906, 1912.
- Beresford Charles William de la Poer, *The Break-up of China; With an Account of its Present Commerce, Currency, Waterways, Armies, Railways, Politics, and Future Prospects*, London 1899.
- Biographical Dictionary of Republican China*, ed. Howard Lyon Boorman, vol. 1–4, New York 1967–1971.
- British Business in Asia since 1860*, ed. Richard Peter Treadwell Davenport-Hines, Geoffrey Jones, Cambridge 1989.
- Brown Arthur Judson, *New Forces in Old China: An Unwelcome but Inevitable Awakening*, London–Edinburgh 1904.
- Chan Lau Kit-ching [Chen Liu Jizhen 陳劉潔貞], *Anglo-Chinese Diplomacy in the Careers of Sir John Jordan and Yuan Shih-kai 1906–1920*, Hong Kong 1976.
- China: How the Empire Fell*, ed. Joseph Esherick, Chuxiong Wei [魏楚雄], London 2013.
- China in Revolution: The First Phase 1900–1913*, ed. Mary Clabaugh Wright, New Haven 1969.
- Ewing Thomas Esson, *Ch'ing Policies in Outer Mongolia 1900–1911*, „Modern Asian Studies”, 14 (1980), 1, s. 145–157.
- Hou Yijie [侯宜杰], *Yuan Shikai quan zhuan 袁世凯全传* [Pełna biografia Yuan Shikaia], Beijing 2013.
- Hu Dongchao [胡棟朝], *Zhongguo tielu zhinan 中國鐵路指南* [Przewodnik po chińskich kolejach], Shanghai 1905.
- Jin Chongji [金冲及], Hu Shengwu [胡繩武], *Xinhai geming shigao 辛亥革命史稿* [Wstępna wersja historii rewolucji *xinhai*], t. 1–4, Shanghai 1985.
- Jin Shixuan [金士宣], Xu Wenshu [徐文述], *Zhongguo tielu fazhan shi 中国铁路发展史* [Historia rozwoju chińskich kolei], Beijing 2000.
- Kent Percy Horace Braund, *Railway Enterprise in China*, London 1907.
- Köll Elisabeth, *Railroads and the Transformation of China*, Cambridge, Mass. 2019.
- Li Hung-chang and China's Early Modernization*, ed. Samuel Chu [Zhu Changling 朱昌陵], Kwang-ching Liu [Liu Guangjing 劉廣京], London–New York 1994.
- Lee En-han [Li Enhan 李恩涵], *China's Quest for Railway Autonomy 1904–1911: A Study of the Chinese Railway-Rights Recovery Movement*, Singapore 1977.

- Lee En-han [Li Enhan 李恩涵], *The Chekiang Gentry-merchants vs. the Peking Court-officials: China's Struggle for Recovery of the British Soochow-Hangzhou-Ningpo Railway Concession, 1905–1911*, „Zhongyang Yanjiuyuan Jindai Shi Yanjiusuo Jikan” [中央研究院近代史研究所季刊 Kwartalnik Instytutu Badań nad Historią Nowożytną Akademii Sinica], 3 (1972), 1, s. 233–268.
- Li Guoqi [李國祁], *Zhongguo zaoqi de tielu jingying* 中國早期的鐵路經營 [Zarządzanie wczesnymi kolejami chińskimi], Taipei 1976.
- Minguo Renwu Zhuan 民国人物传 [Biografie osobistości okresu republikańskiego], red. Xin Li [李新] *et al.*, t. 1–12, Beijing 1978–2004.
- Mi Rucheng [宓汝成], *Diguozhuyi yu Zhongguo tielu* 帝国主义与中国铁路 [Imperializm a chińskie koleje żelazne], Beijing 2007.
- Nowikiewicz Mateusz, *Przemiany w wojskowości chińskiej na przełomie XIX i XX w. – zarys problematyki*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 75 (2020), 3, s. 87–121.
- Paine Sarah Crosby Mallory, *Imperial Rivals: China, Russia and Their Disputed Frontier 1858–1924*, London–New York 1996.
- Polit Jakub, *Dyplomacja brytyjska, japońska i amerykańska w Chinach, 1895–1949*, „Dzieje Najnowsze”, 42 (2010), 1, s. 19–40.
- Polit Jakub, *Japońska polityka zagraniczna 1895–1945*, Kraków 2015.
- Polit Jakub, *Odwrót znad Pacyfiku? Wielka Brytania wobec Dalekiego Wschodu 1914–1922*, Kraków 1999.
- Polit Jakub, *Pożegnanie z lotrem? Yuan Shikai w świetle nowych badań*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego”, 2020, 147, s. 505–527.
- Pong David [Pang Baiteng 龐百騰], *Confucian Patriotism and the Destruction of the Woosung Railway 1877*, „Modern Asian Studies”, 7 (1973), 4, s. 647–676.
- Pong David [Pang Baiteng 龐百騰], *Shen Pao-chen and China's Modernization in the Nineteenth Century*, Cambridge 1994.
- Rankin Mary Backus, *Early Chinese Revolutionaries: Radical Intellectuals in Shanghai and Chekiang 1902–1911*, Cambridge, Mass. 1971.
- Rhoads Edward John Michael, *China's Republican Revolution: the Case of Kwangtung 1895–1913*, Cambridge 1975.
- Rhoads Edward John Michael, *Manchus & Han: Ethnic Relations and Political Power in Late Qing and Early Republican China 1861–1928*, Seattle 2000.
- Rojek Wojciech, *Ekspansja mocarstw w Chinach i jej wpływ na rozwój stosunków międzynarodowych w latach 1895–1914*, Kraków 1990.
- Shan Patrick Fuliang [Shan Fuliang 单富良], *Yuan Shikai: a Reappraisal*, Vancouver 2018.
- The Cambridge History of China*, ed. John King Fairbank, vol. 11: *Late Ch'ing 1800–1912*, Part I, Cambridge 1980.
- The China Year Book 1912*, ed. Henry Thurburn Montague Bell, Henry George Wandesforde Woodhead, Shanghai 1912.
- The City in Late Imperial China*, ed. George William Skinner, Stanford 1977.

*The Russo-Japanese War in Global Perspective*, ed. John Steinberg *et al.*, Leiden–Boston 2005.

Wright Mary Clabaugh, *The Last Stand of Chinese Conservatism: the T'ung-chih Restoration 1862–1874*, Stanford 1962.

Zarrow Peter Gue, *China in a War and Revolution 1895–1949*, London 2005.

Zen Sun E-tu [任以都 Ren Yidu], *The Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan of 1908*, „The Journal of Asian Studies”, 10 (1951), 2, s. 136–150.

Zhang Kaiyuan [章开沅], Lin Zengping [林增平], *Xinhai geming shi 辛亥革命史* [Historia rewolucji *xinhai*], t. 1–3, Beijing 1980.

## SUMMARY

The international treaties, being a direct consequence of the First Sino-Japanese War (1894–1895), opened the vast interior of the Middle Kingdom to foreign investments – including construction of railway lines. In the wake of such opening, the infamous “battle of concessions” between the foreign powers ensued. However, contrary to conclusions of classic monographies on the final years of Qing dynasty rule, China was not a helpless victim of overseas powers. Both the central Chinese authorities and provincial elites in various regions of the country made a considerable effort to rise to sovereignty in their relationships with the rest of the world. A noticeable sign of this was the striving to regain control over crucial railway lines, either through revoking or renegotiating previously granted concessions, or redeeming the infrastructure from foreign enterprises. Parallel to steps taken at the government level, campaigns were launched in order to independently build railroads in China. The already mentioned grassroots activities, are described with an umbrella term of Railway Rights Recovery Movement (*shouhui luquan yundong*). During the last period of the reign of Qing dynasty, in many regions of the empire, local activists started to organize protests against economic influence of foreign powers to set up local railway companies, whose aim was to build railway lines financed solely by domestic capital. Support offered to those initiatives by the central government of China (which did not mean complete consensus of opinions) strongly alarmed the Western powers. Up to then, their diplomatic representatives used to take into account only the stand of the Chinese officials, thereby ignoring the feelings among local elites as a causative factor shaping the policy of the Middle Kingdom. Widely-held notions concerning the “Chinese imaginarium”, shared by foreign diplomats and so-called China Hands, were mercilessly verified by the gradual development of the feeling of supra-local Chinese political and economic community. The cumulative result of transformations in China at the beginning of 20<sup>th</sup> century, often referred to as the Chinese Awakening, was met with approval when it meant adopting Western technical and institutional solutions, but with anger when it manifested itself as resistance against Western economic penetration (particularly pronounced regarding the railway infrastructure). The uncompromising campaign launched by the elites of Zhejiang and Jiangsu provinces against British concession to build a railway line connecting Shanghai with Hangzhou and Ningbo significantly contributed to revising most of the points of the original agreement from 1898 between the Chinese government and British syndicate British & Chinese Corporation Limited; however, it is worth noting that

in many aspects the goals of the campaign were contradictory to the government vision of expanding Chinese railroad network. British diplomats and Chinese Hands understood the result of the final agreement, signed in 1908, as a symptom of growing weakness of the central government in its relations with – increasingly more assertive – provincial elites. From the British point of view it caused a danger of putting China on a collision course with foreign powers (because of unilateral revocation previously granted railway concessions), and – in a more general sense – deteriorating the prospects of economic infiltration of China in the future.

### O AUTORZE

dr Mateusz Nowikiewicz, adiunkt w Zakładzie Historii XIX i XX wieku w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego. Zainteresowania badawcze: militarna i polityczna historia Chin w XIX w. i w pierwszej połowie XX w., ze szczególnym uwzględnieniem rewolucji *xinhai* oraz działalności politycznej Yuan Shikaia; brytyjska ekspansja kolonialna w Afryce i Azji na przestrzeni XIX w. Adres e-mail: [mateusz.nowikiewicz2@uwr.edu.pl](mailto:mateusz.nowikiewicz2@uwr.edu.pl).



PIOTR UWIJAŁA

Polskie Towarzystwo Historyczne Oddział w Katowicach

ORCID: [0000-0001-7355-5494](https://orcid.org/0000-0001-7355-5494)

## KOLEJOWE TRANSPORTY WOJSKOWE Z MATERIAŁEM WOJENNYM POZYSKANYM PRZEZ POLSKĄ WOJSKOWĄ MISJĘ ZAKUPÓW W PARYŻU W LATACH 1919–1920

### RAILROAD MILITARY TRANSPORTS WITH WAR MATERIALS ACQUIRED BY POLISH MILITARY PURCHASE MISSION IN PARIS IN 1919–1920

**ABSTRACT:** The paper describes railroad military transports with war materials acquired by Polish Military Purchase Mission in Paris in 1919–1920. Until July 1920 railway was the most important and most efficient mode of transport which allowed Poland to maintain several independent supply chains for the army. The scale of those transport operations and the routes used were characterized.

**KEYWORDS:** Polish Military Purchase Mission, Paris, railway transport, shipments of weapons and ammunition

Działalność Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu stanowi istotny aspekt tworzenia się niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej oraz historii Wojska Polskiego<sup>1</sup>. Odrodzona w 1918 r. Polska niezwłocznie rozpoczęła działania zmierzające do szybkiej rozbudowy własnych sił zbrojnych, które niezbędne były do wytyczenia nowych granic, obrony terytorium i swej niepodległości. Jest rzeczą zrozumiałą, że formowaną od podstaw armię należało odpowiednio uzbroić i wyposażać, aby mogła skutecznie realizować swoje zadanie. Tymczasem sprawa pozyskania broni, amunicji i niezbędnego wyposażenia napotykała olbrzymie

---

<sup>1</sup> Szerzej nt. działalności Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu w latach 1919–1921: Piotr Uwijsła, *Polska Wojskowa Misja Zakupów w Paryżu w latach 1919–1921. Pozyskiwanie i transport zagranicznego materiału wojennego dla Wojska Polskiego w okresie wojny polsko-sockiej*, Grajewo 2021.



trudności, które wynikały przede wszystkim z braku własnego przemysłu zbrojeniowego oraz dużych zniszczeń w zakładach przemysłu cywilnego poczynionych w okresie czteroletniej Wielkiej Wojny<sup>2</sup>. Odbudowa gospodarcza następowała powoli, a poziom krajowej produkcji rolniczej i przemysłowej nie pozwalał na pokrycie niezbędnego zapotrzebowania. Od listopada 1918 r. na potrzeby wojska wykorzystywano materiały pozostawione przez okupantów lub zdobyte w czasie przejmowania kontroli państwa nad poszczególnymi dzielnicami kraju. Ich ilość nie wystarczała jednak na utworzenie silnej i licznie dużej armii. Dlatego jedyną drogą do przeprowadzenia szybkiego i pomyślnego procesu pozyskania uzbrojenia i wyposażenia wojskowego dla żołnierzy było uzyskanie go od państw zachodnich, które wygrały Wielką Wojnę oraz posiadały duże zapasy wyprodukowanych materiałów wojskowych, broni i amunicji. Polska Wojskowa Misja Zakupów (PWMZ) w Paryżu wniosła ogromny wkład w proces odbudowy niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej, budowy sił zbrojnych oraz w zwycięstwo Polski w wojnie z sowiecką Rosją. Od momentu rozpoczęcia swojej działalności w marcu 1919 r., prowadzonej pod kierownictwem gen. Jana Romera, a następnie od listopada 1919 r. zarządzanej przez gen. Józefa Pomiankowskiego, skutecznie realizowała ona swoje zadania, pozyskując dla kraju duże ilości uzbrojenia, ekwipunku żołnierskiego oraz materiałów wojskowych.

Jako miejsce stałego przebywania Misji wyznaczony został Paryż, gdyż to Francja i jej przychylna postawa względem odradzającej się Rzeczypospolitej była postrzegana jako ten kraj, z którym współpraca zapewni największe możliwości w zakresie zdobycia dużych ilości broni, amunicji oraz wszelkiego materiału niezbędnego do formowania licznej i dobrze wyposażonej armii. Z perspektywy czasu decyzja ta okazała się słuszna, gdyż to właśnie Francja w latach 1919–1920 okazała się najistotniejszym dostawcą materiału wojennego dla polskiej armii. W zakresie zawierania umów i wydawania należytych zobowiązań finansowych Misja była upoważniona do zawierania w imieniu rządu polskiego porozumień z rządem francuskim, włoskim, belgijskim, angielskim i amerykańskim, jak również do delegowania swoich przedstawicieli do innych krajów, celem realizacji

---

<sup>2</sup> Szerzej nt. całokształtu zagadnienia gospodarki finansowej Rosji, Niemiec i Austro-Węgier na ziemiach polskich oraz prowadzenia przez te kraje bezwzględnej eksploatacji tych ziem w czasie Wielkiej Wojny, jak również nt. powstałych na ziemiach polskich zniszczeń i szkód spowodowanych działaniami wojennymi: *Polska w czasie Wielkiej Wojny (1914–1918). Historia finansowa*, red. Marcei Handelsman *et al.*, Oświęcim 2015; *Polska w czasie Wielkiej Wojny (1914–1918). Historia ekonomiczna*, red. Marcei Handelsman *et al.*, Oświęcim 2015.



zakupów materiału wojennego. W związku powyższym PWMZ w Paryżu utworzyła dodatkowe, zależne od swojej centrali submisje w Londynie, Salonikach oraz Nowym Jorku. Istotne zakupy przedstawiciele Misji poczynili również na rynku prywatnym we Francji, a także w Wielkiej Brytanii. Duże ilości materiału wojskowego nabyto w 1919 r. od rządu Stanów Zjednoczonych. Zakupy te realizowane były przede wszystkim w ramach kredytów Amerykańskiej Komisji Likwidacyjnej, zajmującej się likwidacją utworzonych na terenie Francji magazynów armii USA. Nie zdołano jednak zrealizować większych zakupów materiałów wojennych bezpośrednio w Stanach Zjednoczonych, na które bardzo w Polsce liczono, ani uzyskać wsparcia amerykańskich władz w tej kwestii. W o wiele mniejszym zakresie niż wstępnie planowano pozyskiwano materiał wojenny we Włoszech, w Wielkiej Brytanii oraz Belgii.

Artykuł niniejszy ma na celu przedstawienie charakterystyki kolejowych transportów wojskowych z materiałem wojennym pozyskanym przez Polską Wojskową Misję Zakupów w Paryżu w latach 1919–1920, gdyż to właśnie kolej była do lipca 1920 r. najważniejszym i najsprawniejszym środkiem transportu, który pozwalał Polakom utrzymywać kilka niezależnych od siebie łańcuchów dostaw materiałów wojennych z zagranicy dla swojej armii. Tematyka transportu kolejowego oraz realizowanych za jego pomocą różnorodnych dostaw zagranicznego materiału wojennego dla Wojska Polskiego była w historiografii zarówno II Rzeczypospolitej Polskiej, jak i Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, zaledwie wzmiankowana przy okazji omawiania wojny polsko-sowieckiej<sup>3</sup>. Ta niekorzystna z punktu widzenia potrzeb polskiej historiografii sytuacja wymagała więc zmiany oraz zintensyfikowania badań w tym zakresie. Podobne działania podjęto także w kierunku poszerzenia wiedzy o wojennym wysiłku całego polskiego kolejnictwa podczas działań wojennych w latach 1918–1921<sup>4</sup>. Zapewne sprzyjał temu fakt, że

---

<sup>3</sup> Szerzej na temat organizacji i realizacji kolejowych transportów z zagranicznym materiałem wojskowym dla Wojska Polskiego w trakcie trwania wojny polsko-sowieckiej: Stanisław Rola-Arciszewski, *Polskie transporty zagraniczne podczas wojny*, „Bellona”, 14 (1933), s. 495–516; Krzysztof Sandomirski, *Polska Misja Wojskowa Zakupów w Paryżu w latach 1919–1920*, „Wojskowy Przegląd Historyczny”, 1978, 4, s. 64–98; Mieczysław Wrzosek, Krzysztof Sandomirski, *Transport do kraju sprzętu wojennego przyznanego Polsce przez Wielką Brytanię w 1920 r.*, „Przegląd Historyczny”, 1962, 2 (53), s. 294–310.

<sup>4</sup> Szerzej nt. wysiłku polskiego kolejnictwa podczas działań wojennych w latach 1918–1921: Janusz Odziemkowski, *Kolejnictwo polskie w transporcie wojskowym i operacjach wojennych na froncie polsko-ukraińskim i polsko-rosyjskim 1918–1920 r.*, Warszawa 2020; *Kolejnictwo polskie w okresie Bitwy Warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy II Rzeczypospolitej*, red. Dariusz Rogut, Łódź–Warszawa 2021.

od 2018 do 2022 r. trwały i nadal trwają obchody 100-lecia odzyskania niepodległości przez Polskę oraz jej zwycięstwa w „wojnach o niepodległość i granice”. W tym miejscu należy zaznaczyć, że tematyka zakupu i transportu zagranicznego materiału wojennego do Polski w latach 1919–1921 jest obszarem szerszych badań naukowych autora, a przedstawione w przedmiotowym artykule informacje są ich wyszczególnioną częścią, ograniczoną ze względu na wymogi wydawnicze do określonej objętości artykułu.

Zasadniczą kwestią dotyczącą skutecznego dostarczenia pozyskiwanych przez PWMZ w Paryżu materiałów wojskowych do Polski było zapewnienie zorganizowanego i sprawnego transportu kolejowego przez poszczególne kraje europejskie. W marcu 1919 r. na konferencji w Wiedniu z inicjatywy płk. Georges’a Mauriera, szefa biura transportowego francuskiego Ministerstwa Wojny, uzgodniono trasę pociągów oznaczonych jako „Polonia”, które przez Włochy, Austrię i Czechy miały wiozić z Francji do Polski materiał wojenny<sup>5</sup>. Stacja początkowa miała się znajdować w miejscowości Ambronay we Francji, a stacja odbiorcza w Trzebini (później także

---

<sup>5</sup> Pierwsze umowy na przejazd transportów „Polonia” podpisane zostały 26 III 1919 r. w Wiedniu pomiędzy przedstawicielami rządów Polski, Francji, Włoch, Austrii i Czechosłowacji. Umowy te regulowały przejazd transportów na trasie Francja – Włochy – Austria – Czechosłowacja – Polska i dotyczyły przejazdu 100 transportów kolejowych składających się z 40 wagonów każdy o łącznej ładowności 500 ton w jednym transporcie. Dodatkowo w ramach tej umowy uzgodniono również przejazd 32 transportów kolejowych z zakupionym włoskim materiałem artyleryjskim. W ramach tej oraz dodatkowej umowy zawartej w dniach 28 i 29 III 1919 r. pomiędzy przedstawicielami rządu polskiego i rządu austriackiego Polska zobowiązywała się do dostarczenia Austrii węgla potrzebnego do realizacji transportów do Polski oraz na drogę powrotną pociągów z wagonami, które wysyłano do Francji po dostarczeniu materiału do celu. Dostarczany węgiel miał być opłacany przez Austrię (koszty dostawy węgla z kopalni do Austrii pokrywała Polska), a Polska za każdy przejazd pociągu przez austriackie terytorium płaciła ryczałtem sumę 50 tys. koron. W wyniku dodatkowych polsko-austriackich porozumień międzyrządowych, poczynionych we wrześniu i październiku 1919 r., początkowa liczba 100 transportów została zwiększona do 200. Nowe porozumienie było korzystniejsze dla Polski, gdyż Austria zobowiązała się do zapłaty za polski węgiel kwotę 250 koron za tonę (w ramach wcześniejszych ustaleń koszt węgla nie był definitywnie ustalony) oraz wzięła na siebie koszty opłaty transportu węgla z kopalni w Polsce do Austrii. Dodatkowo koszty opłaty ryczałtowej za przejazd pociągu przez austriackie terytorium obniżone zostały o połowę – do kwoty 22 500 koron. Trzeci raz tę samą umowę z Austrią przedłużono 30 XII 1919 r. Zob.: Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie (dalej: CAW), Kierownictwo Transportów Wojskowych (dalej: KTW), sygn. I.300.71.25, Pismo do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie w sprawie transportów „Polonia”, nr pisma 773/II, b.p. Natomiast z Czechosłowacją zawarto porozumienie, w ramach którego, w zamian na przejazd polskich transportów przez terytorium czeskie, Polska zobowiązana była dostarczać Czechom naftę, benzynę oraz olej smolisty. W ramach poczynionych porozumień ustalono również, że żaden z polskich transportów wojskowych nie będzie wstrzymywany na terytorium czeskim z powodu ewentualnego braku węgla. Zob.: CAW, KTW, sygn. I.300.71.1, Organizacja drogi komunikacyjnej między Francją i Polską, b.p.

baza w Dziedzicach<sup>6</sup>) w Polsce. Pociągi wysyłane z Francji kierowano trasą Mandau – Touriss – Brześć (Břeclav, Lundenburg) – Bogumin (Bohumín, Oderberg) – Trzebinia, a także trasami Tarvis (Tarvisio) – Villach – Leoben – Wiedeń – Hohenau an der March – Brześć – Bogumin – Trzebinia (później Dziedzice) lub Trydent (Trento) – Franzensfeste – Toblach – Villach – Leoben – Wiedeń – Hohenau an der March – Brześć – Bogumin – Trzebinia. Dla tych pociągów wykorzystywana była również trasa Tarvis – Saint-Michel – Leoben – Bruck an der Mur – Wiedeń – Matzeinsdorf – Wiedeń-Nordbahnhof – Brześć – Bogumin – Trzebinia<sup>7</sup>. Oprócz tej drogi kolejowej prowadzącej przez Włochy, Austrię i Czechosłowację część materiałów planowano jeszcze wysłać koleją przez Niemcy, równoległe z przewozem Armii gen. Hallera, gdzie stacja początkowa miała znajdować się w miejscowości St. Dizier we Francji, a stacja odbiorcza w miejscowości Kąkolewo w Polsce<sup>8</sup>. Ostatecznie w pierwszej połowie 1919 r. w Polsce przyjęto następujący podział baz obsługujących nadsyłane wojskowe transporty zagraniczne:

1. Bazy pograniczne – tylko kontrolujące: Kąkolewo (Konkolewo) – dla transportów idących przez Niemcy oraz Piotrowice (koło Zebrzydowic) – dla transportów idących przez Austrię.
2. Bazy pograniczne kontrolujące i kierujące: Trzebinia – dla transportów idących przez Austrię oraz Skalmierzyce<sup>9</sup> – dla transportów idących przez Niemcy.
3. Bazy sortownie i wyładownicze: Warszawa, Kraków, Poznań, Lublin, Dęblin, Modlin, Łódź, Kielce, Siedlce lub inne, jeżeli zachodziła taka potrzeba<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> Przeniesienie umiejscowienia bazy z Trzebini do Dziedzic nastąpiło w IV kwartale 1919 r. ze względów technicznych oraz znacznego obciążenia stacji w Trzebini innymi transportami kolejowymi. Ponadto stacja w Dziedzicach posiadała o wiele więcej dobrze wyposażonych pomieszczeń, które można było wykorzystywać do prowadzenia czynności administracyjno-biurowych. Zob.: CAW, Kontrola Transportów Zagranicznych Ministerstwa Spraw Wojskowych (dalej: KTZ MSW), sygn. I.300.70.9, Pismo Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych do Kierownictwa Transportów Zagranicznych w Warszawie w sprawie przeniesienia bazy K.T.Z z Trzebini do Dziedzic z 30 IX 1919 r., nr dok. 7781, k. 230.

<sup>7</sup> CAW, KTW, sygn. I.300.71.4, Trasa polskich pociągów kierowanych do stacji w Boguminie, b.p. Pociągi „Polonia” po dotarciu do czeskiego Bogumina kierowane były do Polski według następującego rozkładu jazdy: Bogumin – Oświęcim – Trzebinia – Szczakowa – Koluszki – Warszawa z rozgałęzieniami: Trzebinia – Kraków i Koluszki – Łódź. Zob. CAW, KTW, sygn. I.300.71.4, Rozkład jazdy pociągów „Polonia” z 19 VIII 1919 r., b.p.

<sup>8</sup> Jan Romer, *Pamiętniki*, Warszawa 2011, s. 238.

<sup>9</sup> W późniejszym okresie (1920 r.) funkcjonowała już Baza Kontroli Transportów Zagranicznych w Lesznie.

<sup>10</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.3, Instrukcja dla Komendantów baz i transportów zagranicznych na terenie Państwa Polskiego – wydana przez I Wiceministra Spraw Wojskowych Stefana Majewskiego, b.p.

W trakcie organizacji kolejowych łańcuchów dostaw materiałów wojennych z Francji do Polski, na podstawie decyzji kierownictwa PWMZ w Paryżu, tworzono na terenie Francji kolejowe bazy transportowe i bazy odbiorcze, które miały za zadanie obsługę wysyłki poszczególnych składów pociągów do Polski. W skład baz transportowych na terenie Francji wchodziły:

- Baza Transportowa w Ambronay dla pociągów „Polonia” jadących przez Włochy, która utworzona została w maju 1919 r., a jej likwidacja nastąpiła w marcu 1920 r.;
- Baza Transportowa w St. Dizier dla pociągów kierowanych przez Niemcy, która utworzona została w maju 1919 r., a jej likwidacja nastąpiła w sierpniu tego samego roku;
- Baza Transportowa w Is-sur-Tille, która utworzona została w listopadzie 1919 r. i działała do października 1920 r., a obsługiwała pociągi kierowane do Polski przez Niemcy, Włochy i Szwajcarię (pociągi pod nazwą „Helwecja”);
- Baza Transportowa w Koblencji, która utworzona została w listopadzie 1919 r. i do lipca 1920 r. obsługiwała pociągi jadące przez Niemcy (pociągi pod nazwą „Victoria”)<sup>11</sup>.

Natomiast w skład baz odbiorczych Misji zorganizowanych na terenie Francji wchodziły:

- Baza w Gievres, która była bazą przejściową, formalnie utworzoną najprawdopodobniej pomiędzy majem a czerwcem 1919 r. w miejscu usytuowania olbrzymich składów wojskowych po armii amerykańskiej;
- Baza w St. Sulpice (Bordeaux), która była bazą przejściową i powstała przed październikiem 1919 r.<sup>12</sup>

Dodatkowo na przełomie września i października 1919 r., w związku z uruchamianiem pociągów „Bolonia” – wysyłanych bezpośrednio z Włoch – utworzono Bazę Transportową w Mediolanie, która działała do końca lutego 1920 r.<sup>13</sup>

Innych przejściowych baz załadunkowych, czynnych w okresie działania Misji, było bardzo wiele i powstawały one w trakcie przejmowania i wysyłania do Polski zakupionych materiałów. Baz samochodowych było sześć, baz intendentury 15, baz sanitariatu dziewięć, baz ze sprzętem lotniczym sześć, a liczba baz artylerii

---

<sup>11</sup> Uwijała, *Polska Wojskowa Misja Zakupów*, s. 68.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

w pewnym okresie dochodziła nawet do 150. Bazy załadunkowe kierowały wszystkie swoje materiały do wyznaczonego punktu zbornego, jakim były poszczególne bazy kolejowe, i tu dopiero formowane były pociągi, które następnie wysyłano do Polski pod nadzorem oficerów konwojentów i żołnierzy<sup>14</sup>. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że zarówno lokomotywy, jak i wagony towarowe wykorzystywane do konwojowania materiału wojennego z terenu Francji do Polski, dostarczane były przez rząd francuski. Zgodnie z zawartą umową Polska zobowiązana była do zapłaty za te transporty, a koszty w tym zakresie wliczone zostały w ogólną kwotę, udzieloną Polsce przez Francję, kredytu na zakup materiału wojennego. Francuskie lokomotywy, po dostarczeniu materiału do stacji odbiorczych w Polsce, powracały z tą samą liczbą podstawianych pustych wagonów do Francji. Najprawdopodobniej, tak samo jak w przypadku polskich transportów kolejowych wysyłanych z Wiednia, transporty „Polonia”, „Bolonja” i „Helwecja” po dotarciu do końcowej (na zagranicznym odcinku trasy) stacji kolejowej w czeskim Boguminie zgłaszane były telefonicznie przez dowódcę konwoju do polskiej załogi dworca w Piotrowicach (koło Zebrzydowic), która kierowała do Bogumina polską lokomotywę. Po dokonaniu podmiany lokomotywy transport docierał do stacji pogranicznej w Piotrowicach (koło Zebrzydowic), a następnie kierowany był do Trzebini<sup>15</sup>.

Przed organizacją transportu do Polski żołnierze Misji musieli przeprowadzić skuteczny odbiór materiałów od przedstawicieli rządów krajów, które materiały odstępowali, oraz – w mniejszym zakresie – od firm prywatnych. Odbiór materiałów od Amerykanów prowadzony był przez Komisje Odbiorcze, które udawały się w miejsce zmagazynowania materiału, przeprowadzając jego odbiór i sprawdzenie pod kątem ilościowym i jakościowym – zgodnie z wydaną wówczas instrukcją<sup>16</sup>.

Nieco inaczej wyglądał na początku odbiór materiału odstępowanego przez rząd francuski, który zgodnie z zawartym porozumieniem zaczął, od kwietnia

---

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.3, Instrukcje dla komendantów transportów ewakuacyjnych odchodzących z Wiednia, nr dok. L.772/P.K.S.G./1919, b.p. Podkreślenia wymaga fakt, że w zbadanych dotychczas dokumentach archiwalnych nie znaleziono informacji na temat ewentualnych podmian lokomotyw w trakcie realizacji przejazdów polskich transportów wojskowych z Francji i Włoch do Polski (tzn. transportów „Polonia”, „Bolonja”, „Helwecja” i „Victoria”).

<sup>16</sup> CAW, Polska Wojskowa Misja Zakupów w Paryżu (dalej: Misja Zakupów), sygn. I.305.3.1, Memoriał Szefa Sekcji Finansowej PWMZ w Paryżu ppłk. Juliana Koźmińskiego na temat powstania i działalności Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu sporządzony 28 VI 1920 r. dla rewidentów Najwyższej Izby Kontroli Państwa, k. 236–237.

1919 r., wysyłać w ogromnych ilościach do Polski materiał artyleryjski, lotniczy i sanitarny, przeznaczony do uzbrojenia Wojska Polskiego. Misja nie była wówczas w stanie przeprowadzić należytego odbioru i kontroli materiału, gdyż nie była do tego jeszcze odpowiednio przygotowana. Przyjęcie materiału odbywało się na stacji koncentracyjnej, na której dowódca francuskiego konwoju i szef danej bazy podpisywali dokumenty wysyłkowe. Tak pospieszny odbiór materiału spowodowany był instrukcjami francuskimi oraz koniecznością natychmiastowego wysłania materiału, zwłaszcza artyleryjskiego, który oczekiwany był przez polskie dowództwo w kraju. W późniejszym czasie (od sierpnia 1919 r.) Misja uzyskała zgodę rządu francuskiego na przejmowanie oraz składowanie materiału w magazynach. W znaczący sposób usprawniono również sposób przejmowania francuskiego materiału artyleryjskiego. Misja dokonała znacznego zwiększenia swojego personelu, a materiał artyleryjski był już sprawdzany i wysyłany przez polskich oficerów, którzy podczas wysyłki podpisywali stosowne dokumenty ekspedycyjne<sup>17</sup>. Od firm prywatnych kupowano przeważnie materiał używany, ale nadający się do natychmiastowego użycia. Dokumentem odbiorczym, który zastępował protokół, było pokwitowanie odbioru podpisane przez oficera-odbiorcę i szefa danego wydziału Misji<sup>18</sup>.

Każdorazowo z wagonów przybywających do baz kolejowych formowany był pociąg, który oddawano pod opiekę oficera konwojującego i odpowiedniej liczby żołnierzy. W zależności od wielkości danego transportu oficer konwojujący otrzymywał od 10 do 20 żołnierzy. Ze względów politycznych w pierwszym okresie oficerami konwojów tych pociągów byli Francuzi, a dopiero później wysyłano oficerów polskich. Pociągi odchodzące do Polski miały określoną marszrutę, a od września 1919 r. na linii przejazdu organizowano bazy kontrolne, w których dokonywano sprawdzenia stanu zabezpieczeń wagonów oraz ogólnego stanu pociągu. Po wjechaniu na terytorium Polski transport przekazywany był władzom krajowym za pisemnym pokwitowaniem, w którym należało odnotować, że płomby i kłódki na wagonach przybyłych do Polski były w stanie nienaruszonym. Z chwilą przekazania wagonów odpowiednim służbom w Polsce Misja zdejmowała je z własnej ewidencji.

Personel Misji po przekazaniu transportu oczekiwał nadesłania protokołów sporządzonych przez krajowe Komisje Odbiorcze, które byłyby podstawą do

<sup>17</sup> *Ibidem*, k. 237–238.

<sup>18</sup> *Ibidem*, k. 238



składania ewentualnych reklamacji we Francji. Taki schemat działania ułatwiał obliczenia ostatecznego długu Polski względem krajów sprzedających materiał oraz należności za otrzymany konkretny materiał. Jednakże w praktyce Misja bardzo rzadko otrzymywała jakiegokolwiek protokoły odbiorcze, co utrudniało i wydłużało całą procedurę oraz rozliczenia z przedstawicielami francuskiego Ministerstwa Finansów<sup>19</sup>.

Jeżeli materiał po załadowaniu do wagonów wysyłany był bezpośrednio do Polski, to wówczas ewidencja Misji sprowadzała się do wykazów ładunkowych, a później do tzw. *feuille de chargement*<sup>20</sup>, w których oznaczona była dokładnie ilość i rodzaj materiału. Dokumenty takie przekazywane były każdemu oficerowi konwojującemu pociąg, a ten zobowiązany był przekazać je komisjom odbierającym transport w Polsce. Duplikaty *feuille de chargement* były przesyłane do Misji, gdzie gromadzono je w poszczególnych wydziałach, a od 3 III 1920 r. już tylko w Wydziale Obrachunkowym Misji. Wydziały sporządzały sumaryczne wykazy odebranego i wysłanego materiału do odnośnych departamentów Ministerstwa Spraw Wojskowych. Na początku były to raporty sporządzane w cyklu miesięcznym, później tygodniowym, a ostatecznie przyjęto cykl dwutygodniowy. Wykazy zestawiane były na podstawie wspomnianych *feuille de chargement* oraz raportów oficerów-odbiorców. Po przejściu obowiązku kompletowania duplikatów *feuille de chargement* przez Wydział Obrachunkowy Misji, poszczególne wydziały Misji sporządzały wykazy za ubiegły tydzień i wraz z oryginalnymi załącznikami przesyłały je do Wydziału Obrachunkowego, który w specjalnych miesięcznych raportach, sporządzanych w dwóch egzemplarzach, przesyłał je do Ministerstwa Spraw Wojskowych<sup>21</sup>.

Do 20 IV 1919 r. PWMZ w Paryżu wysłała do Polski cztery pociągi „Polonia” z materiałami ze stoków demobilizacyjnych armii Stanów Zjednoczonych. Początkowo Misja miała ograniczone możliwości przetransportowania zakupionych towarów do Polski, gdyż z Francji wysyłano tylko jeden pociąg dziennie. Droga kolejowa przez Niemcy (ze stacją zbiorową w St. Dizier), którą można by wysłać drugi pociąg do Polski, nie była jeszcze uruchomiona. Na początku maja 1919 r. gen. Janowi Romerowi udało się zwiększyć liczbę pociągów „Polonia” wysyłanych

<sup>19</sup> *Ibidem*, k. 239.

<sup>20</sup> W polskim tłumaczeniu *feuille de chargement* – arkusz załadunkowy.

<sup>21</sup> CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.1, Memoriał Szefa Sekcji Finansowej PWMZ w Paryżu pplk. Juliana Koźmińskiego, k. 240.



przez Włochy z siedmiu do 11 pociągów tygodniowo<sup>22</sup>. Dodatkowo w kwietniu 1919 r., w ramach poufnych uzgodnień z rządem włoskim, wysłano do Polski z Włoch pociągi z materiałem artyleryjskim oraz amunicją do karabinów<sup>23</sup>.

Wobec ogromnych ilości zgromadzonego materiału wojennego, który w maju i czerwcu 1919 r. planowano przewieźć z Francji do Polski, podjęto działania zmierzające do polepszenia sytuacji transportowej. Szef Misji rozpoczął starania o to, żeby marszałek Ferdinand Foch i polscy dyplomaci uzyskali zgodę rządu szwajcarskiego na przejazd przez swoje terytorium jednego lub dwóch polskich pociągów, stworzenie możliwości puszczania kilku pociągów drogą przez Niemcy oraz dodatkowego drugiego pociągu, który przepuszczany byłby regularnie przez Włochy. Starania te po części przyniosły efekty, gdyż dzięki wpływom marszałka Focha otrzymano możliwość wysyłania sześciu pociągów dziennie drogą kolejową przez Niemcy, uzasadniając to potrzebą realizacji dalszego ciągu transportu materiału Armii gen. Hallera. W tym czasie pociągom wysyłanym przez Niemcy nie nadawano specjalnej nazwy ani numeracji. Coraz bardziej zintensyfikowana wysyłka transportów kolejowych spowodowała potrzebę zwiększenia kontroli nad transportami kierowanymi z Francji do Polski. Dlatego też polecono założyć oddzielną ksiązkę faktur oraz ksiązkę specyfikacji wysyłanych transportów. Dzięki temu na bieżąco można było kontrolować to, czy wszystkie zamówione przez Misję towary zostały wysłane do Polski. Dodatkowo zarządzono ścisłą kontrolę i specyfikację każdego pociągu przybyłego do kraju, celem wyłapywania wszelkich nieścisłości i ich ewentualnego szybkiego reklamowania przez personel Misji<sup>24</sup>.

W czerwcu i lipcu 1919 r. sytuacja transportowa charakteryzowała się z jednej strony znacznym pomnożeniem środków transportowych, a z drugiej – wielką ich nieregularnością. Podczas gdy w kwietniu i maju 1919 r. odeszło do kraju 30 pociągów, to w czerwcu i lipcu 1919 r. było ich już 116, z czego 42 pociągi „Polonia” odeszły przez Ambronay (drogą przez Włochy, Austrię, Czechosłowację), a 74 dodatkowe pociągi przez St. Dizier (drogą przez Niemcy). Każda taka sytuacja zmuszała personel Misji do olbrzymiego wysiłku organizacyjnego i nakładu

---

<sup>22</sup> Instytut Józefa Piłsudskiego w Ameryce (dalej: IJP), Kolekcje Archiwalne Online IJP, Adiutantura Generalna Naczelnego Wodza,teczka 701/2/56, Raport Polskiej Misji Wojskowej w Paryżu do Naczelnego Dowództwa sporządzony 8 V 1919 r. przez gen. Jana Romera, nr dok. 825/T (<http://www.pilsudski.org/archiwa/dokument.php?nonav=1&nrar=701&nrzesp=2&sygn=56&handle=701.180/11847>, dostęp: 29 I 2017 r.).

<sup>23</sup> Uwijała, *Polska Wojskowa Misja Zakupów*, s. 90.

<sup>24</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport Głównego Dyspozytora Bolesława Giersza do Centralnego Kierownictwa Transportów z 2 V 1919 r., nr dok. L.D.G. 78/19 K.T.Z., k. 45–47.

pracy. W tym czasie dochodziło również do nagłych przerw w wysyłaniu transportów. Na przykład do 20 VI 1919 r. przez St. Dizier odchodziło sześć pociągów dziennie, a od tego dnia puszczano już tylko pojedyncze pociągi i to nie w każdy dzień. Od 4 do 19 VII 1919 r. Włosi zamknęli ruch pociągów „Polonia” przez swoje terytorium, co spowodowało niemożność wysyłania pociągów przez Ambronay. Wywołało to ogromne komplikacje i zamieszanie na liniach kolejowych oraz w bazach transportowych na terenie Francji. Na domiar złego, w tym samym okresie nieoczekiwanie zamknięty został ruch kolejowy przez Niemcy, a wszystkie wypełnione materiałem wojennym wagony kolejowe ze stacji w St. Dizier (ponad 100 wagonów) trzeba było skierować do Ambronay. Następstwem takiego stanu rzeczy było to, że gdy 20 VII 1919 r. przywrócono ruch kolejowy przez Włochy, to aby zapewnić sprawny przepływ transportów, należało najpierw rozładować zapechane stacje i linie kolejowe. Normalne i systematyczne wysyłanie pociągów przez Ambronay zaczęło się ponownie dopiero od 10 VIII 1919 r.<sup>25</sup>

Ogólnie w okresie od 28 V do 18 VI 1919 r. zorganizowanymi transportami wysłano do Polski olbrzymią część zakupionego od Francji materiału artyleryjskiego oraz ponad 100 tys. masek gazowych. PWMZ w Paryżu starała się wykorzystać wszystkie możliwości na wysłanie transportów, organizując nowe lotne komisje odbiorcze. W tym czasie Francuzi w bardzo szybkim tempie formowali w pociągi załadowane w bazach wagony i jako poszczególne konwoje wysyłali do Polski. W większości przypadków komisje odbiorcze nie były nawet w stanie sprawdzić stanu oraz dokładnej ilości materiału i zmuszone były opierać się tylko na informacjach przekazanych przez stronę francuską. Podejmowano jednak działania zmierzające do ewidencjonowania wysłanego materiału oraz dokumentowania liczby wagonów kolejowych wysłanych w składach poszczególnych transportów.

W sierpniu 1919 r. wystąpiły problemy z regularnym transportem polskich pociągów z Francji do Polski<sup>26</sup>. Z uwagi na brak dostaw węgla dla Austrii wstrzymano przejazd pociągów „Polonia” przez ten kraj. W ramach organizacji transportów „Polonia” Polska zobowiązana była do regularnych dostaw węgla dla

---

<sup>25</sup> IJP, Kolekcje Archiwalne Online IJP, Adiuantura Generalna Naczelnego Wodza, teczką 701/2/57, Memorandum gen. Jana Romera z 6 VIII 1919 r. (<http://www.pilsudski.org/archiwa/dokument.php?nrar=701&nrzesp=2&sygn=57&handle=701.180/12216>, dostęp: 31 I 2017 r.); Romer, *Pamiętniki*, s. 249.

<sup>26</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 28 VIII 1919 r., nr dok. 3896, k. 128–130.

Austrii, który wykorzystywany był do obsługi parowozów polskich pociągów<sup>27</sup>. Brak dostaw węgla spowodował, że na stacji w Ambronay zgromadziły się aż 324 wagony z załadowanym materiałem, a wiele innych pociągów czekało na innych stacjach na terenie Francji. Powodowało to również olbrzymie utrudnienia w pilnowaniu załadowanych składów oraz narażało Misję na dodatkowe koszty. Wysłanie transportów przez Ambronay wznowiono 10 IX 1919 r.<sup>28</sup> W celu uruchomienia dodatkowych regularnych transportów wojskowych przez Szwajcarię na przełomie sierpnia i września 1919 r. Misja wysłała do Berna, Wiednia, Pragi i Warszawy inspektora Bolesława Giersza, którego zadaniem było rozeznanie nowych możliwości transportowych<sup>29</sup>.

Co istotne, od sierpnia 1919 r. zaczęły dodatkowo występować utrudnienia transportowe na terenie Francji, gdyż zdarzało się, że Francuzi nie podstawiali lokomotyw pod polskie składy wagonów. Była to również jedna z istotnych przyczyn występowania opóźnień w wysyłce transportów. Utrudnienia pojawiły się także na trasach przejazdu pociągów „Polonia”, gdyż Czesi we wrześniu 1919 r. zaczęli wstrzymywać polskie transporty. Spowodowało to interwencję francuskich oficerów, którzy naciskając na Czechów, umożliwili realizację poszczególnych dostaw<sup>30</sup>. Do zaostrenia stosunków między Polską i Czechosłowacją doszło ponownie w listopadzie 1919 r., co również spowodowane było utrudnieniami czynionymi przez władze czeskie. Na granicy czesko-austriackiej zatrzymany został pociąg „Polonia” nr 5133, który przewoził ciepłą odzież i artykuły spożywcze dla Wojska Polskiego. Dodatkowo Czesi opóźniali realizację dostaw polskiego węgla do Wiednia, który przeznaczony był dla zapewnienia ciągłości dostaw kolejowych do Polski. Wagony

---

<sup>27</sup> Zgodnie z zawartą umową Polska zobowiązana była dostarczać do Austrii węgiel na obsługę pociągów „Polonia”. W zależności od trasy kierowanego transportu było to 110 (przez Tarvis) lub 130 t (przez Toblach) od pociągu (transportu), z tym że umowa obejmowała przejazd pełnego pociągu z materiałem do Polski i powrót pociągu z pustymi wagonami do Francji (przejazd przez Austrię). Do sierpnia 1919 r. Polska dostarczyła do Austrii 15 412 t węgla z Zagłębia Dąbrowskiego. Za każdy przejazd transportu „Polonia” do Polski przez Austrię rząd polski płacił 50 tys. koron ryczałtem. Zob. CAW, KTW, sygn. I.300.71.1, Organizacja drogi komunikacyjnej między Francją i Polską, b.p.; Protokół z konferencji odbytej 6 VIII 1919 r. w Zamku pod Błachą w sprawie zapłaty Austriomcom za przewóz transportów „Polonia”, b.p.

<sup>28</sup> Uwijała, *Polska Wojskowa Misja Zakupów*, s. 151.

<sup>29</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 4 IX 1919 r., nr dok. 4138, k. 190–193.

<sup>30</sup> *Ibidem*, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 25 IX 1919 r., nr dok. 5027, k. 263–267; Raport attaché wojskowego Polski w Wiedniu dotyczący transportów wojskowych przez terytorium Czechosłowacji z 29 IX 1919 r., za: *Sąsiedzi wobec wojny 1920 roku: wybór dokumentów*, oprac. Janusz Cisek, Londyn 1990, s. 263.

z polskim węglem zatrzymane zostały na terytorium Czechosłowacji pod pretekstem braku lokomotyw oraz przepełnienia czeskiej stacji kolejowej w Brzeclawiu. Dopiero stanowcze żądanie szefa francuskiej misji wojskowej w Polsce, gen. Paula Henrysa, aby Czesi umożliwili regularną wysyłkę polskiego węgla do Austrii, spowodowało, że wagony z węglem zaczęły docierać do Wiednia<sup>31</sup>.

Z uwagi na utrudnienia transportowe powodowane przez Włochów oraz Czechów w skład konwojów kolejowych bardzo często włączano również oficerów francuskich. Ich obecność jako konwojentów przyczyniała się do przewycięzania kłopotów i nieporozumień powodowanych przez stronę włoską i czeską, ale z drugiej strony do Misji docierać zaczęły informacje świadczące o tym, że francuscy oficerowie pełniący funkcję konwojentów uprawiają paskarstwo. Działanie to polegało na tym, że do pociągów odchodzących do Polski przez Ambronay żołnierze francuscy doczepiali dodatkowe wagony załadowane winem, perfumami i innymi luksusowymi towarami przeznaczonymi na sprzedaż. Czyniło to uszczerbek co najmniej kilkunastu wagonów tygodniowo i powodowało, że do kraju docierało mniej materiałów wojennych, niż mogło docierać<sup>32</sup>. W związku z ujawnionym przez pracowników Misji procederem zalecano dokonywanie szczegółowych kontroli składów pociągów na polskiej granicy celem zabezpieczenia nielegalnych dostaw dołączanych do transportów wojskowych.

Bardzo powoli realizowany był transport zakupionego przez Misję sprzętu mechanicznego składowanego w bazach samochodowych na terenie Francji w miejscowościach: Bourg, Romorantin, Verneuil, St. Nazaire (Montoir) i Bordeaux. Od lipca do końca września 1919 r. z posiadanych w bazach samochodowych 1690 pojazdów wysłano do kraju jedynie 133 samochody. Do 16 X 1919 r. ostatecznie zwinięte zostały bazy samochodowe Misji w St. Nazaire i Bordeaux. W pozostałych na bieżąco doprowadzano zakupione pojazdy do porządku poprzez czyszczenie i odpowiednie smarowanie, a następnie przygotowywano je do wysyłki do Polski. Ponadto, wykorzystując posiadany czas, sporządzano inwentarze pojazdów

<sup>31</sup> Marek Kazimierz Kamiński, *Konflikt polsko-czeski 1918–1921*, Warszawa 2001, s. 253–254. Konkretnym miejscem dostarczania polskiego węgla dla parowozów obsługujących polskie transporty wojskowe przejeżdżające przez terytorium Austrii była stacja kolejowa i magazyny węgla w miejscowości Strasshof (obecnie Strasshof an der Nordbahn) – położonej w odległości 25 km od Wiednia.

<sup>32</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 25 IX 1919 r., nr dok. 5027, k. 263–267; Odpis raportu gen. Jana Romera nr 5292 z 2 X 1919 r., k. 275. O ujawnieniu przez stronę polską opisanego procederu wspomina również w swojej pracy Józef Kukułka: *Francja a Polska po traktacie wersalskim (1919–1922)*, Warszawa 1970, s. 68–69.

i materiałów samochodowych oraz zestawiano spisy i tablice, aby doprowadzić rachunkowość Wydziału Samochodowego do wzorowego porządku<sup>33</sup>.

Od 12 do 27 XI 1919 r. wyprawiono do Polski drogą przez Niemcy dwa pociągi z bazy samochodowej w Verneuil i jeden pociąg z bazy samochodowej w Bourg. W pociągach tych znajdowało się 16 samochodów osobowych i 128 samochodów ciężarowych. W czasie przygotowywania pojazdów do transportu bardzo dużą wagę przywiązywano do prawidłowego ich zabezpieczenia, używając do tego sznurów oraz drewnianych elementów<sup>34</sup>.

W październiku 1919 r., dzięki staraniom gen. Jana Romera i gen. Tadeusza Rozwadowskiego, Misja uzyskała zgodę na przejazd trzech próbnych pociągów przez Szwajcarię, przy czym gen. Rozwadowski wyraził konkretne życzenia co do rodzaju materiału, jaki miał być przewieziony. Ustalono, że pociągi wysyłane przez terytorium Szwajcarii będą oznaczane jako pociągi „Helwecja”. Dla pociągów tych jako trasę przejazdu ze Szwajcarii do Polski ustalono linię: Buchs – Feldkirch – Innsbruck – Salzburg – Linz – Wiedeń – Brześć<sup>35</sup>. Również w pierwszej połowie października 1919 r. uruchomiono wysyłkę pociągów ze stacji w Mediolanie, które zawierały wyposażenie i amunicję artyleryjską. Pociągi wysyłane do Polski bezpośrednio z Włoch oznaczane były jako „Polonia”. Od 22 X do 17 XI 1919 r. z powodu braku dostaw węgla dla Austrii ponownie wstrzymany został całkowity ruch pociągów „Polonia” przez Włochy oraz pociągów „Helwecja” przez Szwajcarię. Dodatkowo wystąpiło zagrożenie, że Niemcy uniemożliwią Polakom prowadzenie transportów morskich przez Gdańsk aż do czasu wejścia w życie traktatu wersalskiego<sup>36</sup>. Dostawy węgla dla obsługi pociągów „Polonia” realizowane były z bogatego w węgiel Sosnowca. W okresie od 1 IX do 28 XI 1919 r. do Austrii wysłano na ten cel łącznie 766 wagonów z węglem. Łączna waga transportów dostarczonych wymienionymi wagonami wynosiła 10 570 t węgla, aczkolwiek

---

<sup>33</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport nr 9 Naczelnika Wydziału Automobilowego Polskiej Misji Wojskowej Zakupów do Szefa Sekcji Samochodowej Ministerstwa Spraw Wojskowych z 19 X 1919 r., nr dok. 192/5895, k. 295–296.

<sup>34</sup> *Ibidem*, Raport Naczelnika Wydziału Samochodowego Polskiej Misji Wojskowej Zakupów w Paryżu płk. Józefa Lipkowskiego do Szefa Sekcji Samochodowej Ministerstwa Spraw Wojskowych z 27 XI 1919 r., nr dok. 8460, k. 411–412.

<sup>35</sup> CAW, KTW, sygn. I.300.71.25, Odpis umowy zawartej pomiędzy Polską i Austrią w sprawie warunków przejazdów polskich pociągów wojskowych z Francji i Włoch przez terytorium Austrii, nr dok. 773/II, b.p.

<sup>36</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 6 XI 1919 r., nr dok. 6999, k. 361–362.

w okresie od 10 X do 5 XI 1919 r. nastąpiło znaczne spowolnienie dostaw węgla z Polski do Austrii, gdyż w tym czasie wysłano tylko jeden transport składający się z 19 wagonów z zawartością 284 t węgla<sup>37</sup>.

Dzięki staraniom marszałka Ferdynanda Focha w listopadzie 1919 r. uzyskało zgodę rządu niemieckiego na przejazd przez terytorium Niemiec polskich transportów w liczbie 15 pociągów z końmi<sup>38</sup>, 105 pociągów z materiałem wojskowym i 50 pociągów z towarem dla ludności cywilnej<sup>39</sup>. Pociągi te wysyłane były do Polski pod nazwą „Victoria”. Pierwszy pociąg „Victoria” kierowany przez Niemcy odszedł 12 XI 1919 r. ze stacji Ambronay w kierunku Is-sur-Tille, a pociągi z końmi odchodziły pojedynczo w odstępach trzy-, czterodniowych. Po ponownym uruchomieniu stałej linii komunikacyjnej przez Niemcy, do końca 1919 r., drogą tą wysłano co najmniej 26 pociągów „Victoria”. Wysyłka transportów napotykała jednak duże trudności z powodu dużego braku wagonów w całej Francji<sup>40</sup>.

W listopadzie 1919 r., w związku z pilną potrzebą zapewnienia stałej ochrony konwojów kierowanych do Polski, na prośbę kierownictwa Misji, Ministerstwo Spraw Wojskowych przysłało do Paryża dodatkowo 60 polskich oficerów, którzy pełnić mieli funkcje konwojentów. Misja zatrzymała na stałe niektórych z nich jako referentów realizujących działania związane z pracami Misji<sup>41</sup>.

---

<sup>37</sup> *Ibidem*, Wykaz transportów węgla dla pociągów „Polonia” wysłanych z Sosnowca do Austrii w okresie 1 IX–28 XI 1919 r., k. 484.

<sup>38</sup> Transportem objęto 4 tys. sztuk koni zakupionych dodatkowo w Kolonii przez delegatów Wojsk Wielkopolskich w drugiej połowie 1919 r. PWMZ w Paryżu pośredniczyła tylko w tym zakupie oraz organizowała transport zwierząt do Polski.

<sup>39</sup> Porozumienie polsko-niemieckie w tej sprawie poprzedziły pertraktacje pomiędzy przedstawicielami polskiej i niemieckiej Komisji Gospodarczej, które prowadzone były w okresie od 11 do 24 X 1919 r. W ramach zawartego porozumienia rząd niemiecki zobowiązał się do zapewnienia węgla dla tych transportów na całej długości niemieckich linii kolejowych w czasie realizacji transportu z Francji do Polski. Węgiel wykorzystany do realizacji przedmiotowych transportów miał być zgodnie z zawartym porozumieniem odliczony od kwoty węgla, który Niemcy mieli przekazać Polsce w ramach odszkodowań. Zob.: CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.9, Odpis pkt 16 z pertraktacji prowadzonych w okresie 11–24 X 1919 r. przez Komisję Gospodarczą polską i niemiecką, k. 4.

<sup>40</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport płk. Wacława Bieczyńskiego do I-go Wiceministra Spraw Wojskowych i K.T.Z. z 13 XI 1919 r., nr dok. 7442, k. 364–366. W umowie gospodarczej polsko-niemieckiej z 22 X 1919 r. Niemcy zobowiązały się przepuścić przez swoje terytorium 105 pociągów z materiałem wojennym, a w wyniku pertraktacji francusko-niemieckich podwyższono limit pociągów do 155. Za: Sandomirski, *Polska Misja Wojskowa Zakupów*, s. 90. Zob.: Jerzy Krasuski, *Stosunki polsko-niemieckie 1919–1925*, Poznań 1962, s. 88.

<sup>41</sup> CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.1, Protokół z kontroli faktycznej gospodarki Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli Państwa z 26 VII 1920 r., k. 119.



Realizując swoje zadania, PWMZ w Paryżu kontynuowała również zakupy na rzecz Armii gen. Hallera. W grudniu 1919 r. uzyskano i przewieziono z Marsylii do Ambronay, a następnie do Polski, pięć kompletnych szpitali polowych kupionych od Amerykanów, z czego każdy stanowił samodzielną jednostkę po 500 łóżek. Dodatkowo staraniem Misji wysłano do Polski pod koniec 1919 r. jeszcze kilka pociągów z wyposażeniem sanitarnym<sup>42</sup>.

W celu usprawnienia i ujednoczenia procedur związanych z organizacją transportu i eskorty pociągów wysyłanych przez Misję do Polski w październiku 1919 r. opracowano instrukcję dla oficerów konwojujących pociągi do kraju<sup>43</sup>. Ustalono w niej, że oficer dowodzący eskortą wchodził w skład Podkomisji Odbiorczej i do chwili odjazdu pociągu podlegał przewodniczącemu Podkomisji. Bezpośrednio po załadunku i zamknięciu wagonów oficer konwojujący miał za zadanie zlecić obstawienie wagonów żołnierzami po obu stronach pociągu i od tej chwili odpowiadał on za całość składu pociągu. Do obowiązków oficera dowodzącego eskortą transportu należało uprzednie sprawdzenie stanu wagonów, zamknięcie okienek wagonowych, oplombowanie, zamknięcie wagonów na kłódki oraz opisanie i przechowywanie kluczy od wszystkich kłódek na wagonach. Oficer eskortujący miał obowiązek prowadzić ścisłą ewidencję wagonów, ich numerów, opisu plomb oraz zawartości każdego z wagonów. W czasie dłuższych postojów pociągu odbywających się w trakcie transportu dowódca eskorty odpowiadał za zabezpieczenie pociągu i jego obstawienie przez eskortujących żołnierzy po obu stronach pociągu celem niedopuszczenia do kradzieży materiału z wagonów. Do dodatkowych obowiązków eskorty należało kontrolne sprawdzanie stanu plomb podczas trwania transportu oraz sprawdzanie stanu smarowania wagonów. W przypadku wystąpienia awarii jednego z wagonów wchodzących w skład pociągu dowódca eskorty miał obowiązek osobiście obserwować przeładunek materiału do innego wagonu, nie zgadzając się na odjazd pociągu bez przeładunku, a w szczególnych przypadkach, gdyby zaistniała konieczność odpięcia wagonu z materiałem wojskowym ze składu pociągu, zobowiązany był do pozostawienia jednego żołnierza celem pilnowania wagonu na stacji lub szlaku kolejowym. W czasie całej drogi do kraju oficer eskortujący miał prawo zwracać się o pomoc do oficerów francuskich, którzy przebywali we wszystkich większych miastach na szlaku transportowym. Po przybyciu do Polski dowódca

<sup>42</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport ppłk. dr. Edwarda Lotha z PWMZ do Departamentu Sanitarnego Ministerstwa Spraw Wojskowych z 27 XI 1919 r., nr dok. 8447, k. 419–420.

<sup>43</sup> *Ibidem*, Instrukcja dla oficerów konwojujących pociągi PWMZ do kraju, k. 435–436.



eskorty miał obowiązek pozostać na stanowisku aż do momentu sprawdzenia zawartości transportu i otrzymania pokwitowania odbioru ładunku przez komisje odbiorcze w kraju. Instrukcja ustanawiała również odpowiedzialność sądową dowódcy eskorty i pozostałych konwojentów za stwierdzone braki, które wynikałyby z zaniedbań eskorty. Po odprowadzeniu transportu do Polski oficer konwojujący miał obowiązek powrócić do Francji celem zgłoszenia się do dalszej służby na rzecz Misji.

W dniu 23 X 1919 r. została wydana dodatkowa instrukcja dotycząca konwojowania pociągów przez Szwajcarię<sup>44</sup>. Instrukcja ta odnosiła się do wcześniejszej ogólnej instrukcji z tym zastrzeżeniem, że nakazywała konwojentom odrzucić wszystko to, co nadawało transportom charakter wojskowy. Wszelkie polskie transporty, które realizowane były przez terytorium Szwajcarii, mogły mieć tylko charakter całkowicie cywilny, gdyż Szwajcaria zakazała przewozu przez swoje terytorium jakiegokolwiek broni lub akcesoriów wojskowych. Z tego powodu polscy konwojenci mieli eskortować pociągi w ubraniu cywilnym lub w przypadku jego braku – w ubraniu pochodzącym z zapasów mundurów kanadyjskich, które w tym wypadku musiały być pozbawione wszelkich lampasów, znacniejszych kolorowych wypustek i wszelkich widocznych oznaczeń wojskowych. W przypadku płaszczy musiały być one pozbawione guzików wojskowych, które zastępowano zwykłymi guzikami. Konwojenci mogli nosić tylko czapki cywilne lub wyjątkowo czapki pochodzące z zapasów mundurów kanadyjskich, ale po odpowiednim przerobieniu i pozbawieniu widocznych otoków na czapkach. Za dostarczenie konwojentom ubrań cywilnych lub ubrań przerobionych z mundurów kanadyjskich odpowiedzialne było dowództwo bazy polskiej w Is-sur-Tille, na co otrzymywało ono odpowiednie środki pieniężne od PWMZ w Paryżu. Mundury wojskowe i broń konwojentów miały być schowane w bagażu podręcznym i użyte w dalszej eskorcie już poza terytorium Szwajcarii. W transportach kierowanych przez Szwajcarię wysyłało do Polski głównie samochody dla Ministerstwa Przemysłu i Handlu, konie dla Ministerstwa Rolnictwa, żywność, sukno i odzież dla Ministerstwa Apropowiacji oraz wszelki materiał sanitarny dla Ministerstwa Zdrowia.

Wszystkie dokumenty niezbędne dla przejścia transportu przez terytorium danego kraju dowódca konwoju miał przedstawiać na pierwszej stacji granicznej, a opłata za przejazd danego pociągu miała być uiszczana przez niego w gotówce. Komendant transportu miał też obowiązek uzyskać zaświadczenie potwierdzające

---

<sup>44</sup> *Ibidem*, Dodatkowa Instrukcja dla oficerów konwojujących pociągi PWMZ do kraju przez terytorium Szwajcarii z 23 X 1919 r., k. 437.

dokonanie opłaty przejazdu transportu. Instrukcja z 23 X 1919 r. uszczegóławiała również sposób działania komendanta transportu w razie wystąpienia jakichkolwiek trudności w przepuszczeniu transportu na obszarze Szwajcarii, Austrii lub na terytorium czeskim. Obowiązkiem dowódcy transportu było wtedy pilne nadanie telegramu na wymienione w instrukcji adresy polskich lub francuskich instytucji.

Część transportów z Francji do Polski realizowana była bez udziału organów PWMZ w Paryżu, a jedynie na podstawie zarządzeń francuskich komisarzy. Odnosiło się to tylko do pociągów handlowych pod numeracją polskich pociągów wojskowych, wagonów przeznaczonych dla Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce, dla poszczególnych oficerów francuskich, Amerykańskiego Czerwonego Krzyża, amerykańskiego stowarzyszenia YMCA itp.<sup>45</sup>

Natomiast tzw. kierunek szwajcarski (planowane pociągi „Helwecja”) ze stacją odprawiającą w Delle pozostawał w tamtej chwili niewykorzystany z uwagi na wysokie koszty związane z opłatami narzuconymi przez Szwajcarów<sup>46</sup>. W tym czasie koszt transportu jednego pociągu przez Szwajcarię był aż trzy razy droższy od pociągu wysłanego przez teren Niemiec. Ponadto jedyny pociąg, jaki 16 XI 1919 r. został wysłany celem próbnego przejazdu przez Szwajcarię, stał na stacji w Delle do 22 XI 1919 r., a z uwagi na to, że Austriacy odmówili jego przyjęcia, cały transport trzeba było skierować do Koblencji<sup>47</sup>.

Od momentu uruchomienia transportów do 31 XII 1919 r. ze stacji w Ambro-nay wysłano do Polski łącznie 156 pociągów „Polonia” z różnego rodzaju materia-łem wojennym. W grudniu 1919 r. transporty wychodziły regularnie i z dużą czę-stotliwością, co pozwoliło zaopatrzyć Wojsko Polskie w znaczną ilość nowego wyposażenia wojskowego, amunicji, mundurów, wszelkiego innego niezbędnego sprzętu wojskowego oraz materiału medycznego i sanitarnego.

Z bazy kolejowej w Koblencji również wysłano w grudniu 1919 r. kilka transportów kolejowych, w tym m.in. 10 XII 1919 r. pociąg nr 20 z ładunkiem 40 wagonów samochodów, jednym wagonem materiału artyleryjskiego (567 380 ładunków do karabinów maszynowych produkcji francuskiej), trzema wagonami

<sup>45</sup> Sandomirski, *Polska Misja Wojskowa Zakupów*, s. 70.

<sup>46</sup> Szwajcaria żądała zapłaty 415 franków od przejazdu jednego wagonu przez jej terytorium. Zob.: CAW, KTW, sygn. I.300.71.25, Pismo wraz z referatem w sprawie wdrożenia nowych pociągów dla przewozu materiałów wojennych z Francji do Polski z 5 XI 1919 r., nr dok. 1503/t-kol., b.p.

<sup>47</sup> CAW, KTW MSW, sygn. I.300.70.2, Wykaz pociągów wysłanych ze stacji Is-sur-Tille przez Niemcy, sporządzony przez Bolesława Giersza z 4 XII 1919 r.; Opis sytuacji transportowej sporządzonej przez Bolesława Giersza 4 XII 1919 r., k. 507.

z materiałami sanitarnymi i ośmioma wagonami z materiałem intendentury<sup>48</sup>. W dniu 13 XII 1919 r. z tej samej stacji wysłano do Polski dwa pociągi „Victoria” oznaczone numerami 21 i 22, które łącznie zawierały 74 wagony materiałów sanitarnych oraz 25 wagonów z materiałem przeznaczonym dla wojsk lotniczych<sup>49</sup>. W drugiej połowie grudnia 1919 r. ze stacji w Koblencji wysłano najprawdopodobniej nie więcej niż sześć pociągów wypełnionych materiałem przeznaczonym dla Wojska Polskiego. Były to m.in. pociąg wojskowy oznaczony nr 22 bis, odprawiony 19 XII 1919 r., który prowadził 45 wagonów materiałów sanitarnych, pięć wagonów z umundurowaniem i pięć wagonów z materiałem lotniczym oraz pociąg oznaczony nazwą „Koblencja 1” – odprawiony 21 XII 1919 r. z materiałem lotniczym załadowanym do 55 wagonów transportowych<sup>50</sup>. Ostatnim pociągiem wysłanym w 1919 r. z Koblencji do Polski był pociąg oznaczony nr 26, który odszedł 29 XII 1919 r., a w swoim składzie na pewno zawierał liczne wagony z drewnianymi częściami do hangarów dla polskiego lotnictwa, zakupionymi jeszcze od Amerykanów<sup>51</sup>. Pozostałe trzy pociągi wysłane w drugiej połowie grudnia 1919 r. z Koblencji do Polski zawierały materiał przeznaczony dla lotnictwa, samochody i materiał sanitarny<sup>52</sup>. Tak więc po ponownym uruchomieniu stałej linii komunikacyjnej przez Niemcy, od listopada do końca grudnia 1919 r., drogą tą wysłano co najmniej 26 pociągów „Victoria”.

Jak już wcześniej wspomniano, z uwagi na dużą ilość materiału artyleryjskiego pozyskanego pośrednio przez Misję na terenie Włoch w październiku 1919 r. rozpoczęto również wysyłkę transportów „Bolonja”, bezpośrednio ze specjalnie utworzonej w Mediolanie przejściowej bazy transportowej. Transporty te wysyłane

<sup>48</sup> *Ibidem*, Wykaz transportów wysłanych do Polski przez stację w Koblencji w okresie 10–13 XII 1919 r., załącznik nr 2 do raportu szefa PWMZ w Paryżu gen. Józefa Pomiankowskiego do I Wiceministra Stefana Majewskiego oraz do K.T.Z z 17 XII 1919 r., k. 520; CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.18, Wykaz materiału artyleryjskiego wysłanego przez Ambronay w okresie 6–13 XII 1919 r. sporządzony przez por. Zygmunta Lepperta 16 XII 1919 r., k. 522.

<sup>49</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Wykaz transportów wysłanych do Polski przez stację w Koblencji w okresie 10–13 XII 1919 r., załącznik nr 2 do raportu szefa PWMZ w Paryżu gen. Józefa Pomiankowskiego do I Wiceministra Stefana Majewskiego oraz do K.T.Z z 17 XII 1919 r., k. 520.

<sup>50</sup> CAW, Oddział IV Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego z lat 1918–1920 (dalej: Oddział IV NDWP), sygn. I.301.10.15, Wykaz transportów wysłanych do Polski przez stację w Koblencji w okresie 19–21 XII 1919 r., załącznik nr 1 do raportu szefa PWMZ w Paryżu gen. Józefa Pomiankowskiego do Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego w Warszawie z 31 XII 1919 r., b.p.

<sup>51</sup> CAW, Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.38.134, Wykaz wagonów z częściami składowymi do hangarów-namiatów przybyłych z Koblencji ze składów amerykańskich przez Koblencję–Warszawę do Lwowa, b.p.

<sup>52</sup> CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.3, Protokół Komisji Rewizyjnej przeprowadzającej rewizję w PWMZ w Paryżu w sprawie działalności zakupowej Wydziału Awiacji z 8 II 1921 r. nr dok. 199/kom. rew., k. 192–193.

były drogą przez Brenner – Innsbruck —Linz – Wiedeń – Hohenau an der March – Brzeclaw – Bogumin – Dziedzice. W ramach zawartego porozumienia z przedstawicielami rządu włoskiego ustalono, że wysyłka pociągów będzie kredytowana na koszt polskiego Ministerstwa Spraw Wojskowych – opłatę ustalono na 60 tys. koron od wysłanego pociągu. Polska była również zobowiązana do zapewnienia regularnych dostaw węgla w ilości 120 ton węgla dla każdego transportu (pociągu) – w dwie strony<sup>53</sup>. Pierwszy transport z materiałem dla Wojska Polskiego bezpośrednio z mediolańskiej bazy wysłany został 7 X 1919 r. i prowadził 21 wagonów z zawartością 12 240 naboju artyleryjskich do armat kal. 75 mm, 15 012 naboju ze szrapnelami i tyle samo naboju z granatami do armat kal. 65 mm. Z bazy w Mediolanie planowano wysłać do Polski cztery pociągi tygodniowo. Duże trudności w realizacji tego planu następczo zdobywanie odpowiedniej liczby wagonów oraz sprawa zakwaterowania i żywienia 150-osobowego personelu bazy, który pozyskano spośród Polaków znajdujących się w obozach jenieckich na terenie Włoch<sup>54</sup>. W celu uregulowania kwestii organizacji bazy oraz wysyłki transportów udali się do Rzymu z paryskiej centrali Misji – kpt. Eugeniusz Kątkowski i ppor. inż. Leonard Możdżeński<sup>55</sup>. Poza wspomnianym pierwszym transportem z 7 X 1919 r. wysłano z Mediolanu do 4 XII 1919 r. jeszcze pięć dużych transportów (143 wagony)

---

<sup>53</sup> CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.9, Pismo w sprawie przewozu Rusinów galicyjskich z Włoch i ustaleń z przedstawicielami Austrii i Włoch, k. 175–177.

<sup>54</sup> Istotną wiedzę na temat jeńców narodowości polskiej przebywających we włoskich obozach jenieckich po zakończeniu I wojny światowej wnoszą ustalenia przedstawione przez Stanisława Sierpowskiego. W jednym ze swych artykułów podaje on, że w wyniku przeprowadzonej akcji rejestracyjnej jeńców polskich we Włoszech ustalono, iż do kwietnia 1919 r. wydzielono z ogólnej liczby jeńców wojennych przebywających na terenie Włoch ponad 35 tys. Polaków, z czego 25 tys. przetransportowano do Francji celem włączenia ich do Armii Polskiej we Francji. W obozie w La Mandria di Chivasso oczekiwano na wysłanie do Polski dalszych 9 tys. zaciągniętych polskich żołnierzy. Ponadto w różnych innych obozach jenieckich (w Genui, Forte Regato, Recco, Nervi) przebywało ok. 14 tys. internowanych jeńców, którzy z różnych względów nie zostali zaciągnięci do armii polskiej. Dodając do powyższych 58 tys. jeńców i żołnierzy, około 4000–7000 nadal pozostających w różnych obozach dla jeńców armii austro-węgierskiej i niemieckiej uzyskamy liczbę ponad 60 tys. jeńców narodowości polskiej, przebywających w czasie Wielkiej Wojny we Włoszech. Ponadto do dnia 1 VI 1920 r. na terenie Włoch powstał legion polski uformowany z jeńców wojennych narodowości polskiej, który liczył 24 283 żołnierzy, w tym 450 oficerów i pięciu aspirantów, a dalsze 7 tys. objęto rekrutacją do Armii Polskiej we Francji. Według materiałów włoskiego Ministerstwa Wojny wśród ok. 38 tys. jeńców Polaków zrekrutowano ok. 32 tys. żołnierzy. Zob.: Stanisław Sierpowski, *Włoskie źródła Armii Hallera*, [w:] *Wojsko Polskie 1914–1922*, t. 1, Koszalin 1986, s. 215–216.

<sup>55</sup> CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.18, Sprawozdanie por. Zygmunta Lepperta z Wydziału Artyleryjskiego PWMZ w Paryżu z 16 X 1919 r., nr dok. 53/5891, k. 414; sygn. I.305.3.19, Pismo Szefa Polskiej Misji Wojskowej we Włoszech gen. Eugeniusza Kątkowskiego do Szefa Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu gen. Jana Romera z 21 X 1919 r., nr dok. 526/G, b.p.

z pociskami do armat kal. 75 mm<sup>56</sup>. Łącznie w 1919 r. wysłano do Polski z Włoch osiem pociągów oznaczonych jako pociągi „Bolonia”.

Do 31 XII 1919 r. transporty wojskowe do Polski wysyłane z Francji przez Włochy lub Niemcy – z rozkazu marszałka F. Focha – odprawiano na podstawie francuskich dowodów wojskowych i do tej daty PWMZ za transporty nie płaćła gotówką, gdyż wysyłane były one na kredyt. Za transporty, które do dnia 31 XII 1919 r. przechodziły przez Szwajcarię, Misja płaćła gotówką tylko za przejazd przez terytorium tego kraju. Natomiast od początku 1920 r. wszystkie transporty odprawiano na podstawie normalnych dokumentów kolejowych, opłaćając ich przejazd. W dalszym ciągu na kredyt obsługiwany był transport kolejowy realizowany przez terytorium Francji i dotyczyło to tylko tych pociągów, które przewoziły materiał zakupiony od rządu francuskiego. Wszystkie inne transporty opłaćcano gotówką, również te realizowane na terenie Francji. Jeżeli chodzi o węgiel potrzebny dla lokomotyw ciągnących transporty na trasie z Francji do Polski, to był on dostarczany do Austrii, Czechosłowacji, Szwajcarii oraz Włoch bezpośrednio z Polski przez Państwowy Urząd Węglowy w Warszawie<sup>57</sup>. Wagony wykorzystywane do przewozu materiału nabytego we Francji zapewniał, zgodnie z zawartymi porozumieniami, rząd francuski. Wagony te po rozładowaniu materiału w Polsce wysyłane były z powrotem do Francji. Podobne rozwiązanie zastosowano przy wysyłce materiału włoskiego, który przewożony był w wagonach dostarczanych przez Włochów<sup>58</sup>. Po dotarciu transportów do Polski i rozładowaniu wagonów były one wysyłane z powrotem do Włoch. Co ciekawe, w większości przypadków składy wagonów powracające z Polski do Francji nie zawierały ładunku i wagony wracały puste. Podobnie było z wagonami należącymi do Włoch. Jednakże w tym przypadku zdarzało się, że ładowano do tych wagonów w drogę powrotną inny materiał pozyskany przez Włochów w Polsce, np. drewno<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> *Ibidem*, sygn. I.305.3.18, Wykaz materiału artyleryjskiego wysłanego z Mediolanu do Polski w okresie 7 X–4 XII 1919 r. sporządzony przez por. Zygmunta Lepperta 10 XII 1919 r., nr dok. 261, k. 508.

<sup>57</sup> *Ibidem*, sygn. I.305.3.1, Protokół z kontroli faktycznej z 26 VII 1920 r., k. 136–137.

<sup>58</sup> Rząd włoski wykorzystywał do tych transportów zdobyczne wagony austriackie.

<sup>59</sup> Od października 1919 r. powracające składy pustych wagonów z transportów „Polonia” i „Bolonia” wykorzystywane były również do przewożenia robotników sezonowych do Francji, zdemobilizowanych polskich żołnierzy z Armii Generała Hallera oraz emigrantów deklarujących chęć wyjazdu do Stanów Zjednoczonych Ameryki. Zob.: CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.9, Pismo Pełnomocnika kolejowego Sztabu Generalnego Wojsk Polskich w Wiedniu do Departamentu X Wydziału Kontroli Transportów Zagranicznych Ministerstwa Spraw Wojskowych z 7 X 1919 r., nr dok. L. 982/P.K.S.G./1919, k. 174.

Z uwagi na to, że przesyłka wagonów z załadowanym materiałem musiała być od 1 I 1920 r. opłacana według ogólnej taryfy handlowej, transporty wysyłane były już bez konwojentów. Podyktowane było to tym, że kompanie kolejowe, według przyjętych zasad ogólnych, odpowiadały za przekazany im w czasie transportu materiał.

O zakresie i intensywności działań PWMZ w Paryżu na rzecz Wojska Polskiego świadczyć może fakt, że pomimo olbrzymiej liczby transportów, jakie wyszły do Polski od kwietnia 1919 r., 1 I 1920 r. w bazach kolejowych Misji oraz w parkach artyleryjskich rozrzuconych po terytorium Francji znajdował się jeszcze materiał, który wymagał zakontraktowania ok. 1556 wagonów kolejowych. Pracownicy Misji borykali się z dużymi utrudnieniami w zakresie skutecznego i regularnego wysyłania konwojów ze stacji transportowych do Polski. Do najważniejszych z nich należały: brak i zły stan lokomotyw, brak wagonów oraz platform do ładowania materiału i niedostateczna liczba personelu w biurach kolejowych na stacjach.

Jak już wcześniej wspomniano, od stycznia 1920 r. Francuzi wprowadzili zmiany w zakresie wystawiania i obiegu dokumentacji przewozowej. Wszelkie transporty z zakupionym przez Polskę uzbrojeniem traktowane były już jak zwykłe transporty komercyjne, a nie jak uprzednio transporty wojskowe, do których wykorzystywano wojskowe dokumenty przewozowe. Spowodowało to znaczne wydłużenie obsługi urzędniczej organizowanego transportu, gdyż dla wagonów PWMZ wymagano stosowania wszystkich przepisów dotyczących zwykłych ładunków komercyjnych. Po terytorium Francji polskie transporty przewożono bez gotówkowych rozliczeń finansowych, gdyż transport wliczano w kwotę kredytu udzielonego przez francuski rząd<sup>60</sup>.

W wyniku działań dyplomatycznych podjętych przez gen. Józefa Pomiankowskiego i marszałka Ferdynanda Focha 7 II 1920 r. w Is-sur-Tille odbyła się konferencja, w której udział wzięli delegaci francuskiego Ministerstwa Wojny (Ministère de la Guerre), francuskich władz kolei żelaznych oraz przedstawiciel polskiej bazy transportowej w Is-sur-Tille. W trakcie spotkania Francuzi zobowiązali się do regularnego dostarczania sprawnych lokomotyw do bazy w Is-sur-Tille, zwiększenia liczby personelu na stacjach oraz podjęcia starań o ułatwienie ponownego uruchomienia dodatkowych transportów przez Szwajcarię. W znaczący sposób poprawiło

---

<sup>60</sup> CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji Sztabu Ministerstwa Spraw Wojskowych 1920–1921 (dalej: Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji), sygn. I.300.10.10, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 5 II 1920 r. za okres 28 I–31 I 1920 r., nr dok. 13378, k. 198–206.



to sytuację transportową na szlaku kolejowym przez Niemcy, gdyż pozwoliło na wysyłanie kilku dużych składów pociągów tygodniowo – ze stacji Is-sur-Tille<sup>61</sup>. Również sytuacja ładunkowa w poszczególnych polskich bazach materiałowych na terenie Francji zaczęła się poprawiać. Po długich pertraktacjach Francuzi pozwolili na zwiększenie liczby wagonów i platform wykorzystywanych do załadunku samochodów – do 20 dziennie<sup>62</sup>.

W dniu 14 II 1920 r. zlikwidowana została baza samochodowa w Verneuil, a jej personel skierowano do służby w bazie transportowej w Is-sur-Tille. Do końca lutego 1920 r. zlikwidowano również bazę artyleryjską w Mediolanie. Jej dowódca bazy, ppor. Robert Laurent, wraz z jednym sekretarzem powrócił do Paryża, a pozostały personel został wysłany do Polski. Z mediolańskiej bazy do lutego 1920 r. wysłano do Polski łącznie co najmniej 14 transportów oznaczanych jako pociągi „Bolonia”, a ostatni z nich zawierał 32 wagony materiału artyleryjskiego<sup>63</sup>. Według wykazu sporządzonego przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, w okresie od 1 I do 1 VII 1920 r. wysłano z Włoch do Polski łącznie 26 pociągów „Bolonia”<sup>64</sup>. W pierwszych dniach lutego 1920 r. Włosi powiadomili przebywającego w Rzymie gen. Eugeniusza Kątkowskiego, że wszelkie opłaty za przejazd pociągów „Polonia” – kierowanych przez terytorium Włoch – muszą być wnoszone wyłącznie w formie gotówkowej. Wobec bardzo wysokich włoskich stawek za opłaty transportowe PWMZ musiała zaprzestać wysyłania pociągów z bazy kolejowej w Ambronay i kierować wszystkie transporty drogą przez Niemcy – z bazy kolejowej w Is-sur-Tille przez Koblencję<sup>65</sup>. Z uwagi na powyższe kierownictwo Misji podjęło decyzję o zredukowaniu personelu bazy kolejowej w Ambronay do jednego oficera i dwóch podoficerów oraz wyprawieniu pozostałych załadowanych wagonów do bazy transportowej w Is-sur-Tille. Stamtąd wagony miały zostać wysłane do Polski drogą przez Niemcy.

---

<sup>61</sup> *Ibidem*, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 13 II 1920 r. za okres 1–7 II 1920 r., nr dok. 13829, k. 229–231.

<sup>62</sup> *Ibidem*, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 18 II 1920 r. za okres 8–14 II 1920 r., nr dok. 14216, k. 185–186.

<sup>63</sup> *Ibidem*.

<sup>64</sup> *Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk. dla armji w polu za czas od 1/I do 20/VIII 1920 r.*, Warszawa 1920, s. 48. W dniu 19 III 1920 r. pociągi „Bolonia” zatrzymane zostały przez Czechosłowaków, którzy odmówili przepuszczania ich przez swoje terytorium.

<sup>65</sup> CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.10, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 18 II 1920 r. za okres 8–14 II 1920 r., nr dok. 14216, k. 185–186.



Opierając się na danych opracowanych przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, a zawartych w wykazie transportów zagranicznych i nadzwyczajnych za okres od I I do 1 VII 1920 r., ustalono, że w ramach realizowanych w 1920 r. transportów „Polonia” wysłano z Francji do Polski łącznie 11 takich pociągów (597 osi). W ten sposób przewieźć miano do Polski około 280 wagonów z zawartością dział, karabinów, amunicji, siodeł, uzd i pasów oraz jeden włoski pociąg szpitalny<sup>66</sup>. Jednakże w tygodniowych i dwutygodniowych raportach z działalności PWMZ za okres od 29 I 1920 r. do końca grudnia 1920 r., jak również w innej badanej dokumentacji archiwalnej, nie ujawniono w ogóle informacji o wysyłce transportów „Polonia”. Zatem można wysnuć wniosek, że 11 pociągów opisanych przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, jako transporty „Polonia”, wchodziło faktycznie w ogólną liczbę 26 transportów „Bolonia” wysłanych z Włoch albo pociągi „Polonia” wysłane zostały do Polski w okresie 1–28 I 1920 r. Jednakże najprawdopodobniej w liczbę 11 pociągów „Polonia” wliczono te, które po prostu dotarły do Polski w 1920 r., a faktycznie wysłane były z Francji jeszcze w drugiej połowie grudnia 1919 r.

Przy dużej pomocy Francuzów zdołano do 19 II 1920 r. uruchomić ponownie wysyłkę transportów drogą kolejową przez terytorium Szwajcarii. W tym dniu wysłano bowiem ze stacji w Delle pierwszy pociąg złożony z 21 wagonów załadowanych pojazdami mechanicznymi. Kolejny transport wysłano 28 II 1920 r. i składał się on z 14 wagonów załadowanych owsem i samochodami<sup>67</sup>. Szwajcaria nadal nie zezwalała na przewóz przez swoje terytorium broni palnej, amunicji i materiału artyleryjskiego, ale przepuszczała transporty z zawartością sprzętu mechanicznego, mundurów oraz żywnością.

Pomimo licznych przeszkód natury formalnej, kierownictwo Misji nadal czyniło intensywne i skuteczne starania o uzyskanie zgody rządu szwajcarskiego na przepuszczanie przez swoje terytorium polskich transportów. W okresie od 25 do 27 III 1920 r. z pewnością wysłano sześć pociągów oznaczonych jako transporty

---

<sup>66</sup> *Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk.*, s. 48. W badanych przez autora dokumentach archiwalnych, w tym okresowych raportach z działalności PWMZ za 1920 r., nie ujawniono informacji o wysyłce tych transportów. Natomiast wymieniony w transportach włoski pociąg sanitarny zakupiony został prawdopodobnie przez Polską Misję Wojskową w Rzymie.

<sup>67</sup> CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.9, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 25 II 1920 r. za okres 15–21 II 1920 r., nr dok. 14654, b.p.

„Helwecja”<sup>68</sup> nr 3, 4, 5, 6, 7 i 8, które składały się łącznie ze 138 wagonów z materiałem samochodowym, artyleryjskim, sanitarnym i ładunkiem owsa<sup>69</sup>. Polskie pociągi zostały jednak zatrzymane przez Szwajcarów na stacjach w Weesen i Zurychu z uwagi na rzekome niedostarczenie przez Polskę węgla do Austrii. Misja podjęła niezwłocznie działania, które doprowadziły do wyjaśnienia zaistniałej sytuacji i kontynuowania biegu polskich transportów. Ostatni pociąg z tej grupy przekroczył granicę szwajcarsko-austriacką 10 IV 1920 r. Dalsza wysyłka zaplanowanych transportów została wstrzymana przez władze Szwajcarii, które nie wyraziły zgody na przepuszczanie przez swoje terytorium kolejnych polskich pociągów. W ten sposób od kwietnia aż do lipca 1920 r. wszelkie transporty kolejowe wysyłane z terenu Francji do Polski realizowane były głównie szlakiem przez Niemcy.

W okresie od 1 I do 28 I 1920 r. z bazy kolejowej w Koblencji wysłano do Polski pięć pociągów „Victoria” (oznaczonych numerami: 27, 28, 29, 30 oraz nr 31). Nie zdołano ustalić dokładnej liczby wagonów wchodzących w skład tych pociągów, ale mogło być ich łącznie ok. 240<sup>70</sup>. Załadowano je samochodami, częściami do hangarów dla polskiego lotnictwa i innym materiałem lotniczym<sup>71</sup>. Dążąc do pogłębienia powyższych danych ustalono, że w okresie od 29 I do 3 III 1920 r. PWMZ w Paryżu zorganizowała wysyłkę do Polski – drogą przez Niemcy i Szwajcarię – nie mniej niż 26 transportów kolejowych z łącznym ładunkiem 966 wagonów (plus ok. 240 wagonów wysłanych od 1 I do 28 I 1920 r., co łącznie dałoby liczbę 1206 wagonów), na które składało się:

- 441 wagonów z zawartością sprzętu samochodowego,
- 301 wagonów z zawartością materiału artyleryjskiego,

---

<sup>68</sup> W według wykazów sporządzonych przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, w r. roku wysłano do Polski łącznie 10 pociągów „Helwecja”, którymi przywieziono głównie materiał samochodowy i sanitarny. Zob.: *Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk.*, s. 48. Nie można wykluczyć, że wysłane w trzeciej dekadzie marca 1920 r. sześć pociągów „Helwecja” rozdzielono w trakcie postojów na granicy szwajcarsko-austriackiej lub w czasie dalszej drogi przez Austrię i Czechosłowację, tworząc dwa dodatkowe mniejsze pociągi. W ten sposób w wykazie sporządzonym przez Ministerstwo Spraw Wojskowych wykazano dziesięć pociągów zamiast ośmiu.

<sup>69</sup> CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.14, Wykaz pociągów wysłanych przez PWMZ w Paryżu drogą przez Szwajcarię w okresie 25–27 III 1920 r., k. 166.

<sup>70</sup> Do wyliczenia tej liczby wagonów przyjęto założenie, że każdy pociąg mógł zabrać 48 wagonów.

<sup>71</sup> CAW, Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.38.134, Wykaz wagonów z częściami składowymi do hangarów-namiatów przybyłych z Koblencji ze składów amerykańskich przez Koblencję – Warszawę do Lwowa, b.p. W powyższym wykazie odnotowane jest również odejście z Koblencji pociągu oznaczonego jako „P.5001”.

- 112 wagonów z zawartością materiału intendentury,
- 39 wagonów z zawartością materiału sanitarnego i lekarstw,
- 34 wagony z zawartością materiału lotniczego,
- 20 wagonów z końmi,
- 5 wagonów z materiałem dla kolejnictwa,
- 3 wagony z tytoniem,
- 11 wagonów z innym materiałem, w tym jedna pusta cysterna.

Pomimo wysłania w okresie od 29 I do 3 III 1919 r. ok. 1200 wagonów z wszelkim rodzajem materiału wojskowego, liczba ładunków przeznaczonych do wysłania do Polski nie malała. Według obliczeń pracowników Misji na dzień 11 III 1920 r. do wysłania pozyskanego materiału wojennego należało przygotować 2169 wagonów kolejowych<sup>72</sup>.

W pierwszym kwartale 1920 r. wysłano do Polski dużą liczbę wagonów załadowanych samochodami i częściami samochodowymi. Łącznie od momentu rozpoczęcia (w sierpniu 1919 r.) ekspedycji kupowanych we Francji samochodów do kraju dostarczono – do dnia 20 II 1920 r. – 1076 pojazdów, a w tym: 195 samochodów osobowych, 715 samochodów ciężarowych i 166 samochodów sanitarnych. Z podanej liczby maszyn tylko niewielka część trafiła do oddziałów frontowych, gdyż było to: 26 samochodów osobowych (13,3%), 126 samochodów ciężarowych (17,5%) i 54 samochody sanitarne (32,5%)<sup>73</sup>. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy był fakt, że przybywające transportami samochody znajdowały się w złym stanie technicznym i wymagały gruntownego remontu, którego dokonywano głównie w Centralnych Warsztatach Samochodowych w Warszawie. Prowadzona akcja transportowa materiału samochodowego z zagranicy spowodowała, że do 17 IV 1920 r. dostarczono do Polski łącznie 1652 pojazdy, a w tym: 338 samochodów osobowych, 1130 samochodów ciężarowych i 186 samochodów sanitarnych<sup>74</sup>.

W trakcie organizacji w pierwszej połowie 1920 r. transportu ogromnych ilości materiału z Francji do Polski kierownictwo Misji musiało nadal borykać się

<sup>72</sup> CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.11, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 11 III 1920 r. za okres 29 II–6 III 1920 r., nr dok. 15564, k. 186.

<sup>73</sup> CAW, Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.41.30, Pismo Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego gen. ppor. Stanisława Hallera do Wiceministra Spraw Wojskowych z 24 III 1920 r., nr dok. 10640/IV, b.p. W liczbie tej ujęte mogło być też kilkadziesiąt samochodów sprowadzonych z Austrii.

<sup>74</sup> *Ibidem*, Pismo Szefa Sekcji Wojsk Samochodowych Departamentu II Ministerstwa Spraw Wojskowych do Departamentu II Ministerstwa Spraw Wojskowych z 21 IV 1920 r., nr dok. 1887/II, b.p. W liczbie tej ujęte mogło być też kilkadziesiąt samochodów sprowadzonych z Austrii.

z licznymi utrudnieniami. Wynikały one głównie z ciągłych braku wagonów kolejowych oraz okresowych strajków francuskich kolejarzy, co powodowało znaczne opóźnienia w realizacji planów wysyłki polskich transportów wojskowych do kraju. Dodatkowo w marcu 1920 r., w wyniku nieudanej próby dokonania przewrotu w republice weimarskiej, doszło do wybuchu rewolucji w robotniczym Zagłębiu Ruhry. Wydarzenia te spowodowały dwutygodniowe zamknięcie jedynej pewnej i wydajnej drogi transportowej prowadzącej przez teren Niemiec<sup>75</sup>.

W pierwszym kwartale 1920 r., a dokładnie w marcu tego roku, po długich naleganiach i interwencjach ze strony polskiej, rząd francuski zgodził się odstąpić Polsce – w ramach pomocy wojskowej – 100 parowozów i 3 tys. wagonów z puli taboru kolejowego należącego się Francji z tytułu rekompensat od pokonanych Niemiec<sup>76</sup>. Pozwoliło to na istotne zwiększenie polskich możliwości transportowych w kolejnych miesiącach 1920 r.<sup>77</sup> Od 4 III do 22 VII 1920 r. PWMZ wysłała do Polski drogą przez Niemcy nie mniej niż 38 transportów kolejowych, w skład których weszło 1668 wagonów z zawartością materiału artyleryjskiego, samochodowego, lotniczego, sanitarnego, kolejowego, umundurowania, karabinów, amunicji, owsa oraz koni i innych towarów<sup>78</sup>.

---

<sup>75</sup> Był to tzw. czterodniowy pucz Kappa-Lüttwita trwający od 13 do 17 III 1920 r. Na jego czele stanęli niemiecki generał Walther von Lüttwitz oraz niemiecki polityk Wolfgang Kapp – powiązani z utworzonym w Niemczech Zjednoczeniem Narodowym (Nationale Vereinigung). W obronie republiki wystąpiły niemieckie partie lewicy (SPD i USPD) oraz związki zawodowe, które ogłosiły strajk generalny. Strajk trwał pomimo załamania się puczu, a w Zagłębiu Ruhry przerodził się w powstanie robotnicze – krwawo stłumione przez freikorpsy i oddziały rządowe na początku kwietnia 1920 r. Szerzej na ten temat patrz chociażby: Tadeusz Kotłowski, *Niemcy. Dzieje państwa i społeczeństwa 1890–1945*, Kraków 2008, s. 89–101.

<sup>76</sup> Kukułka, *Francja a Polska*, s. 54. Po raz pierwszy przekazanie Polsce dodatkowego taboru kolejowego uzyskano od Francji w połowie 1919 r. Rząd francuski zobowiązał się przekazać Polsce 19 parowozów osobowych produkcji niemieckiej P8, 80 parowozów towarowych serii G8 i 1 parowóz osobowy typu „Pacific”, ostatni był wzięty jako wzór, według którego miano później budować w kraju parowozy pospieszne. Otrzymało wówczas również z Francji 2 tys. wagonów towarowych rozejmowych tzw. „Armistice”. Tabor ten zaliczono później do należnej nam ilości z tytułu repartycji niemieckiej. Za: Stanisław Wasilewski, *Powstanie i rozwój taboru kolejowego w okresie 1918 r.–1928 r.*, „Inżynier Kolejowy”, 1928, 11, s. 407.

<sup>77</sup> W tym miejscu warto wspomnieć również o zakupach taboru kolejowego dokonanego w tym czasie w Stanach Zjednoczonych Ameryki. W 1919 r. Ministerstw Kolei Żelaznych zakupiło w zakładach „Baldwin Works” w Filadelfii 150 parowozów towarowych typu 1-4-0 „Consolidation”, o znacznych przebiegach bez nawadniania i nawęglania. Poza tym zakupiono od rządu Stanów Zjednoczonych (Departamentu Wojny) ze stoków demobilizacyjnych 4600 wagonów towarowych, mianowicie: 2500 węglarek 30-tonowych i 2100 platform, również o nośności 30 t. Zob.: Wasilewski, *Powstanie i rozwój taboru*, s. 408.

<sup>78</sup> W wykazie zagranicznych i nadzwyczajnych transportów wojskowych wysłanych do Polski, sporządzonym przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw

Istotny wpływ na sytuację transportową PWMZ miał fakt, że 20 VII 1920 r. Niemcy ogłosiły neutralność wobec wojny polsko-sowieckiej, deklarując przy tym, że zaangażowanie w działania wojenne z sowiecką Rosją nie leży w ich interesie<sup>79</sup>. W związku z powyższym w kolejnych dniach Niemcy zablokowały możliwość przepuszczania przez swoje terytorium polskich transportów wojskowych z bronią, mimo że wcześniej, kiedy Polska znajdowała się już w stanie wojny z sowiecką Rosją, ale była w lepszym położeniu, zezwalały na ich przejazd do Polski<sup>80</sup>. Postępowanie rządu niemieckiego wpisywało się w 1920 r. w szerszy plan niemiecki związany z wykorzystaniem wojny polsko-sowieckiej<sup>81</sup>. Wspólnym dążeniem władz niemieckich, nacjonalistycznej prawicy i socjaldemokratów było szkoderstwo Polsce. W Berlinie oczekiwano upadku Polski lub uzależnienia jej od Niemiec, które oczywiście wiązałyby się z rewizją granicy polsko-niemieckiej. Taki przebieg wydarzeń doprowadziłby do upadku postanowień traktatu wersalskiego. Niemcy realnie liczyli na to, że zwycięstwa sowieckiej Rosji pozwolą im ponownie zająć, przyznane na mocy postanowień traktatu wersalskiego Polsce, tereny Prus Zachodnich oraz Prowincji Poznańskiej<sup>82</sup>. Realnym zagrożeniem dla Polski była możliwość niemieckiej

---

Wojskowych, za okres 1 I–20 VIII 1920 r. podano: 11 pociągów z Francji pod nazwą „Polonia” (597 osi) – kierowanych drogą przez Włochy, Austrię i Czechosłowację, 26 pociągów z Włoch pod nazwą „Bolonia” (1586 osi) – kierowanych drogą przez Austrię i Czechosłowację, 10 pociągów z Francji pod nazwą „Helwecja” (553 osie) – kierowanych drogą przez Szwajcarię, Austrię i Czechosłowację, 69 pociągów z Francji pod nazwą „Victoria” (6055 osi) – kierowanych drogą przez Niemcy. Zob.: *Dokumenty i materiały do historii stosunków polsko-radzieckich*, t. 3, red. Natalia Gąsiorowska-Grabowska, Warszawa 1964, s. 385–387.

<sup>79</sup> Pismo gen. dyw. Hansa von Seekta do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Rzeszy informujące o neutralności Niemiec wobec wojny polsko-bolszewickiej z 21 VII 1920 r., za: *Dwa Bratanki. Dokumenty i materiały do stosunków polsko-węgierskich 1918–1920*, oprac. Endre László Varga, red. Grzegorz Nowik, Warszawa 2016, s. 429–430; Krasuski, *Stosunki polsko-niemieckie*, s. 88.

<sup>80</sup> Telegram chargé d'affaires Poselstwa Niemieckiego w Warszawie Alfreda von Oberdorffa do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Rzeszy relacjonujący rozmowę z ministrem spraw zagranicznych ks. Eustachym Sapięą z 6 VIII 1920 r., za: *Dwa Bratanki*, s. 486–487; Poufny telegram niemieckiego chargé d'affaires w Warszawie do Auswärtiges Amt o zarzutach polskiego ministra spraw zagranicznych ks. Eustachego Sapięy wobec Niemiec w „ciężkiej godzinie dla Polski” z 6 VIII 1920 r., za: Karol Jonca, *Wojna polsko-sowiecka 1920 roku w dokumentach niemieckiej dyplomacji*, Wrocław 2002, s. 299.

<sup>81</sup> Szerzej nt. stanowiska i postępowania Niemiec wobec wojny polsko-sowieckiej w latach 1919–1920 zob.: Wolfgang Petter, *Niemcy i Reichswehr w wojnie polsko-sowieckiej w latach 1919–1920*, [w:] *Rok 1920. Z perspektywy osiemdziesięciolecia*, red. Andrzej Ajnenkiel, Warszawa 2001, s. 243–265; Przemysław Hauser, *Niemcy a konflikt polsko-radziecki w latach 1919–1920*, [w:] *Rok 1920*, s. 256–261; Janusz Szczepański, *Niemcy wobec najazdu bolszewickiego na Polskę w 1920 roku*, „Res Historica”, 31 (2011), s. 76–81; Gerhard Wagner, *Deutschland und der polnisch-sowjetische Krieg 1920*, Wiesbaden 1979.

<sup>82</sup> Informacje na ten temat można odnaleźć, m.in. w dokumentach niemieckiej dyplomacji z okresu lipiec–sierpień 1920 r. Zob.: Pismo Wydziału Handlowego Auswärtiges Amt w Hamburgu

agresji powiązanej z nieformalną niemiecko-sowiecką współpracą wojskową. Temu jednak zapobiegła Francja deklarująca, że w przypadku realizacji niemieckiego ataku wojska francuskie wkroczą do Zagłębia Ruhry<sup>83</sup>.

Należy zaznaczyć, że w 1920 r. aż do trzeciej dekady lipca tegoż roku droga kolejowa przez Niemcy była najważniejszym i najszybszym szlakiem transportowym z Francji do Polski, jaki wykorzystywała PWMZ w Paryżu. Pociągi wysyłane z przez Niemcy docierały do Polski zazwyczaj w ciągu kilku dni, co w porównaniu z pociągami wysyłanymi przez południe Europy (pociągi „Polonia”, „Bolonia”, „Helwecja”), które niejednokrotnie z różnych przyczyn miały znacznie wydłużony czas przejazdu – nawet do kilku tygodni, potwierdzało istotne znaczenie kierunku niemieckiego dla zapewnienia ciągłości dostaw broni i amunicji. O tym, że zamknięcie przepływu polskich pociągów przez Niemcy byłoby zerwaniem jedynej wówczas pewnej drogi dostarczania materiału wojennego do Polski, informował wiceministra spraw wojskowych w Warszawie szef PWMZ w Paryżu. Generał Józef Pomiankowski, zgodnie z opinią miarodajnych czynników francuskich, prosił polskie władze w kraju o przedsięwzięcie wszelkich możliwych kroków w celu zaspokojenia ewentualnych żądań niemieckich i absolutnego unikania wszystkiego, co mogłoby drażnić stronę niemiecką. Powyższa prośba wystosowana została w związku z obawami o możliwość zamknięcia przez rząd niemiecki granic dla przejazdu polskich transportów<sup>84</sup>.

Już po ogłoszeniu niemieckiej decyzji w sprawie neutralności wysłano 22 VII 1920 r. z bazy kolejowej w Koblencji (drogą przez Niemcy) transport nr 79 bis z dużą ilością karabinów i amunicji, a 24 VII 1920 r. transport nr 80. Ostatni transport, składający się z 35 wagonów z zawartością materiału lotniczego, samochodów oraz francuskich karabinów i dużej ilości angielskiej amunicji, został zatrzymany przez niemieckich urzędników kolejowych na stacji kolejowej

---

do dyrektora Adolfa Maltzahna w Auswärtiges Amt o rosyjskich propozycjach pokojowych, dotyczących m.in. wytyczenia wspólnej granicy niemiecko-rosyjskiej i likwidacji polskiego korytarza z 30 VII 1920 r., za: Jonca, *Wojna polsko-sowiecka*, s. 258; Pismo Szefa Heeresleitung gen. Hansa von Seeckt o sytuacji wojskowo-politycznej na wschodzie i wpływającej z niej wniosków, m.in. o zbliżaniu się północnego skrzydła Rosjan do granic Niemiec, możliwościach walk w Prusach i Poznaniu, niemieckich roszczeniach do Poznania i Prus Zachodnich i dopuszczeniu Niemiec do udziału w konferencji pokojowej z 31 VII 1920 r., za: Jonca, *Wojna polsko-sowiecka*, s. 265–270.

<sup>83</sup> Kukułka, *Francja a Polska*, s. 247–248.

<sup>84</sup> CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.17, Depesza nr 2453 z 6 VII 1920 r. gen. Józefa Pomiankowskiego do Wiceministra Spraw Wojskowych z prośbą o nieprovokowanie w żaden sposób władz Niemiec celem utrzymania połączenia kolejowego, b.p.



w Marburgu. W czasie postoju pociągu doszło do częściowego rozgrabienia 12 wagonów przez miejscową, wrogo nastawioną do polskiej eskorty ludność niemiecką<sup>85</sup>. W dniu 26 VII 1920 r. władze niemieckie odmówiły dalszego przejazdu pociągu nr 80 w kierunku Polski i poleciły odesłać go z powrotem do Koblencki, gdzie ostatecznie transport powrócił 27 VII 1920 r.<sup>86</sup>

Zerwanie połączenia kolejowego z Polską przez Niemcy spowodowało, że cała uwaga i energia kierownictwa Misji skierowana została na szybkie zorganizowanie i uruchomienie drogi morskiej, z której pomocą możliwe było utrzymanie ciągłości dostaw.

Z wykazów transportów zagranicznych obejmujących okres od 1 I do 20 VIII 1920 r., które sporządzone zostały przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, wynika, że drogą przez Niemcy wysłano w tym czasie z Francji w sumie 69 pociągów „Victoria” (łącznie 6055 osi)<sup>87</sup>. Natomiast w trakcie szczegółowej analizy raportów tygodniowych i dwutygodniowych PMWZ w Paryżu za okres od 1 I do 28 VIII 1920 r. ujawniono zapisy dotyczące tylko 56 pociągów „Victoria” z łącznym ładunkiem ok. 2700 wagonów towarowych. Bardzo możliwe, że w styczniu 1920 r. wysłano przez Niemcy jeszcze pewną ilość pociągów o numerach już nadanych pociągom, ale z dopiskiem „bis”. Jednakże biorąc pod uwagę podaną w wykazie Oddziału Kierownictwa Transportów Wojskowych łączną liczbę osi przybyłych pociągów, tj. 6055 osi, a następnie dzieląc ją przez liczbę osi towarowych wagonów dwuosioowych<sup>88</sup>, okazuje się, że łącznie wszystkich wagonów przybyłych pociągami „Victoria” nie mogło być więcej niż 3027.

Od maja 1920 r. większość zamówionego przez Polskę sprzętu wysłanego z Francji drogą przez Austrię i Czechy albo nie docierała wcale do kraju, albo dostawy przybywały z opóźnieniem. Do wiosny 1920 r. polskie transporty, które wysyłało drogą przez Szwajcarię i Włochy, przepuszczane były przez terytorium Czechosłowacji na podstawie polsko-czeskiej umowy zawartej 26 III 1919 r.

---

<sup>85</sup> W czasie tego incydentu skradzionych zostało 113 sztuk francuskich karabinów Lebel wraz z bagnetami oraz 26 skrzyń drewnianych z zawartością około 26 tys. naboju kal. 7,7 mm do karabinów angielskich Enfield wz. 1914.

<sup>86</sup> CAW, Oddział IV NDWP, sygn. I.301.10.43, Raport komendanta pociągu nr 80 por. Lucjana Tubelewicza do Dowódcy Polskiej Wojskowej Bazy Transportowej w Koblencki z 28 VII 1920 r., k. 324–325.

<sup>87</sup> *Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk.*, s. 48.

<sup>88</sup> Do przedmiotowych wycień przyjęto, że były to wagony dwuosioowe, jednak należy pamiętać, że stosowano już wówczas również wagony trzyosioowe.



w Wiedniu. W ramach zawartego porozumienia w zamian Polska zobowiązana była dostarczać Czechom naftę, benzynę oraz olej smolisty. Transporty przez terytorium Czechosłowacji były realizowane pomimo okresowych utrudnień ze strony czeskiej. Jednak w kwietniu i w maju 1920 r., w czasie polskiej ofensywy na Ukrainie, Czesi zaczęli zatrzymywać polskie transporty i nie udzielali zgody na ich przejazd do Polski<sup>89</sup>. W dniu 21 V 1920 r. czescy kolejarze pod wpływem agitacji bolszewickiej uchwalili rezolucję zapowiadającą bojkot przewozu materiałów wojennych do Polski przez Czechosłowację, a wszystko to działo się przy cichym przyzwoleniu władz czeskich, które zasłaniając się brakiem możliwości przeciwdziałania dywersyjnej akcji kolejarzy, chciały po prostu Polskę osłabić i zmniejszyć jej szanse na odzyskanie zamieszkanego przez Polaków obszaru Śląska Cieszyńskiego, Spiszu i Orawy<sup>90</sup>. Z powodu postawy Czechosłowacji Polacy zmuszeni zostali do wstrzymania kierowania przez Czechy transportów „Polonia”, „Bolonia” i „Helwecja”, którymi dostarczano do Polski broń, amunicję i wszelkiego rodzaju inny, zakupiony we Francji i Włoszech materiał wojenny<sup>91</sup>.

Wobec takiej postawy Czechosłowacji pociągi z zaopatrzeniem wojskowym podążały do kraju drogą przez Austrię, Węgry i Rumunię. Pociągi wysyłane tą trasą docierały do Polski przez Pokucie, najpierw do Lwowa, a stamtąd kierowane były do Krakowa. Podkreślenia wymaga fakt, że poza Węgrami przychylna Polsce była również Rumunia, która sama będąc zagrożona najazdem bolszewickim, pomimo zachowania neutralności, przepuszczała przez swoje terytorium pociągi z polskim zaopatrzeniem<sup>92</sup>.

Dodatkowo już od maja 1920 r. sytuację zaopatrzeniową Polski komplikowały strajki omamionych bolszewicką propagandą robotników pracujących przy przewozie i ekspedycji ładunków z polskim zaopatrzeniem<sup>93</sup>. Do takich strajków

---

<sup>89</sup> Mečislav Borák, *Zadržování přepravy válečného materiálu přes Československo do Polska v letech 1919–1920*, [w:] *Śląsk Cieszyński u zarania polskiej i czechosłowackiej niepodległości 1918–1920*, red. Krzysztof Nowak, Cieszyn 1999, s. 87–88.

<sup>90</sup> Kamiński, *Konflikt polsko-czeski*, s. 324–325; Andrzej Essen, *Polityka Czechosłowacji w Europie Środkowej w latach 1918–1932*, Kraków 2006, s. 45.

<sup>91</sup> CAW, Oddział II Sztabu Głównego (Generalnego) z lat 1921–1939 (dalej: Oddział II SG), sygn. I.303.4.7760, Depesza gen. Niesiołowskiego z Oddziału IV Ministerstwa Spraw Wojskowych do polskiego attaché wojskowego w Wiedniu z 30 V 1920 r., k. 62.

<sup>92</sup> Szerzej: Aleksander Smoliński, *Rumunia wobec wojny polsko-bolszewickiej w świetle wybranych polskich dokumentów politycznych z zimy i wiosny 1920 r. Kwestia przyczyn zawarcia oraz postanowień i celów polsko-rumuńskiej konwencji wojskowo-politycznej*, [w:] *Ze wspólnej przeszłości. Studia z dziejów stosunków polsko-rumuńskich*, red. *id em*, Toruń 2017, s. 25–57;

<sup>93</sup> Louis Villat, *Rola Węgier w wojnie polsko-bolszewickiej*, Warszawa 1931, s. 2.

dochodziło między innymi we Francji, w Austrii i Czechosłowacji, czyli w państwach, przez które prowadziła linia dostaw dla polskich transportów „Polonia”, „Bolonia” i „Helwecja”<sup>94</sup>. Tak więc w lipcu i sierpniu 1920 r. istotna trasa komunikacyjna dla przewozu sprzętu wojennego oraz broni i amunicji przez Włochy, Austrię i Czechosłowację pozostawała zamknięta<sup>95</sup>. Jedyna bezpieczna i dostępna droga do Polski od południa prowadziła już tylko przez Węgry i Rumunię, jednakże była to trasa okrężna i czasochłonna<sup>96</sup>.

Od 22 VI 1920 r. pod wpływem agitacji komunistycznej oraz w wyniku apelu Federacji Międzynarodowych Związków Zawodowych z siedzibą w Amsterdamie robotnicy i kolejarze austriaccy przystąpili do bojkotu Węgier i nie przepuszczali transportów z polską amunicją, które mogłyby być przewożone przez terytorium węgierskie. Głównym powodem i zamiarem bojkotu było udaremnienie dostaw broni do Polski. Dlatego też transporty wojskowe pochodzące z Francji nie były kierowane przez Austrię, ale przez terytorium Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców (SHS) oraz Węgry i Rumunię<sup>97</sup>.

Z uwagi na wspomniane utrudnienia transportowe w Austrii pracownicy polskiego Oddziału Kierownictwa Transportu Wojskowego (OKTW) działającego w Wiedniu czynili starania, aby je usunąć lub ominąć. W porozumieniu

---

<sup>94</sup> Akcja strajkowa związków komunistycznych wycelowana w blokowanie jakiejkolwiek transportowej pomocy dla Polski objęła również Anglię, Belgię i Skandynawię. Takie same strajki zaczęły występować też w Gdańsku, gdzie 24 VII 1920 r. dokerzy portowi definitywnie odmówili rozładowania przybyłego z Salonik parowca „Triton Amsterdam”, na którego pokładzie znajdowała się zakupiona przez Polskę broń i amunicja pochodząca z francuskich składów wojskowych.

<sup>95</sup> Norman Davies, *Orzeł biały, czerwona gwiazda. Wojna polsko-bolszewicka 1919–1920*, Kraków 2011, s. 234; Pismo gen. dyw. Hansa von Seecka do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Rzeszy informujące o neutralności Niemiec wobec wojny polsko-bolszewickiej z 21 VII 1920 r., za: *Dwa Bratanki*, s. 429–430.

<sup>96</sup> Przykładowo pociąg z transportem węgierskiej amunicji wysłany do Polski 10 VII 1920 r. drogą przez Rumunię dotarł do Skierniewic dopiero 12 VIII 1920 r.

<sup>97</sup> Endre László Varga, *Węgry a wojna polsko-rosyjska 1919–1920 roku*, [w:] *Wojna polsko-rosyjska 1919–1920 i jej międzynarodowe odniesienia z perspektywy 90-lecia*, red. Jeremiasz Śliwiec, Tomasz Kośmider, Warszawa 2010, s. 370. Jeszcze bardziej drastyczną i nieprzyjazną dla Polaków decyzję podjął rząd Belgii, który zakazał wywozu broni i żywności dla Polski. Również w Skandynawii lewicowe robotnicze związki zawodowe ogłosiły sabotaż wszelkiego transportu wojskowego do Polski, gdyby taki transport miał być organizowany drogą morską. Nastąpiła zorganizowana blokada większości dotychczasowych dróg, którymi transportowano broń i amunicję, w tym przede wszystkim dróg kolejowych. Zob.: Pismo wiceministra spraw wojskowych gen. Kazimierza Sosnkowskiego do szefa Francuskiej Misji Wojskowej w Warszawie gen. Paula Henrysa w sprawie zaopatrzenia Wojska Polskiego w materiał wojenny, z 22 VI 1920 r., za: *Dwa Bratanki*, s. 354–355; Endre László Varga, *Czy wiesz, kim był Nándor Taróczy?*, <http://www.deon.pl/inteligentne-zycie/obiektyw/art,214,czy-wiesz-kim-byl-nndor-taroczy.html>, (dostęp: 5 XII 2013 r.).

z kompetentnymi władzami austriackimi podejmowano skuteczne próby przechytrzenia rad robotniczych. Transporty kolejowe wysyłano, opatrując je fałszywymi deklaracjami co do zawartości wagonów, gdyż w tym czasie wysyłka innych materiałów poza bronią i amunicją odbywała się bez przeszkód<sup>98</sup>.

Pomimo częściowej skuteczności działań OKTW w Wiedniu, która dzięki swoim wysiłkom kierowała do Polski nieliczne misyjne transporty z materiałem wojskowym i gospodarczym, konieczne stało się wytyczenie nowej, stałej drogi prowadzącej poprzez Rumunię. Dlatego też na polecenie Ministerstwa Spraw Wojskowych w czerwcu 1920 r. z zadaniem podjęcia działań dyplomatycznych mających na celu uregulowanie sprawy polskich transportów wojskowych przez terytorium Węgier i Rumunii, udał się do Budapesztu i Bukaresztu por. Jerzy Hahn<sup>99</sup>. Już 30 VI 1920 r., będąc w Budapeszcie, informował on polskiego attaché i OKTW w Wiedniu o uregulowaniu sprawy wysyłania transportów przez terytorium węgierskie<sup>100</sup>. Trzy dni później, tj. 3 VII 1920 r., polski attaché wojskowy w Bukareszcie informował OKTW w Wiedniu o tym, że Rumuni wyrazili zgodę na przejazd polskich transportów wojskowych przez swoje terytorium. Zgoda dotyczyła również planowanych transportów drogą kolejową z terenu greckiej Macedonii (Saloniki) do Polski<sup>101</sup>.

Pierwszy pociąg z transportowaną amunicją i materiałem wojennym, stojący od dłuższego czasu w Wiedniu, wyruszył do Polski 14 VII 1920 r. Oznaczony został jako pociąg „Lux nr 1”. Był to jeden z pociągów „Polonia” z amunicją zakupioną we Francji, zatrzymany swego czasu przez Czechów w Przerowie (Přerov, Prerau)

<sup>98</sup> CAW, Oddział II SG, sygn. I.303.4.7755, Raport tygodniowy z czynności Biura OKTW w Wiedniu za okres 9–15 VIII 1920 r. dla attaché wojskowego RP w Wiedniu, k. 1; Depesza Attachatu Wojskowego RP w Wiedniu do Sekcji Komunikacji Oddziału IV Ministerstwa Spraw Wojskowych dotycząca utrudnień w przeprowadzaniu transportów na granicy węgiersko-austriackiej z 22 VI 1920 r., za: *Dwa Bratanki*, s. 336–337.

<sup>99</sup> CAW, Oddział II SG, sygn. I.303.4.7760, Polecenie wyjazdu służbowego nr 2071/I/Kom/IV z 15 VI 1920 r. dla por. Jerzego Hahna wydane przez wiceministra spraw wojskowych, k. 95.

<sup>100</sup> *Ibidem*, Depesza por. Hahna przebywającego w Budapeszcie do attaché wojskowego RP w Wiedniu z 30 VI 1920 r., k. 87.

<sup>101</sup> *Ibidem*, Depesza attaché wojskowego RP w Bukareszcie do attaché wojskowego RP w Wiedniu z 3 VII 1920 r., k. 158. Mowa tutaj o materiale wojennym z zapasów francuskiej Armii Wschodniej (Armée d’Orient), który PWMZ w Paryżu zakupiła w pierwszej połowie 1920 r. Materiał ten początkowo planowano wysłać do Polski koleją. Ostatecznie jednak materiał salonicki został przetransportowany do Polski w całości drogą morską. Szerzej na temat transportu materiału salonickiego w 1920 r. do Polski zob. chociażby: Piotr Uwijała, *Transport do kraju salonickiego materiału wojennego zakupionego przez Polskę od Francji w 1920 r.*, [w:] *Środkowa i wschodnia Europa w zwierniadle historii: wielkiej oraz codziennej. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Sylwestrowi Fertaczowi*, Bielsko-Biała 2021, s. 57–83.

i cofnięty do Austrii. Transport ten składał się z 11 wagonów amunicji, 23 wagonów puszek blaszanych do wyrobu granatów ręcznych, dwóch wagonów plecaków oraz dwóch wagonów z maszynami. Z uwagi na fakt, że starania polskie o uchylenie bojkotu Węgier nie przyniosły żadnego rezultatu, OKTW w Wiedniu postanowiło wysłać powyższy transport przez terytorium SHS, linią Spielfeld – Belgrad – Segedyn. W tym celu przeprowadzono pertraktacje z przedstawicielami austriackiego, jugosłowiańskiego i rumuńskiego kolejnictwa. Austria zgodziła się na przeprowadzenie polskich transportów do Spielfeld na granicy Królestwa SHS, kredytując koszty przewozu na warunkach ustalonych nowym układem „Polonia”, obowiązującym od lipca 1920 r. Również przedstawiciele SHS i Rumunii zobowiązali się do sprawnego przeprowadzenia transportów przez swoje terytoria. Polska zapewniła pokrycie kosztów przejazdu transportu, wpłacając jako depozyt w Comité de Circulation w Wiedniu po 5 mln koron austriackich u delegatów Rumunii i SHS<sup>102</sup>.

W czasie zorganizowanej komunistycznej blokady transportowej w Austrii oraz utrudnień powodowanych przez Czechów przez terytorium Węgier przejechało wiele polskich pociągów, które następnie przez Rumunię kierowane były do Lwowa. Od 30 VI 1920 r. węgierski minister wojny zezwolił na to, aby na Węgry przybywały grupy polskich konwojentów celem eskortowania pociągów w drodze przez Węgry i Rumunię<sup>103</sup>. Wszystkie dostawy materiału wojennego pozyskanego przez PWMZ w Paryżu realizowane od drugiej połowy sierpnia 1920 r. kierowane były już tylko drogą morską – przez port w Gdańsku<sup>104</sup>.

W okresie od kwietnia 1919 r. do lipca 1920 r. PWMZ wysłała do Polski z pewnością co najmniej 270 składów pociągów towarowych ewidencjonowanych jako pociągi „Polonia”, „Victoria”, „Helwecja” oraz „Bolonja”. Oprócz tego w okresie od maja do lipca 1919 r., Misja wykorzystując nadarzające się możliwości kierowania transportu drogą kolejową przez Niemcy, wysłała do Polski dodatkowe 74 nieewidencjonowane pociągi z materiałem wojennym, których ekspedycję realizowano pod pretekstem wysyłki materiału należącego jeszcze do Armii gen. Hallera.

Ponadto w 1920 r. wraz z ekspedycją własnych transportów wojskowych PWMZ w Paryżu współorganizowała i pośredniczyła w wysyłce co najmniej

---

<sup>102</sup> CAW, Oddział II SG, sygn. I.303.4.7760, Odpis depezy L.29/T z 15 VII 1920 r. OKTW w Wiedniu do attaché wojskowego RP w Wiedniu, k. 262.

<sup>103</sup> Szerzej nt. pomocy Węgier dla Polski w czasie wojny polsko-sowieckiej: Piotr Uwijała, *Pomoc państwa węgierskiego dla Polski w 1920 roku*, „Wieki Stare i Nowe”, 13 (2018), s. 184–205.

<sup>104</sup> Szerzej nt. transportów materiału wojennego do Polski drogą morską od sierpnia 1920 r.: *idem*, *Polska Wojskowa Misja Zakupów*, s. 289–305.

150 wagonów z materiałem przekazany przez Amerykański Czerwony Krzyż. Były to m.in. leki, ubrania, koce, obuwie i żywność dla ludności cywilnej<sup>105</sup>.

W ciągu 15 miesięcy dostarczono do Polski kolejną m.in. następujący materiał wojenny: 350 tys. szt. karabinów i karabinków, 2420 szt. karabinów maszynowych, 7500 szt. broni krótkiej, ok. 1150 dział artyleryjskich (plus dodatkowo 150 dział zakupionych od rządu włoskiego w 1919 r., który to zakup nie był ewidencjonowany przez PWMZ w Paryżu), 230 mln szt. naboji do karabinów i karabinków powtarzalnych, 80 mln szt. naboji do karabinów maszynowych, 650 tys. kompletów umundurowania, 590 tys. płaszczy, 1,4 mln par butów, 1,8 mln par skarpet, 1,85 mln par kałesonów, 120 tys. hełmów francuskich, 200 tys. koców dla żołnierzy, 448 motocykli, 1025 rowerów, 4625 koni, 775 mułów, 30 tys. siodeł, 27 500 szabli, 13 700 lanc kawaleryjskich, 287 tys. masek gazowych, 45 samolotów oraz 25 balonów obserwacyjnych. Ponadto do Polski przewieziono z Francji kolejną co najmniej 2 tys. samochodów zakupionych od Amerykanów (tylko do kwietnia 1920 r. dostarczono: 1652 pojazdy, w tym: 338 samochodów osobowych, 1130 samochodów ciężarowych i 186 samochodów sanitarnych).

Powyższe dostawy pozwoliły na systematyczne zwiększanie stanu etatowego polskiej armii, najpierw do siły 584 tys. w sierpniu 1919 r., następnie do 750 tys. w kwietniu 1920 r., a ostatecznie (wraz z napływającymi w lipcu i sierpniu 1920 r. dostawami morskimi) do stanu 950 tys. żołnierzy we wrześniu 1920 r. Dostarczanie kolejną broni i amunicji, umundurowania, ekwipunku oraz sprzętu wojskowego umożliwiło na bieżąco realizować proces formowania i dozbrajania Wojska Polskiego, które dzięki temu stanowiło realną siłę militarną, gotową przeciwstawić się Armii Czerwonej, siłą zdolną wywalczyć niepodległość oraz rozszerzyć i utrzymać granice odrodzonej Rzeczypospolitej.

## BIBLIOGRAFIA

Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie

Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.38.

Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.41.

Kontrola Transportów Zagranicznych Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.70.

---

<sup>105</sup> CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.15, Raport tygodniowy gen. J. Pomiankowskiego dla Ministerstwa Spraw Wojskowych z 14 IV 1920 r. za okres 4–10 IV 1920 r., nr dok. 17668, k. 209–210.

- Kierownictwo Transportów Wojskowych, sygn. I.300.71.  
Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji Sztabu Ministerstwa Spraw Wojskowych 1920–1921, sygn. I.300.10.  
Oddział IV Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego z lat 1918–1920, sygn. I.301.10.  
Oddział II Sztabu Głównego (Generalnego) z lat 1921–1939, sygn. I.303.4  
Polska Wojskowa Misja Zakupów w Paryżu, sygn. I.305.3.
- Institut Józefa Piłsudskiego w Ameryce (Kolekcje Archiwalne Online)  
Adiutantura Generalna Naczelnego Wodza, teczka 701/2/56, 701/2/57.
- Sąsiedzi wobec wojny 1920 roku: wybór dokumentów*, oprac. Janusz Cisek, Londyn 1990.
- Dokumenty i materiały do historii stosunków polsko-radzieckich*, t. 3, red. Natalia Gąsiorowska-Grabowska, Warszawa 1964.
- Dwa Bratanki. Dokumenty i materiały do stosunków polsko-węgierskich 1918–1920*, oprac. Endre László Varga, red. Grzegorz Nowik, Warszawa 2016.
- Romer Jan, *Pamiętniki*, Warszawa 2011.
- Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk. dla armji w polu za czas od 1/I do 20/VIII 1920 r.*, Warszawa 1920.
- Borák Mečislav, *Zadržování přepravy válečného materiálu přes Československo do Polska v letech 1919–1920*, [w:] *Śląsk Cieszyński u zarania polskiej i czechosłowackiej niepodległości 1918–1920*, red. Krzysztof Nowak, Cieszyn 1999, s. 86–95.
- Davies Norman, *Orzeł biały, czerwona gwiazda. Wojna polsko-bolszewicka 1919–1920*, Kraków 2011.
- Essen Andrzej, *Polityka Czechosłowacji w Europie Środkowej w latach 1918–1932*, Kraków 2006.
- Hauser Przemysław, *Niemcy a konflikt polsko-radziecki w latach 1919–1920*, [w:] *Rok 1920. Z perspektywy osiemdziesięciolecia*, red. Andrzej Ajnenkiel, Warszawa 2001, s. 256–261.
- Jonca Karol, *Wojna polsko-sowiecka 1920 roku w dokumentach niemieckiej dyplomacji*, Wrocław 2002.
- Kamiński Marek Kazimierz, *Konflikt polsko-czeski 1918–1921*, Warszawa 2001.
- Kolejnictwo polskie w okresie Bitwy Warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy II Rzeczypospolitej*, red. Dariusz Rogut, Łódź–Warszawa 2021.
- Kotłowski Tadeusz, *Niemcy. Dzieje państwa i społeczeństwa 1890–1945*, Kraków 2008.
- Krasuski Jerzy, *Stosunki polsko-niemieckie 1919–1925*, Poznań 1962.
- Kukułka Józef, *Francja a Polska po traktacie wersalskim (1919–1922)*, Warszawa 1970.
- Odziemkowski Janusz, *Kolejnictwo polskie w transporcie wojskowym i operacjach wojennych na froncie polsko-ukraińskim i polsko-rosyjskim 1918–1920 r.*, Warszawa 2020.



- Petter Wolfgang, *Niemcy i Reichswehra w wojnie polsko-sowieckiej w latach 1919–1920*, [w:] *Rok 1920. Z perspektywy osiemdziesięciolecia*, red. Andrzej Ajnenkiel, Warszawa 2001, s. 243–265.
- Polska w czasie Wielkiej Wojny (1914–1918). Historia finansowa*, red. Marcei Handelsman et al., Oświęcim 2015.
- Polska w czasie Wielkiej Wojny (1914–1918). Historia ekonomiczna*, red. Marcei Handelsman et al., Oświęcim 2015.
- Rola-Arciszewski Stanisław, *Polskie transporty zagraniczne podczas wojny*, „*Bellona*”, 14 (1933), s. 495–516.
- Sandomirski Krzysztof, *Polska Misja Wojskowa Zakupów w Paryżu w latach 1919–1920*, „*Wojskowy Przegląd Historyczny*”, 1978, 4, s. 64–98.
- Sierpowski Stanisław, *Włoskie źródła Armii Hallera*, [w:] *Wojsko Polskie 1914–1922*, t. 1, Koszalin 1986, s. 195–223.
- Smoliński Aleksander, *Rumunia wobec wojny polsko-bolszewickiej w świetle wybranych polskich dokumentów politycznych z zimy i wiosny 1920 r. Kwestia przyczyn zawarcia oraz postanowień i celów polsko-rumuńskiej konwencji wojskowo-politycznej*, [w:] *Ze wspólnej przeszłości. Studia z dziejów stosunków polsko-rumuńskich*, red. Aleksander Smoliński, Toruń 2017, s. 25–57.
- Szczepański Janusz, *Niemcy wobec najazdu bolszewickiego na Polskę w 1920 roku*, „*Res Historica*”, 31 (2011), s. 76–81.
- Uwijała Piotr, *Polska Wojskowa Misja Zakupów w Paryżu w latach 1919–1921. Pozytkowanie i transport zagranicznego materiału wojennego dla Wojska Polskiego w okresie wojny polsko-sowieckiej*, Grajewo 2021.
- Uwijała Piotr, *Transport do kraju salonicckiego materiału wojennego zakupionego przez Polskę od Francji w 1920 r.*, [w:] *Środkowa i wschodnia Europa w zwierciadle historii: wielkiej oraz codziennej. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Sylwestrowi Fertaczowi*, Bielsko-Biała 2021, s. 57–83.
- Uwijała Piotr, *Pomoc państwa węgierskiego dla Polski w 1920 roku*, „*Wiek Stary i Nowy*”, 13 (2018), s. 184–205.
- Varga Endre László, *Węgry a wojna polsko-rosyjska 1919–1920 roku*, [w:] *Wojna polsko-rosyjska 1919–1920 i jej międzynarodowe odniesienia z perspektywy 90-lecia*, red. Jeremiasz Ślipiec, Tomasz Kośmider, Warszawa 2010, s. 369–376.
- Varga Endre László., *Czy wiesz, kim był Nándor Taróczy?*, <http://www.deon.pl/inteligentne-zycie/obiektyw/art,214,czy-wiesz-kim-byl-nndor-taroczy.html>.
- Villat Louis, *Rola Węgrów w wojnie polsko-bolszewickiej*, Warszawa 1931.
- Wagner Gerhard, *Deutschland und der polnisch-sowjetische Krieg 1920*, Wiesbaden 1979.
- Wasilewski Stanisław, *Powstanie i rozwój taboru kolejowego w okresie 1918 r.–1928 r.*, „*Inżynier Kolejowy*”, 1928, 11, s. 407–413.
- Wrzosek Mieczysław, Sandomirski Krzysztof, *Transport do kraju sprzętu wojennego przyznanego Polsce przez Wielką Brytanię w 1920 r.*, „*Przegląd Historyczny*”, 1962, 2 (53), s. 294–310.



## SUMMARY

The paper describes railroad military transports with war materials acquired by Polish Military Purchase Mission in Paris in 1919–1920, because until July 1920 the railway was certainly the most important and most efficient mode of transport which allowed Poland to maintain several independent supply chains for the army. Those shipments of war materials consisted largely of weapons and ammunition, as well as uniform, motor vehicles and airplanes (together with spare parts, fuel, etc.) – everything that Poland needed for maintaining hostilities in 1919 and 1920. Fulfilling its task, Polish Military Purchase Mission in Paris acquired many goods and materials which had to be promptly and efficiently delivered to Poland. Preparing the shipments to Poland required organizing railway transport through several European countries, obtaining and preparing operational rolling stock and amassing large amounts of coal as fuel for steam engines. All the above required extraordinarily effective diplomatic and organizational work. The article presents the most recent findings pertaining the number of arranged railway transports to Poland from abroad. Moreover, the publication contains calculations concerning amounts of different war materials delivered during these operations for the Polish Army; the routes used for these shipments in 1919–1920 were also characterized. The described railroad military transports with war materials obtained in foreign countries allowed Poland to systematically expand its army, first to 584,000 soldiers in August 1919, then to 750,000 in April 1920, and finally (thanks to maritime deliveries in July and August 1920) to 950,000 soldiers in September 1920. Delivering by railway weapons and ammunition, as well as uniform, gear and other equipment let Poland constantly form and arm new units and provide new weapons for the already existing ones; in consequence, Polish Army constituted a real military force, ready to confront the Red Army, capable to fight for independent homeland and win, as well as broaden and defend the borders of the reborn Poland.

## O AUTORZE

dr Piotr Uwijała, historyk, oficer Policji. W swoich badaniach koncentruje się na historii wojny polsko-sowieckiej 1919–1921, polskiej Policji Państwowej i wojskowych transportów kolejowych oraz morskich. Adres e-mail: [tingart1@wp.pl](mailto:tingart1@wp.pl).



JACEK JĘDRYSIAK  
Uniwersytet Wrocławski  
ORCID: [0000-0002-5472-136X](https://orcid.org/0000-0002-5472-136X)

## W OBLICZU NOWYCH GRANIC – ŚLAD DYSKUSJI NAD OPERACYJNĄ UŻYTECZNOŚCIĄ NIEMIECKIEJ SIECI KOLEJOWEJ NA POMORZU W LATACH 1926–1928

### FACING NEW BORDERS: TRACES OF DEBATES ON THE OPERATIONAL USEFULNESS OF GERMAN RAILWAY NETWORK IN POMERANIA IN 1926–1928

**ABSTRACT:** The aim of this study is to discuss the contents of a handful of brief documents from 1926 and 1927 found in Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv in Freiburg im Breisgau. They depict the interest shown by Reichswehr in improving the transport capacity of certain railroad routes in Pomerania. This process was directly related to the new boundary delimitation between Poland and Germany. Moreover, these documents are certainly a trace of concept studies on conducting military operations in this area. Therefore, starting from discussions of the influence of new borders on German railway network in the strategic dimension, I would like to present several broader conclusions regarding German war planning in the east before 1933.

**KEYWORDS:** Reichswehr, Reichsbahn, war planning, Pomerania

Badania dotyczące planów wojennych niemieckiej Reichswehry przeciw Polsce w latach 1918–1933 są niezwykle utrudnione przez tradycyjny w kontekście tej tematyki brak źródeł<sup>1</sup>. Z tego też powodu optyka badaczy nader często koncentruje się raczej na poglądach teoretycznowojskowych Hansa von Seeckta<sup>2</sup> oraz

---

<sup>1</sup> Na temat problemów z dostępnością archiwaliów dotyczących armii niemieckiej pisałem wielokrotnie, zob. m.in.: Jacek Jędrysiak, *Prussian Strategic Thought 1815–1830: Beyond Clausewitz*, Boston–Leiden 2020, s. 9–32.

<sup>2</sup> James S. Corum, *The Roots of Blitzkrieg. Hans von Seeckt and German Military Reform*, Kansas City 1992; Gerhard P. Groß, *Mythos und Wirklichkeit. Die Geschichte des operativen*

kwestiach budowy potencjału niemieckiej broni pancernej z lat 1939–1945<sup>3</sup>. Do dziś w światowej historiografii w sposób najpełniejszy problem starał się przedstawić Robert M. Citino, opierając się niestety na szczytkowych danych zaczerpniętych z materiałów przejętych i skopiowanych po II wojnie światowej przez stronę amerykańską<sup>4</sup>. Jedyne zdawkowe uzupełnienie problemu przynosi najnowsza praca Matthiasa Strohna<sup>5</sup>. Także w polskiej historiografii zagadnienie to zostało jak dotąd rozpoznane tylko częściowo. Prócz analizy planów niemieckiej interwencji w latach 1919–1920<sup>6</sup>, opisany został przede wszystkim kontekst polskich planów prowadzenia działań w Prusach Wschodnich<sup>7</sup>. Nawet najwybitniejszy z polskich znawców zagadnienia, Jarosław Centek, odniósł się do koncepcji sformułowanych w szeregach Reichswehry jedynie na kilku stronach swej wydanej ponad dekadę temu pracy, będącej efektem publikacji jego dysertacji doktorskiej<sup>8</sup>. Centek zwrócił uwagę, że dla badanych przez niego lat 1921–1926 w zasadzie trudno znaleźć źródła w sposób bezpośredni dotyczące planowania wojennego, które mogły być brakowane na bieżąco po dezaktualizacji lub w trakcie II wojny światowej<sup>9</sup>.

Powyższe uwagi wskazują wyraźnie na kłopotliwy charakter prowadzenia badań nad zagadnieniem niemieckiego planowania wojennego przeciw Polsce przed dojściem do władzy Adolfa Hitlera. Celem niniejszego artykułu jest zwrócenie

---

*Denkens im deutschen Heer von Moltke d. Ä. bis Heusinger*, Paderborn 2012; Karen Schäfer, *Die Militärstrategie Seeckts*, Berlin 2016; Matthias Strohn, *Hans von Seeckt and His Vision of a 'Modern Army'*, „War in History”, 2005, 3, s. 318–337. W Polsce nadal najciekawsza praca w tym względzie: Jarosław Centek, *Hans von Seeckt: twórca Reichsheer: 1866–1936*, Kraków 2006.

<sup>3</sup> Mary R. Habeck, *Storm of Steel. The Development of Armor Doctrine in German and the Soviet Union, 1919–1939*, Ithaca–London 2003; Markus Pöhlmann, *Der Panzer und die Mechanisierung des Krieges. Eine deutsche Geschichte 1890 bis 1945*, Paderborn 2016; Manfred Zeidler, *Reichswehr und Rote Armee 1920–1933. Wege und Stationen einer ungewöhnlichen Zusammenarbeit*, München 1993.

<sup>4</sup> Robert M. Citino, *Niemcy bronią się przed Polską. Ewolucja taktyki Blitzkriegu 1918–1933*, tłum. Juliusz Tomczak, Warszawa 2012, rozdział II.

<sup>5</sup> Matthias Strohn, *The German Army and the Defence of the Reich*, Cambridge 2010, s. 160–161.

<sup>6</sup> Robert Kempa, *Od „Wojny Pozycyjnej” po „Wiosenne Słońce”. Polska w niemieckich planach wojennych 1919 r.*, „Białostockie Teki Historyczne”, 10 (2012), s. 189–209; Piotr Łossowski, *Między wojną a pokojem – niemieckie zamysły wojenne na wschodzie w obliczu traktatu wersalskiego, marzec–czerwiec 1919 r.*, Warszawa 1976; Maciej A. Pieńkowski, *Skład, rozmieszczenie, plany operacyjne i rola Frontu Mazowieckiego*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 2020, 3 (273), s. 163–206.

<sup>7</sup> Andrzej Aksamitowski, *Militarna rola Narwi w kampaniach wojennych XX wieku*, Warszawa 2006; Andrzej Grzywacz, *Wschodniopruski obszar operacyjny w planowaniu strategicznym II RP*, Oświęcim 2015.

<sup>8</sup> Jarosław Centek, *Reichsheer ery Seeckta (1921–1926)*, Warszawa 2010, s. 92–96.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 88–89.

uwagi na istotny brak w zakresie powyższych studiów i uzupełnienie ich optyki o kontekst, który niewątpliwie mógłby poszerzyć możliwości wnioskowania w tej materii. Mam tu na uwadze kwestię wykorzystania kolei do celów mobilizacji i koncentracji oddziałów. Aspekt ten jest w mojej ocenie zaskakująco ignorowany w literaturze. Najbardziej kompleksowa monografia niemieckiej Reichsbahn pióra Alfreda Mierzejewskiego podejmuje tematykę militarną jedynie szczątkowo, nie skupiając się na relacji władz kolejowych z czynnikami wojskowymi<sup>10</sup>. Pod tym względem najciekawszą pracą jest bez wątpienia książka pióra Marcina Przegiętki, dotycząca problemu tranzytu przez Pomorze w stosunkach polsko-niemieckich, która niestety kwestie operacyjne prezentuje również jedynie na marginesie głównego wyводу<sup>11</sup>. Zadziwiające, że żaden z licznych autorów opisujących życiorysy i działalność Seeckta czy Wilhelma Groenera<sup>12</sup> nie zadał sobie trudu analizy ich zapatrywań na rolę kolei w planowaniu wojennym doby republiki weimarskiej. Zaskakuje to, choćby wobec zachowanych świadectw zainteresowania Seeckta problemem konsekwencji elektryfikacji poszczególnych linii kolejowych<sup>13</sup>. Zaniechanie badań tego zagadnienia uważam za spory błąd<sup>14</sup>. Sprawny system koncentracji wojsk za pomocą kolei jest uznawany za sztandarowy przejaw skuteczności niemieckiej sztuki wojennej w latach 1871–1914<sup>15</sup>. Wobec zakonserwowania

<sup>10</sup> Alfred C. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway*, vol. 2: 1933–1945, Chapel Hill–London 2000, s. 57–59.

<sup>11</sup> Marcin Przegiętka, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015, s. 155–165.

<sup>12</sup> Co jest tym bardziej dziwne, gdy uwzględnimy fakt, że Groener w czasie I wojny światowej piastował stanowisko Chef des Feldeisenbahnweises, a w latach 1920–1923 kierował Reichswehrverkehrministerium. Zob.: Johannes Hürter, *Wilhelm Groener Reichswehrminister am Ende der Weimarer Republik (1928–1932)*, München 1993; Gerhard W. Rakenius, *Wilhelm Groener als Erster Generalquartiermeister. Die Politik der Obersten Heeresleitung 1918/19*, Boppard am Rhein 1977.

<sup>13</sup> Bundesarchiv Militärarchiv Freiburg im Breisgau (dalej: BA-MA), Chef des Transportwesens (dalej: CdT), RH 4/432, Hans von Seeckt, Vertraulich! „Die elektrische Zugförderung und ihr Schutz gegen feindliche Angriffe“, Berlin 10 VII 1922 r., b.p. Omówienie zob. Jacek Jędrusiak, *Pod prąd – armia niemiecka i początki elektryfikacji sieci kolejowej*, [w:] *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019, s. 81–90.

<sup>14</sup> Podzielałam tu też w pełni opinię Tomasza Przerwy („Strategiczna” Droga Sudecka na ziemi kłodzkiej lata 30. XX w.), [w:] *Wokół Twierdzy Kłodzko. 1000 lat historii w cieniu wojen*, red. *idem*, Jacek Jędrusiak, Wrocław 2022, s. 161–178), że jeszcze większe braki w tej materii i dominacja stereotypów dotyczących wpływu Reichswehry na budowę dróg i autostrad.

<sup>15</sup> Arden Bucholz, *Moltke and the German Wars, 1864–1871*, New York 2001, s. 23–24, 65–76; *idem*, *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York–Oxford 1991, s. 145–157, 165–179, 226–236; Klaus-Jürgen Bremm, *Armeen unter Dampf: Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871–1914*, Hövelhof 2013, s. 10–20; Geoffrey L. Herrera, *Inventing the Railroad and Rifle Revolution: Information, Military Innovations and the Rise of Germany*, „Journal

w ramach Reichswehry „ducha starej armii”, z jego kulturą militarną<sup>16</sup>, opartą na poglądach dotyczących prowadzenia wojny w stylu wypracowanej przed Wielką Wojną *Schlieffen Lehre*<sup>17</sup>, trudno zrozumieć pomijanie tego aspektu w analizie. W pełni zgadzam się z opinią Centka, że wielu badaczy zbyt mocno dało się uwieść wizji elitarnych *Moderne Heere*<sup>18</sup> Seeckta, traktując jego wyrażone w napisanych po zakończeniu służby pracach teoretycznych zapatrywania jako przejaw realnych działań<sup>19</sup>. Tymczasem wiadomo, że plany mobilizacyjne z czasów Seeckta były dość „tradycyjne”, zakładając kolejne fale masowej konskrypcji rekrutów, a zatem zapewne także powszechne wykorzystanie kolei do transportu wojsk.

Niniejsza praca stanowi w założeniach przyczynek do analizy tej problematyki. Pretekstem do jej napisania jest odnalezienie w zbiorach Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv (BA-MA) we Fryburgu Bryzgowijskim serii krótkich dokumentów z lat 1926–1927<sup>20</sup>, ukazujących zainteresowanie Reichswehry problemem podniesienia zdolności transportowych określonych linii na Pomorzu, co jest rzecz jasna związane z nowym kształtem granicy. Moją intencją jest próba analizy tych dokumentów w kontekście wskazanych przez Citino, Strohna i Centka kwestii operacyjnych. Jak wspomniałem, mimo wielkiego wkładu w aktualny stan wiedzy, autorzy ci nie odnieśli się do problemu sieci kolejowej w jakikolwiek sposób, nie uwzględniając choćby problemów komunikacyjnych związanych z istnieniem tzw. korytarza pomorskiego. Wychodząc od śladu dyskusji nad wpływem nowych granic na niemiecką sieć kolejową w wymiarze strategicznym, chciałbym zaprezentować kilka szerszych wniosków dotyczących tej sfery. Artykuł będzie obejmować zarys zagadnienia niemieckiego planowania wojennego na wschodzie przed 1914 r. z uwzględnieniem roli kolei w kolejnych wariantach koncentracji oraz koncepcjami korekty

---

of Strategic Studies”, 27 (2004), 2, s. 243–271; Dennis E. Showalter, *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology and the Unification of Germany*, Hamden 1986, s. 17–74.

<sup>16</sup> Isabel V. Hull, *Absolute Destruction. Military Culture and the Practices of War in Imperial Germany*, Ithaca–London 2004, s. 103–108. Zob. także: Donald Abenheim, Uwe Hartmann, *Einführung in die Tradition der Bundeswehr: Das soldatische Erbe in dem besten Deutschland, das es je gab*, Berlin 2019, s. 165.

<sup>17</sup> Gil-li Vardi, *The enigma of German operational theory: the evolution of military thought in Germany, 1919–1938*, praca doktorska, London School of Economics 2008; Mark R. Stoneman, *Wilhelm Groener, Officering and the Schlieffen Plan*, praca doktorska, Uniwersytet w Georgetown 2006.

<sup>18</sup> Hans von Seeckt, *Moderne Heere [w:] idem, Gedanken eines Soldaten*, Berlin 1929, s. 79–100.

<sup>19</sup> Centek, *Reichsheer*, s. 78–79.

<sup>20</sup> Wszystkie znajdują się w teczce: BA-MA, CdT, RH 4/150, Ausbau der Eisenbahn in Pommern, 1922–1931.

niemieckiej sieci kolei strategicznych na wschodzie w okresie I wojny światowej. Stanović to ma wprowadzenie do zagadnienia, uwypuklające zmienione warunki, w jakich Niemcy planowały działania na wschodzie przed Wielką Wojną i po niej. Na tym tle zaprezentowane zostaną znane założenia planów mobilizacyjnych i operacyjnych Reichswehry z lat 1921–1928, z uwzględnieniem optyki Oddziału II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego i wreszcie omówieniem w powyższym kontekście treści wspomnianych wyżej dokumentów dotyczących sfery kolei. Z założenia tekst ma charakter przyczynkowy, nie należy oczekiwać, że w sposób holistyczny pozwoli rozumieć rolę kolei w ówczesnym niemieckim planowaniu operacyjnym. Sam w sobie jest bowiem przede wszystkim propozycją ujęcia pewnej problematyki, która powinna zostać kompleksowo opracowana<sup>21</sup>.

### **Plany wojenne przeciw Rosji a niemiecka sieć kolejowa do końca I wojny światowej**

Wbrew obowiązującej do 1999 r. narracji<sup>22</sup> historia niemieckich wariantów ofensywy przeciw Rosji nie zakończyła się w 1894 r. wraz z przyjęciem na kolejny rok pierwszej wersji tzw. planu Schlieffena. Krytykujący dawną historiografię Terence E. Zuber dostrzegał w zachowanych we Fryburgu wypisach z tzw. *Aufmarschpläne*<sup>23</sup> dominację w latach 1900–1902 tzw. *Großer Ostaufmarsch*, a zatem planu wielkiej ofensywy przeciw Rosji<sup>24</sup>. Na przekór jego przekonaniu rok 1903 nie oznaczał jednak zmięczenia tego wariantu. Plany opracowane w trakcie urzędowania Helmutha von Moltke młodszego w okresie 1906–1910 zakładały kilka możliwości działań<sup>25</sup>. W ramach *Aufmarschpläne* 1906/1907, 1907/1908 i 1908/1909<sup>26</sup> przyjmowano utworzenie *Ostarmee* z dowództwem w Malborku (Armeeeoberkommando,

---

<sup>21</sup> Mam tu na myśli także nie dość dostatecznie opisany aspekt współpracy między Reichswehrą i Reichsbahn.

<sup>22</sup> Na temat problemu z tzw. „planem Schlieffena”: Jacek Jędrusiak, *Główne problemy badań nad niemieckim planowaniem wojennym przed 1914 rokiem*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” (dalej: PHW), 2011, 2 (235), s. 75–95.

<sup>23</sup> BA-MA, Kriegsgeschichtliche Forschungsanstalt des Heeres (dalej: KFH), RH 61/96, Deutsche Aufmarschanweisungen Ost- und Westfront 1893–1914. Przedruk: *Der Schlieffenplan. Analyse und Dokumente*, red. Hans Ehlert, Michael Epkenhans, Paderborn 2006, s. 345–486.

<sup>24</sup> Terence E. Zuber, *Inventing the Schlieffen Plan: German War Planning 1871–1914*, Oxford–New York 2002, s. 174–177.

<sup>25</sup> Na ten temat: Jacek Jędrusiak, *Niemieckie planowanie wojenne na froncie wschodnim w latach 1906–1914*, [w:] *Front wschodni I wojny światowej. Studia z dziejów militarynych i polityczno-społecznych*, red. Michał Baczkowski, Kamil Ruszała, Kraków 2013, s. 11–28.

<sup>26</sup> *Der Schlieffenplan*, s. 409–431.

AOK), w składzie 3 korpusów armijnych (KA), 3 korpusów rezerwowych (KR), 1 dywizji rezerwowej (DR), 2 dywizji kawalerii (DK) i 7 brygad Landwehry (BL). Koncentracja powyższych sił miała nastąpić w czterech grupach. Za ugrupowaniem kordonowym Landwehry na linii Katowice – Jarocin – Gniezno – Toruń – Jabłonowo Pomorskie zamierzano zebrać V KR w Poznaniu, VI KR we Wrocławiu i 3. DR w Żninie. Następnie na południe i wschód od Ławy operować powinien XVII KA (z dowództwem w Gdańsku) z podporządkowaną mu 2. DK w okolicach Brodnicy. Dalej XX KA (Olsztyn) miał być dyslokowany na północny wschód od Olsztyna. Czwartą grupę zakładano utworzyć z I KA w Królewcu (gdzie korpus miał też swoje pokojowe dowództwo, ob. Kaliningrad) i I KR na linii Węgorzewo – Wystruc (ob. Czerniachowski), 1. DK na wschód od Gąbina (ob. Gusiew) i 1 BL w Tylży (ob. Sowieck). Brak wytycznych operacyjnych uniemożliwia niestety ocenę zadań poszczególnych zgrupowań. Pewną podpowiedzią w tym względzie może być treść tzw. *Schlussaufgabe* z 1907<sup>27</sup>, zgodnie z którą w obliczu wojny na dwa fronty z Francją i Rosją Niemcy mieli przyjąć wobec tej drugiej postawę defensywną. Przeciw nacierającej Armii Niemna w składzie trzech – czterech KA i Armii Narwi (sześć – siedem KA), rozdzielonych Jeziorami Mazurskimi, operować miało Ostheer składające się z I i XVII KA, I KR, 3. DR, do których wsparcia zamierzano przerzucić trzy KA (II ze Szczecina, III z Berlina, IV z Erfurtu), a w perspektywie jeszcze V KA (Poznań). Działania w tej sytuacji zakładać miały uderzenie po liniach wewnętrznych na jedną z dwóch armii.

Zgodnie z założeniami *Aufmarschplan* 1909/1910<sup>28</sup> niemieckie dowództwo zakładało cztery schematy dyslokacji: *Aufmarsch I*, czyli *Grosser Westaufmarsch* na wypadek wojny z Francją, *Aufmarsch Ia*, czyli *Grosser Westaufmarsch* z mniejszością sił skierowaną przeciw Rosji, *Aufmarsch II* z odwrotnymi założeniami i defensywną postawą na zachodzie. *Kleine Ostaufmarsch* w wariantcie Ia zakładał powołanie Ostheer w składzie: I, XVII, XX KA, I, V, VI KR, 3. DR, 1. i 2. DK, 7. BL, z dowództwem w Malborku. Przyjęto, że rosyjskie uderzenie będzie skierowane na Prusy Wschodnie, głównie na prawy brzeg Wisły. Zadaniem AOK była osłona tego obszaru i powstrzymanie postępów przeciwnika. Schemat działań i siły do nich przeznaczone były zatem tożsame z założeniami *Aufmarsch II* z poprzednich lat. Nowy *Aufmarsch II* znacznie rozbudowywał liczebność Ostheer.

<sup>27</sup> Terence E. Zuber, *The Real German War Plan 1904–1914*, Stroud–Gloucestershire 2011, s. 70–72.

<sup>28</sup> *Der Schlieffenplan*, s. 432–442.



1. Armia w sile dwóch KA, dwóch KR i pięciu BL, z AOK w Bydgoszczy miała skoncentrować się na lewym brzegu Wisły, w rejonie Gniezna, Inowrocławia i Kcyni, a następnie przemieścić na prawy brzeg rzeki w rejon Golub-Dobrzyń – Działdowo. Celem jej natarcia miał być odcinek linii Narwi między Serockiem i Pułtuskim oraz osłona prawego skrzydła niemieckiego ugrupowania od strony Warszawy. 2. Armia miała składać się z 4 KA, 2 KR, 1 BL i 2 DK z dowództwem w Iławie. Po wstępnej koncentracji na linii Wisła – Jezioro Śniardwy, jednostki te miały przemieścić się w rejon Nidzica – Pisz. Prawe skrzydło armii winno nacierać wzdłuż Orzycy i osiągnąć prawy brzeg Narwi między Pułtuskim i Różanem. Bezpośredni atak na Łomżę był bezsensowny, stąd główne natarcie miało być prowadzone między górną Orzycą i Łomżą. Lewe skrzydło armii osłaniało ją od strony Łomży i Osowca. Dalsze natarcie winno postępować w kierunku Bugu. Dowódca 3. Armii miał dysponować pięcioma KA, dwoma KR, trzema BL, dwoma DK i rezydować w Grudziądzu. Podległe mu oddziały koncentrowały się na linii Ełk – Pilkały (ob. Dobrowolsk). Zadaniem armii było natarcie na linię Grodno – Kowno. Prawe skrzydło tych sił powinno zaatakować słabo bronione Grodno i powstrzymać każdą próbę rosyjskiego natarcia od strony Grodna na Augustów i Rajogród lub każde inne na lewą flankę nacierających na Grodno kolumn. Rozważano oblężenia Kowna. 4. Armia składała się z 4 KA, 2 KR, 4 BL, 2 DK z dowództwem w Welawie (ob. Znamiensk). Koncentracja miała mieć miejsce na północ od linii Alembork (ob. Drużba) – Wystruć – Szyrwinty. Zadanie jednostek obejmowało przekroczenie linii Niemna w kierunku na Wilno i atak na prawe skrzydło Rosjan na wschód od rzeki. Armia winna się ubezpieczyć przeciwko grupie szawelskiej. Natarcie na skrzydło miały wykonać minimum cztery KA. Łączne siły skierowane na wschód liczyły 15 KA, 6 KR, 6 DK, 13 BL, a zatem łącznie 42 DP i innych wielkich jednostek, które miały działać ofensywnie w dwóch grupach, dążąc w każdym wypadku do unicestwienia rosyjskich jednostek. Problemem w jego realizacji był brak linii kolejowych – przykładowo jednostki 1. Armii musiałyby maszerować pieszo przez pięć dni<sup>29</sup>. Potwierdza to *Schlussaufgabe* 1909, którego treść kierowała większość sił niemieckich na front wschodni, pozostawiając do dyspozycji na zachodzie jedynie 23 dywizje. Tożsamą optykę zawierał kolejny *Aufmarsch* 1910/1911<sup>30</sup>. W wariantcie *Aufmarsch I Ost* przeciw Rosji były kierowane 3 KA, 3 KR, 1 DR, 2 DK i 7 BL, tworzące armię z dowództwem

<sup>29</sup> Zuber, *The Real German*, s. 84–88.

<sup>30</sup> *Der Schlieffenplan*, s. 443–452.

w Malborku. Przewidywany wariant działań zakładał, że rosyjska ofensywa będzie skierowana na Prusy Wschodnie i Zachodnie, na wschód od Wisły. W wypadku niepowodzenia Niemcy powinni opuścić wschodni brzeg rzeki i wycofać się, pozostawiając Prusy bez obrony. W wariancie *Aufmarsch II Ost* trzy niemieckie armie koncentrowały się od Gniezna do Tylży celem ofensywy przeciw Rosji na umocnione linie Narwi, Biebrzy i Niemna. 1. Armia z dowództwem w Iławie składała się z 6 KA, 1 KR, 2 DK i 1 BL. Rejon jej koncentracji znajdował się na lewym brzegu Wisły, w rejonie Gniezna. Następnie miała się przemieścić na prawy brzeg rzeki w rejon Toruń – Pisz i zabezpieczać lewe skrzydło natarcia od strony Osowca, między Wisłą i Ełkiem, maszerując na linię Modlin – Serock – Łomża – Wizna. 2. Armia z dowództwem w Grudziądzu koncentrowała swoje 4 KA, 3 KR, 2 DK i 3 BL na linii Ełk – Stołupiany (ob. Niestierow). Celem jej natarcia była linia Grodno – Kowno, a zadanie polegało na związaniu przeciwnika na linii Niemna. 3. Armia z dowództwem w Welawie obchodziła linię Niemna w kierunku na Wilno z zamiarem ataku na nieprzyjacielskie prawe skrzydło na wschód od rzeki. Do tego celu dysponowała 4 KA, 3 KR, 2 DK i 4 BL. Koncepcyjnie plan był podobny do zeszłorocznego, kładł jednak większy nacisk na działanie sił w kierunku Niemna.

Obawa przed zaskakującą rosyjską ofensywą, bez ogłoszenia mobilizacji, przełożyła się na założenia *Aufmarschplan* 1911/1912<sup>31</sup>. *Aufmarsch I Ost* nie wprowadzał zmian względem poprzedniego roku. Głównym zadaniem sił niemieckich była obrona obszaru Prus Wschodnich, powstrzymanie rosyjskiej ofensywy lub odwrót za Wisłę w wypadku niepowodzenia. *Aufmarsch II Ost* tworzył cztery armie między Toruniem i Tylżą przeciwko ufortyfikowanym liniom Narwi, Biebrzy i Niemna. Zakładano, że rosyjskie zagony mogą poważnie zakłócić niemiecką koncentrację. 1. Armia z dowództwem w Iławie składała się z 6 KA, 1 KR, 1 DR, 2 DK i 1 DR. Jej celem było natarcie na linię Narwi między Ostrołęką i Pułtuskim. 2. Armia z dowództwem w Rynie miała w sile 2 KA, 1 KR i 1 BL i miała nacierać na linię Narew – Biebrza na odcinku Łomża – Osowiec. Jej zadaniem była przede wszystkim osłona skrzydeł sąsiednich armii – 1. i 3. Obawiano się zapewne wystawienia przez Rosjan jeszcze jednej armii na odcinku Jezior Mazurskich. Dowódca 3. Armii z siedzibą w Darkiejmach (ob. Oziorsk) dysponował 3 KA, 2 KR, 2 DK i 2 BL, które miały prowadzić natarcie z rejonu Ełk – Wisztyniec na

---

<sup>31</sup> *Ibidem*, s. 453–461.

kierunku Grodno – Olita (ob. Alytus). Ta armia była najbardziej narażona na zaskakującą rosyjską ofensywę, jej korpusy powinny być zatem przygotowane do koncentracji na pozycjach obronnych. 4. Armia z dowództwem w Wystruciu dysponowała 3 KA, 3 KR, 2 DK i 2 BL. Koncentrowała się między Jeziorem Zuwinty i północnym brzegiem Niemna. Cały plan mimo liczebności użytych w nim sił nie miał charakteru wyraźnie zaczepnego.

*Schlussaufgabe* 1911 było zbliżone koncepcyjnie do tego z 1907 r.<sup>32</sup> Niemcy kierowali główne siły przeciw Francji, pozostawiając początkowo w Prusach jedynie sześć dywizji. Rosjanie atakowali Prusy od strony Niemna w sile siedmiu – ośmiu KA. Wobec przewagi wroga Niemcy mieli się wycofać, skłaniając przeciwnika do wystawienia jeszcze jednej armii w Warszawie w sile sześciu KA, z zadaniem natarcia w kierunku północno-zachodnim, w celu uniemożliwienia Niemcom obrony linii Wisły. Zadanie sił niemieckich, wzmocnionych posiłkami z zachodu polegało na zniszczeniu jednej z armii przeciwnika. Moltke i większość oficerów uznali, że najrozsądniejsze będzie uderzenie na Armię Warszawy, którą dało się zaatakować siłami zbliżonymi liczebnie z dwóch stron – z Poznania i Torunia. Atak na Armię Niemna był bezcelowy, gdyż nie dawał szans na osiągnięcie przewagi liczebnej, a stwarzał zagrożenie w wypadku dalszych poruszeń Armii Warszawy w kierunku zachodnim. W wypadku *Aufmarsch* 1912/1913<sup>33</sup> znamy jedynie krótki wyciąg z wariantu *Aufmarsch II*. Ostheer tworzyły cztery armie. 2. Armia w sile 4 KA, 1 KR i 2 BL nacierała na linię Łomża – Wizna – Osowiec, jej zadaniem było krycie skrzydeł sąsiednich armii 1. i 3. przed próbami nieprzyjacielskiego obejścia. W razie konieczności powinna przeprowadzić natarcie na Łomżę lub Osowiec. Dowódca 1. Armii dysponował 5 KA, 2 KR, 1 DR, 2 DK i 2 BL. Kierował on natarcie na odcinek Pułtusk – Ostrołęka na linii Narwi, a następnie winien oczekiwać nieprzyjacielskiego natarcia na linii Modlin – Ostrołęka. 3. Armia liczyła 3 KA, 2KR, 2 DK, 2BL i kierowała się na granicę na odcinek Augustów – Wisztyniec, gdzie miała oczekiwać nieprzyjaciela od strony Grodna. Ostatnia, 4. Armia składała się z 1 KA, 4 KR, 2 DK i 2 BL, a jej zadanie polegało na osłonie przed nieprzyjacielskim natarciem. Przewidywano trudności z jej koncentracją wynikające z braku linii kolejowych. Poważne obawy wiązały się z próbą obejścia skrzydła przez nieprzyjaciela od północy. Mimo liczebności sił skierowanych przeciw Rosji widać tu wyraźnie spadek zdolności zaczepnych armii

<sup>32</sup> Zuber, *Inventing the Schlieffen*, s. 236–238.

<sup>33</sup> *Der Schlieffenplan*, s. 462–463.

niemieckiej, która w dużej mierze miała pozostawać bierna w oczekiwaniu na poruszenia przeciwnika.

Mimo konsultacji z austriackim sojusznikiem, który na przełomie 1912/1913 r. wyraził potrzebę zabezpieczenia przez Niemcy planowanej przez siebie ofensywy siłami przynajmniej 13 dywizji zagrażających linii Narwi i umieszczenia na Śląsku dodatkowego korpusu<sup>34</sup>, *Aufmarsch* 1913/1914<sup>35</sup> zawierał tylko jeden wariant wojny na wschodzie. W każdym wypadku miała tam zostać sformowana 8. Armia z dowództwem w Malborku w składzie 3 KA, 1 KR, 1 DR i 7 BL, łącznie 9 dywizji. Siłom tym wyznaczono dwa zadania: obronę terenu Prus Wschodnich oraz wspieranie lewego skrzydła armii austro-węgierskiej. Dla osłony lewego skrzydła od strony Śląska skierowano jedynie 3 BL na linię Wrocław – Kluczbork – Królewska Huta (ob. Chorzów) i w późniejszym terminie jednostki zapasowe VI KA. Dwie BL osłaniały rejon Gniezno – Ostrów Wielkopolski. Główna masa sił niemieckich koncentrowała się w Prusach na linii Hława – Olsztyn – Nordenbork (ob. Kryłowo) – Darkiejmy – Gąbin – Tylża. Zadaniem tych sił było związanie spodziewanego rosyjskiego natarcia z południa i ze wschodu, odciągając je skutecznie od sił austriackich. W razie defensywnej postawy Rosjan rozważano natarcie w kierunku Narwi. W wypadku skierowania przeciw 8. Armii zdecydowanie przeważających sił dopuszczalne było opuszczenie terenu Prus przy zachowaniu kontroli nad linią Wisły. Wariant *West II i Ost II* jest opracowywany jedynie jako studium. Nie występują w nim poważniejsze zmiany względem poprzedniego roku. Dopiero jednak od tego roku *Grosser Ostaufmarsch* występuje jedynie jako nierealne studium, wcześniej stanowił immanentną część niemieckich planów wojennych. Co interesujące, *Schlussaufgabe* 1913 zawierało całkowicie nową koncepcję *Ostaufmarsch*<sup>36</sup>. W wypadku wojny tylko z Rosją Niemcy kierowali cztery armie na Śląsk i Wielkopolskę i dwie do Prus Wschodnich. Pięć armii miało wykonać koncentryczny atak w kierunku Wisły, podczas gdy szósta armia miała osłaniać lewe skrzydła natarcia. Koncepcja ta wydaje się tylko odosobnionym studium, warto jednak zauważyć, że przypomina powojenne koncepcje proponentów *Grosser Ostaufmarsch*, dla których być może stanowiła inspirację<sup>37</sup>. *Aufmarsch* 1914/1915, a zatem plan, z którym Niemcy rozpoczęli wojnę, nie przyniósł

<sup>34</sup> *Der Weltkrieg 1914 bis 1918*, Bd. 2, Berlin 1925, s. 10–14.

<sup>35</sup> *Der Schlieffenplan*, s. 467–477.

<sup>36</sup> Zuber, *Inventing the Schlieffen*, s. 238.

<sup>37</sup> Georg Wetzell, *Der Bündniskrieg. Eine militärpolitisch operative Studie des Weltkrieges*, Berlin 1937, s. 29–35.

w sensie koncepcyjnym zasadniczych zmian. Siły 8. Armii zostały jedynie wzmocnione o 1 KA i liczyły teraz 4 KA, 1 KR, 1 Korpus Landwehry i 1 DK. W wypadku rosyjskiej neutralności siły te miały być gotowe do przerzutu na zachód. Do ostatniej chwili zatem liczone, że być może uda się uniknąć wojny na dwa fronty.

Pewne wątpliwości co do realności realizacji najbardziej ofensywnych planów może budzić diagnoza dotycząca stanu niemieckiej sieci kolejowej na wschodnim teatrze wojny. Wedle wyrażonej przez Moltkego młodszego w 1907 r. opinii przewidywana przyszła wojna musiała postawić przed niemiecką koleją wymagania zdecydowanie większe niż ta z 1870 r. Sieć połączeń głównych przeciwników została rozbudowana w znacznie większym stopniu z uwzględnieniem potrzeb wojskowych. W Niemczech zaś, mimo wydania po 1887 r. niemal 300 mln marek, udało się usunąć jedynie najpilniejsze wady w strategicznym systemie kolejowym<sup>38</sup>. Wilhelm H. Pantenius jest zdania, że w okresie między 1871 a 1914 r. na wschodzie nie powstała żadna nowa linia o charakterze strategicznym<sup>39</sup>. Z wybudowanych później linii badacz ten traktuje jako linię posiadającą znaczenie strategiczne jedynie jednotorową trasę Jabłonowo Pomorskie – Brodnica – Działdowo – Wielbark do Szczytna i dalej wzdłuż rosyjskiej granicy przez Spychowo i Pisz do Ełku, z połączeniem z dwutorową koleją Iława – Olsztyn – Korsze – Giżycko. Ostatnia, ze względu na bliskość granicy, nie mogła być traktowana jako główna droga dla koncentracji oddziałów. W związku z tym niemieckiemu dowództwu pozostawały do celów operacyjnych jedynie dwie linie Ostbahn: Berlin – Kostrzyn – Piła – Bydgoszcz – Tczew – Gdańsk – Elbląg – Królewiec – Wystruć oraz Berlin – Frankfurt nad Odrą – Poznań – Toruń – Jabłonowo Pomorskie – Iława – Olsztyn – Korsze – Wystruć – Gąbin – Ełkuny (ob. Czernyszewskoje). Dopiero w latach 1908–1911 późniejszy szef Eisenbahnabteilung, major Wilhelm Groener, miał zaproponować kompleksowy plan przebudowy niemieckiej sieci kolejowej, zakładający także budowę trzeciej linii na wschód od Wisły<sup>40</sup>. Planu tego nie udało się zrealizować. Problem ze zdobyciem adekwatnych środków i pokonaniem różnicy zdań między resortami i instytucjami pokazuje świetnie przykład negocjacji

<sup>38</sup> BA-MA, Chef des Transportwesens, RH 4/432, Helmuth von Moltke, „Denkschrift über die Stellungnahme des Generalstabes zur Elektrisierung preußischer Fernbahnen, insbesondere der Eifelbahn“ [odpis], Berlin 15 XII 1907, b.p.

<sup>39</sup> Wilhelm H. Pantenius, *Alfred Graf von Schlieffen. Strategie zwischen Befreiungskriegen und Stahlgewittern*, Leipzig 2016, s. 640.

<sup>40</sup> Buchholz, *Moltke*, s. 232–233; *Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande. Das deutsche Feldbahnwesen*, Bd. 1, Berlin 1928, s. 3–4.

w sprawie budowy drugiego toru oraz mostu kolejowego na odcinku między Toruniem Głównym a Toruniem Miasto. Potrzebę taką wojsko zgłosiło już w 1897 r., jednak mimo ponownych negocjacji i gotowości armii do partycypowania w kosztach zadeklarowanej w 1905 r., przed 1911 r. nie udało się uzyskać w tej sprawie konsensusu<sup>41</sup>. Kolejne konsultacje w tej sprawie odbyły się w styczniu 1912 r.<sup>42</sup> Co zaskakujące, w trakcie spotkania, przedstawiciele Wielkiego Sztabu Generalnego zadeklarowali nagle swój brak zainteresowania poprawą przepustowości tego odcinka. Zakładany plan przewozów miał być jakoby swobodnie przeprowadzony także przez wąski obszar terenu między Toruniem i Wystruciem. Z powodu deficytu dostępnych środków (koszty liczone tu na 11 mln marek) wojsko było zmuszone ograniczyć swoje plany i nie postrzegać dłużej rozpatrywanej budowy jako pozostającej w związku z obronnością państwa. Spowodowało to zrozumiałą irytację reprezentantów instytucji cywilnych, przekonanych, że wojsko w dużej mierze sfinansuje budowę tego odcinka.

Powyższa sprawa powróciła na agendę już po wybuchu I wojny światowej. Okupacja Królestwa Kongresowego, a następnie dalszych obszarów na wschodzie, zainicjowały w pruskim Wielkim Sztabie Generalnym dyskusje nad możliwościami poprawy przepustowości linii kolejowych na tym teatrze wojny. Już w kwietniu 1915 r. Szef Kolei Polowych (Chef des Feldeisenbahnwesens, ChdF) zgłosił w imieniu Naczelnego Dowództwa Wojsk Lądowych (Oberste Heeresleitung, OHL) potrzebę niezbędnej rozbudowy odcinka Toruń Główny – Działdowo i dalej jako linii koncentracji<sup>43</sup>. Początek tej trasy, a zatem most na Wiśle między Toruniem Głównym a Toruniem Miasto, był nadal jednotorowy, a przepustowość między dwoma dworcami wynosiła jedynie 52 pociągi dziennie w obie strony, podczas gdy wymogi koncentracji i prowadzenia operacji wojennych wymagały liczby między 90 a 105, przy obecnej przeciętnej 76 pociągów. Przy dużym obciążeniu realne były zakłócenia i ruchy powrotne na innych liniach. Powstanie drugiego toru i mostu w Toruniu nabrało w związku z tym wielkiego znaczenia. Nie ulegało wątpliwości, że budowa poprawić miała możliwości działania wojsk niemieckich na wschodzie. Ponownie problemem była tu kwestia finansów – niezbędna kwota oscylowała wokół 15,7 mln marek. Argumenty te powtórzono w końcu grudnia

<sup>41</sup> Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (dalej: BAB), Reichseisenbahnamt (dalej: REA), R 4101/299, Der Minister der öffentlichen Arbeiten an den Kriegsminister, Berlin 19 V 1911, b.p.

<sup>42</sup> *Ibidem*, [Protokoll der kommissarischen Beratung], Berlin 17 I 1912, b.p.

<sup>43</sup> *Ibidem*, Der Minister der öffentlichen Arbeiten an das Reichseisenbahnamt. Betrifft: Ausbau west- und ostpreußischer Eisenbahnen aus strategischer Rücksichten, Berlin 28 XII 1916, b.p.



1916 r.<sup>44</sup> Wojna spowodowała większe, niż się spodziewano, obciążenie linii Toruń – Kowalewo, grożące czasowo nawet całkowitym ustaniem ruchu na wiele tygodni. Koniecznością było korzystanie jako objazdu dla ruchu lokomotyw i pustych składów z jednotorowej trasy Kowalewo – Chełmno – Bydgoszcz. Przewidywane dalsze działania wojsk niemieckich na wschodzie wymagały potencjalnie kierowania tą trasą do Prus Wschodnich wspomnianych już 104 pociągów dziennie, co przekraczało możliwość dwóch wymienionych jednotorowych odcinków. Wobec powstałych wówczas planów rozwoju tras kolejowych na wschodzie przebudowa odcinka toruńskiego znów jawiła się jako konieczność.

Armia przedstawiła całość swej optyki w trakcie narady w styczniu 1917 r.<sup>45</sup> OHL zadeklarowało wówczas rozpoczęcie realizacji konkretnego programu rozbudowy sieci kolejowej na okupowanych terenach wschodnich celem wypełnienia luk i usprawnienia transportów wojennych. W pierwszej kolejności zakładano budowę trzeciej głównej trasy transportowej (*III Transportstraße*), jaką miała być dwutorowa linia łącząca się z projektowanym odcinkiem kolei wojennej w kierunku Olity. W tym kontekście za najłatwiejszy i najtańszy do zbudowania uznawano odcinek od odnogi w Lidzbarku Warmińskim i dalej Bartoszyce – Korsze – Kętrzyn – Gołdap, a potem przez Botkuny i Żytkiejmy do granicy, gdzie planowana była budowa trasy ze strony wojska. Następnie zakładano przedłużenie linii Iława – Olsztyn przez Wystruc – Tylżę – Lauksargiai do Radviliškis. Drugi tor z Wystrucia do Tylży był już w trakcie budowy z terminem ukończenia w 1917 r. Budowę drugiego toru z Pagėgiai do Lauksargiai, traktowaną jako pilną potrzebę wojenną, miano wykonać na koszt wojska. W Wystruciu pracowano nad pozbawioną szyn trasą Korsze – Tylża i jej połączeniem z trasą Królewiec – Ejtkuny, co także miało nastąpić w 1917 r. Zaplanowano również przedłużenie trasy z Malborka z odnogą do Królewca, tak by poprowadzić ją z Braniewa, przez Świętomiejsce (ob. Mamonowo) – Pruską Iławę (ob. Bagrationowsk) – Frydland (ob. Prawidnsk) do odnogi w Welawie. Kolejny planowany odcinek prowadził z Królewca na północ, przez Labiawę (ob. Polessk) do Możejek (ob. Mažeikiai). Zakładano włączenie do niego linii wojennej z Kūgeliai do Możejek. Transporty powrotne z Kūgeliai do Królewca wymagały dla osiągnięcia przepustowości określanej jako *40-Minuten-Zugfolge*

<sup>44</sup> *Ibidem*, Abschrift: Erläuterungsbericht für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Thorn Hbf-Thorn Stadt, [Berlin 28 XII 1916], b.p.

<sup>45</sup> *Ibidem*, Niederschrift über die am 12. Januar 1917 im Reichs-Eisenbahn-Amt abgehaltene Beratung über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes im östlichen und westlichen Grenzgebiet, Berlin, b.p.



(gwarantującej przepustowość na poziomie 104 pociągów, poprzez odjazdy kolejnych składów co 40 minut) na jednotorowych odcinkach z Kūgeliai do Pojeg i z Tylży przez Labiawe do Królewca. Planowano też budowę drugiego toru na trasie z Królewca do Groß Brittanien (ob. Schtscheglowka), a następnie zupełnie nowej dwutorowej trasa bezpośrednio do Kūgeliai. Obok tych śmiałych planów powrócono do sprawy Torunia, który wymagał przepustowości na poziomie 100 pociągów dziennie na ówczesnym zwężeniu i był warunkiem utworzenia planowanej trzeciej linii transportowej. Do czasu zakończenia przebudowy tras odciążenia ograniczały się do mostu w Fordonie i odcinka Laskowice – Grudziądz. Te ambitne zamiary napotkały opór władz cywilnych, związany głównie z finansowym aspektem przedsięwzięcia oraz ich dalszym ekonomicznym uzasadnieniem<sup>46</sup>.

W listopadzie 1917 r. odbyła się kolejna tura rozmów w tej sprawie<sup>47</sup>. Szef Kolei Polowych przypomniał, że przyjęty już w 1915 r. plan zakładał utworzenie aż sześciu głównych kolejowych tras transportowych na obszarze na wschód i na północ od Jezior Mazurskich. Jako obszar koncentracji postrzegano tereny od Ełku do Kłajpedy, a zatem front o długości 250 km. Wojna uwydatniła niedostatki sieci kolejowej Prus Wschodnich, zarówno w prowadzeniu operacji, jak i zaopatrywaniu wojsk. Z politycznego punktu widzenia należało także oczekiwać znacznego przesunięcia granic Niemiec na wschód. Linia koncentracji miała wówczas wzrosnąć do 700 – 800 km. Było jasne, że na front o takiej długości wieść musiało więcej dróg transportowych, niż zakładano w 1915 r. W tej sytuacji budowa *III Transportstrasse* z trzema odcinkami była najtańszym minimum z wymaganych rozwiązań. Następnym celem miała być budowa *IV Transportstrasse*, która na okupowanych terenach była przygotowana z Kūgeliai do Możejek, połączona następnie z siecią kolejową Prus Wschodnich. W związku z tym na 1918 r. wnioskowano o rozpoczęcie prac nad czterema liniami. Pierwsza z nich, na ten moment niegotowa, biegła od Szczecina, przez Runowo – Chojnice – Czersk – Prabuty – Bartoszyce – Korsze – Gołdapię – Olitę do Lidy. Kolejna została wytyczona z Berlina przez Poznań – Toruń – Olsztyn – Wystruć – Tylżę – Szawle do Dyneburga. Następna wiodła z Berlina, przez Piłę – Tczew – Królewiec – Możejki do Rygi.

<sup>46</sup> *Ibidem*, Niederschrift über die am 14., 19. und 24. Februar 1917 im Reichs-Eisenbahn-Amt abgehaltene Beratung über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes im östlichen und westlichen Grenzgebiet, b.p.

<sup>47</sup> *Ibidem*, Niederschrift über die am 28. November 1917 im Reichs-Eisenbahn-Amt abgehaltene Beratung über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes im östlichen und westlichen Grenzgebiet, b.p.

Ostatnia z dróg koncentracji miała bieć z Cottbus, przez Żagań – Leszno – Poznań – Piłę – Bydgoszcz – Tczew – Słobity – Ornetę – Bobrowo – Królewiec – Ejdkuny do Wilna. Był to zatem wariant uwzględniający już oderwanie od Rosji obszarów Litwy i Kurlandii, z podporządkowaniem sobie tamtejszej sieci kolejowej<sup>48</sup>.

W planach tych nadal kluczową rolę odgrywał Toruń. Na początku 1918 r. pruski minister wojny wskazywał, że zmiany polityczne wymagały konkretnych działań w zakresie obronności kraju, a sytuacja w dziedzinie możliwości transportowych kolei w wypadku wojny z Rosją jakoby się pogorszyła. Aktualnie istniały tylko dwie „czysto” niemieckie linie koncentracji sił: Tczew – Królewiec oraz Toruń – Wystruć. Spośród nich jedynie pierwsza była w pełni dwutorowa, w przypadku drugiej stałym problemem było jednotorowe zwężenie w Toruniu. Przez to linia nie była w pełni wartościowa, co pokazał przebieg wojny. Stąd konieczność jak najszybszego dobudowania tu drugiego toru. Liczba dostępnych dróg koncentracji oddziałów przeciw Rosji była wyraźnie niewystarczająca. Jej poprawienie było elementem znanego programu rozbudowy strategicznej sieci kolejowej. Władze wojskowe nie mogły brać dłużej odpowiedzialności za wieloletnią zwłokę w jego realizacji, do czasu gdy Rosja odbuduje swój potencjał militarny<sup>49</sup>. Sugestie w tej materii były sukcesywnie powtarzane i łączyły się z propozycjami aneksji terenów Królestwa Polskiego. Podczas posiedzenia Staatsministerium 4 II 1918 r. wyraźnie podkreślono, że granice Prus Wschodnich nie były należycie zabezpieczone, także w kontekście kolei. Trudno byłoby też przeciwstawić się potencjalnemu natarciu rosyjskiemu z okolic Dębina w kierunku na zachód. Stosunki kolejowe były przed 1914 r. niekorzystne na całym obszarze wschodniej granicy. Aktualnie OHL domagała się budowy *IV Transportstrasse* i ogólnego uzupełnienia sieci kolejowej. „Zwężenie” między Gdańskiem i Toruniem, będące kluczowym obszarem koncentracji sił, traktowano jako zbyt niebezpieczne i zagrożone flankowaniem od strony Wisły. Należało zatem odsunąć granicę od Torunia i poprowadzić przezeń planowaną *IV Transportstrasse*<sup>50</sup>. Aspiracje wojska w tej materii wzmagaly się i już cztery miesiące później sugerowano konieczność przesunięcia granicy

<sup>48</sup> Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlin-Dahlem (GStA PK), Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung (MdöA EA), Rep. 93 E, nr 218/1, Anlage I: Regelung des Eisenbahnwesens in Kurland (Baltenland), [Berlin, 5. V 1918 r.], k. 13-14.

<sup>49</sup> BAB, REA, R 4101/299, Kriegsminister an Präsident des Reichseisenbahnamtes, Berlin 12 I 1918, b.p.

<sup>50</sup> GStA PK, Staatsministerium, Jüngere Registratur, Rep. 90 A, nr 2696, Sitzung des Königlichen Staatsministeriums, Berlin 4 II 1918 r., k. 71-74.

na południe od Torunia, tak by można było tam utworzyć nową trasę biegnącą z kierunku Poznania, przez Wisłę w okolicach Włocławka i z odpowiednim odstępem od granicy przez Mławę na Litwę<sup>51</sup>. Domagano się korekt granicznych na linii Kalisz – Konin celem utworzenia trasy przez te miejscowości do Włocławka i Augustowa. Miało to usprawnić przewozy wojsk niemieckich z Saksonii i Śląska na północ<sup>52</sup>. Wszelkie te plany zniweczył oczywiście finał Wielkiej Wojny.

Całość powyższych rozważań stanowi – moim zdaniem – niezbędny punkt wyjścia do analizy tematyki niniejszego tekstu. Na podstawie przeszło dekady niemieckiego planowania przeciw Rosji można wysunąć trzy wnioski. Podstawowy wariant działań zakładał obronę ruchową Prus Wschodnich niewielkimi siłami, w której przewagę stronie niemieckiej, prócz wyszkolenia i znajomości terenu, miała zapewniać sprawna i właściwie przeprowadzana z pomocą kolei koncentracja. Sieć kolejowa nabierała jeszcze większego znaczenia w wypadku wariantu wielkiej ofensywy na wschodzie, gdy natarcie na linię Narwi wymagałoby zebrania przynajmniej 30 – 40 dywizji. W tym wariantcie przepustowość sieci kolejowej była kluczowa, co każe zastanawiać się nad wykonalnością koncepcji *Grosser Ostaufmarsch* w oparciu o dostępne trasy kolejowe. Niemiecka sieć kolejowa na wschodzie już przed 1914 r. była oceniana jako nie w pełni dostosowana do potrzeb prowadzenia operacji wojskowych, czego zresztą dowiodły działania z pierwszych dwóch lat Wielkiej Wojny. Postulowana w jej trakcie przebudowa całej sieci kolejowej, tak by pod względem przepustowości i bezpieczeństwa odpowiadała potrzebom strategicznym, zakończyła się jednak fiaskiem. Zaskakiwać może duża nieskuteczność władz wojskowych w forsowaniu nawet wydawałoby się oczywistych rozwiązań, jak rozbudowa odcinka toruńskiego. Z perspektywy roku 1918, mimo planów wielkich aneksji, pruska sieć kolejowa na wschodzie wciąż niezupełnie odpowiadała potrzebom wojska. Problem ten miał zostać zwielokrotniony w zmienionych warunkach geostrategicznych po traktacie wersalskim.

### **Kolej a niemieckie plany operacyjne przeciw Polsce do 1933 r.**

Skutki polityczne, militarne i terytorialne klęski w Wielkiej Wojnie w sposób oczywisty wpłynęły na niemieckie możliwości i optykę prowadzenia działań

<sup>51</sup> *Ibidem*, Denkschrift über den polnischen Grenzstreifen, Berlin 5 VII 1918 r., k. 177v–178v.

<sup>52</sup> *Ibidem*, Chef des Generalstabes des Feldheeres an den Reichskanzler, Berlin, 5 VII 1918 r., k. 176.

wojennych na wschodzie. Ograniczona do 100 tys. żołnierzy Reichswehra była naturalnie skazana na defensywę, także w kontekście działań względem odrodzonej II Rzeczypospolitej. Dostrzec to można już w zaprezentowanej przez Citino strukturze wojsk niemieckich na wschodzie (Ostheer). Składały się one z oddziałów 1. Dywizji Piechoty z dowództwem w Królewcu, odpowiedzialnej za obronę Prus Wschodnich, wspieranych przez dwa pułki podległe 1. Dywizji Kawalerii (Frankfurt nad Odrą). Obronę Pomorza i Meklemburgii powierzono 2. DP z dowództwem w Szczecinie. Wspierały ją szwadrony kolejnych dwóch pułków 1. DK. Wreszcie 3. DP (Berlin) i 2. DK (Wrocław) odpowiadały za obszar Śląska i kierunek berliński. Granicy z II RP strzec miały zatem trzy z siedmiu niemieckich DP i dwie z trzech DK. Realnie jednak część spośród tych 27 batalionów i 48 szwadronów miała za zadanie wyłącznie obronę wybrzeża lub była skierowana do działań przeciw Czechosłowacji. Citino był zdania, że do walki z ewentualną polską agresją pozostawały w tej konfiguracji maksymalnie 23 bataliony i 34 szwadrony, a zatem ok. 35 tys. ludzi. Podzielał także zdanie amerykańskiego badacza, iż struktura rozmieszczenia tych i tak słabych sił była bardziej podporządkowana celom politycznym niż operacyjnym. Rozproszone jednostki służyć mogły raczej demonstracji i osłonie, a nie skutecznemu prowadzeniu działań obronnych. Kordonowy, rozciągnięty charakter miała struktura oddziałów w zasadzie w każdej prowincji. Główne kierunki operacyjne, w tym stolice prowincji, były słabo broniące, dość powiedzieć, że Citino wyliczał dla obrony kluczowej osi Frankfurt nad Odrą – Berlin jedynie cztery bataliony i trzy szwadrony kawalerii, co czyniło zakładane utrzymanie linii Odry dość kłopotliwym<sup>53</sup>.

Prócz pryncypiów politycznych, uzasadnieniem przyjęcia powyższej struktury mogły być realne plany rozwinięcia Reichswehry w wypadku wojny. Nie mogło być oczywiście mowy o wielkiej ofensywie w stylu omawianym w poprzednim rozdziale, co nie oznacza jednak, że Niemcy całkowicie zarzucili swoje stare założenia doktrynalne. Wedle rekonstrukcji dokonanej przez Centka niemieckie plany mobilizacyjne ery Seeckta (1921–1926) były oparte na dwóch schematach opisywanych jako *Winterarbeit* i *Sommerarbeit*<sup>54</sup>. Zdaniem Strohnna powstanie obu wariantów było bezpośrednio związane z poszukiwaniem dróg potencjalnej obrony Rzeszy w obliczu wojny, do jakiej mógł doprowadzić kryzys na tle okupacji

<sup>53</sup> Citino, *Niemcy*, s. 95–105.

<sup>54</sup> Centek, *Reichsheer*, s. 85–88.

Zagłębia Ruhry<sup>55</sup>. *Winterarbeit* był wariantem masowej mobilizacji *ad hoc*, wykorzystującej dostępne rezerwy osobowe i sprzętowe. Zakładał on mobilizację sił w trzech falach. Przyjęto, że I fala miała zakładać wystawienie 21 DP i 3 DK, wzmocnionych przez Grenzschutz. Po niej nastąpić miał kolejne dwie fale po 21 DP. Zakładano finalnie dostępność 63 DP, 5 DK i 31 dywizji Grenzschutzu. Drugi wariant był o wiele bardziej ambitny, obejmując sformowanie w pierwszej fali aż 35 DP i 3 DK dobrze wyposażonych oddziałów. W ostatecznej wersji wymagałoby to wystawienia nawet 2,8 mln żołnierzy dowodzonych przez 31 520 oficerów i z tego względu ów wariant został szybko zarzucony. Zresztą już w 1928 r. także założenia I fali *Winterarbeit* uznano za zbyt ambitne, ograniczając ją do 16 DP. Pomijając realność tych zamierzeń w latach 20. XX w., to świadczą one wyraźnie o przygotowaniach do prowadzenia działań nie przy użyciu nowoczesnej armii kadrowej, lecz mobilizowanych sił masowych, których koncentracja wymagać musiała użycia kolei. Seeckt nie ukrywał zresztą swoich intencji. W piśmie z 9 VIII 1919 r. wyraźnie wskazywał, że wymuszone obniżenie liczebności armii niemieckiej nie zmniejszało znaczenia kolei dla obronności kraju. Im mniejsze były bowiem siły, tym ważniejsza była ich ruchliwość i możliwość szybkiej koncentracji celem osiągnięcia gotowości bojowej. Stąd też chciał zachować możliwie duży wpływ wojska na sprawy kolejowe, zatrudniając byłych oficerów tej specjalności w Ministerstwie Transportu Rzeszy (Reichsverkehrsministerium) oraz poszczególnych dyrekcjach kolejowych, utrzymując skrycie strukturę ukształtowaną przed 1914 r. Kolej określał wprost jako jeden z kluczowych rodzajów broni. Za jeden z najważniejszych celów pokojowej organizacji kolei uznawał natomiast przygotowanie i przeprowadzenie „wielkich zadań transportowych”, przez co oczywiście należy rozumieć masowe przewozy zmobilizowanych oddziałów<sup>56</sup>. Wnioski te rozwijał memoriał szefostwa *Feldeisenbahnwesen*, który wprost przypominał o konieczności przygotowania kolei do masowej mobilizacji całego narodu, opartej na 100-tyśięcznym rdzeniu zawodowej armii<sup>57</sup>. Choć ze względu na postawę władz cywilnych<sup>58</sup> nie udało się utrzymać pożądanego stopnia militaryzacji kolei, kierunek myślenia decydentów Reichswehry był analogiczny jak przed Wielką Wojną.

<sup>55</sup> Strohn, *The German Army*, s. 156–160.

<sup>56</sup> BAB, Reichskanzlei, R 43-I/973, Hans von Seeckt an Reichswehrministerium und Kriegsministerium, Berlin 9 VIII 1919, k. 146-150;

<sup>57</sup> GStA PK, MdA EA, Rep. 93 E, nr 119; Entmilitarisierung der E.A. und Linien-Kommandanturen, Berlin 3 IX 1919, k. 38-45.

<sup>58</sup> Mierzejewski, *The Most Valuable*, vol. 2, s. 57–58.

Na temat niemieckich planów działań obronnych w tym okresie wiadomo bardzo niewiele. Zdaniem Strohn podstawowym założeniem było prowadzenie działań obronnych w tzw. korpusie Niemiec (Rumpfdeutschland). Na wschodzie zakładana linia obronna miała rozciągać się wzdłuż punktów Opole – Odra – Kostrzyn – Koszalin<sup>59</sup>. Brytyjski historyk, jak większość zachodnich badaczy, skupia się niestety bardziej nad kwestiach doktrynalnych niż realnych planach. Tradycyjne ujęcie problemu zaprezentował w tym kontekście James S. Corum, wyróżniając cztery zasadnicze podejścia do problemu obrony Rzeszy. Osią była tu antynomia do traktowanych poważnie koncepcji ofensywnie nastawionych „Moderne Heere” Seeckta<sup>60</sup>. W opozycji do niej Corum wyróżniał tzw. szkołę defensywną, której reprezentanci mieli być zdania, iż I wojna światowa w całej pełni wykazała potęgę obrony, opartej na systemie umocnień polowych, artylerii i karabinów maszynowych. W związku z tym działania zaczepne nawet świetnie wyposażonych i uzbrojonych armii mogły być łatwo powstrzymane przez bardzo liczne narodowe siły zbrojne oparte na organizacji milicyjnej. Inspiracją dla tego modelu miał być mit i tradycja wojen wyzwoleniczych (*Befreiungskriege*) z 1813 r. Reprezentantem tego nurtu był rywal Seeckta i pierwszy Chef der Heeresleitung (1919–1920) gen. piechoty Walther Reinhardt. Uważał on zaniechanie walki w 1918 r. za błąd, albowiem straty, jakie masowa armia była zdolna zadać sprzymierzonym, pozwoliłyby jego zdaniem na wyjście z konfliktu w sposób lepszy, niż to uczyniono<sup>61</sup>. Drugi nurt Corum określił jako „szkołę psychologiczną”, a jej przedstawicielami byli głównie młodszy oficerowie frontowi, zwłaszcza weterani *Stosstruppen* na froncie zachodnim<sup>62</sup>. Ta słabo sformalizowana grupa kładła nacisk na morale i psychologię w warunkach wojny nasyconej potężną dawką śmiertelności techniki. Przeciwnością drylu i dyscypliny starej armii miał być duch bojowy, siła woli i kreatywność młodych żołnierzy. Czołową postacią i symbolem nurtu był por. Ernst Jünger.

Ostatnia koncepcja zyskała sobie w historiografii miano „szkoły wojny ludowej” (*Volkskrieg*). Głównym przedstawicielem koncepcji miał być oficer sekcji operacyjnej Truppenamtu ppłk Joachim von Stülpnagel<sup>63</sup>. Przez wiele lat jego

<sup>59</sup> Strohn, *The German Army*, s. 159–160.

<sup>60</sup> Corum, *The Roots of Blitzkrieg*, s. 55–57.

<sup>61</sup> Zob. także: William Mulligan, *The creation of the modern German Army: General Walther Reinhardt and the Weimar Republic, 1914–1930*, New York–Oxford 2005.

<sup>62</sup> Corum, *The Roots of Blitzkrieg*, s. 57–62.

<sup>63</sup> *Ibidem*, s. 62–66.



poglądy na przyszłą wojnę uchodziły za najbardziej radykalne, a on sam za outsidera w gronie niemieckich oficerów<sup>64</sup>. Wynikało to z zupełnie opacznej interpretacji koncepcji zgłoszonej przez niego w lutym 1924 r. w memoriale *Gedanken über den Krieg der Zukunft*. Tekst ten powstał pod wpływem diagnozy o bezbronności Niemiec wobec francuskiej agresji, związanej z mającymi rok wcześniej wydarzeniami na tle okupacji Zagłębia Ruhry. Nową interpretację znaczenia tego memoriału przedstawiła przeszło dekadę temu Gil-li Vardi<sup>65</sup>. Jej zdaniem poglądy Stülpnagla jak najbardziej mieściły się w kanonie niemieckiej strategii. Jedyną nowinką miało być wykorzystanie w pierwszej fazie konfliktu masowych powstań ludności w celu spowolnienia i powstrzymania nieprzyjacielskich postępów. Po tej fazie wstępnej Niemcy mieli przejść do działań ofensywnych zgodnie ze wszystkimi kanonami wojny ruchowej. Stülpnagel zakładał wykorzystanie w początkowej fazie zmagania wszelkich dostępnych środków, co wymagało przygotowań już w czasie pokoju. W tym sensie jego postulaty miały charakter totalny. Wyływały one z przekonania, że postulowana przez Seeckta wojna manewrowa małymi siłami nie może mieć racji bytu w warunkach ograniczeń traktatowych. Z tego względu Niemcy musiały poszukiwać niekonwencjonalnych metod działań<sup>66</sup>. Stülpnagel nie tyle tworzył zatem nowe postulaty prowadzenia wojny, ile starał się dostosować metody do środków, jakimi Niemcy aktualnie dysponowali.

Mimo szczątkowego charakteru, interesującą próbę rekonstrukcji niemieckich koncepcji strategicznych przeciw Polsce przedstawił Centek<sup>67</sup>. Wedle jego analizy diagnozy z lat 1923–1926 traktowały granicę wschodnią jako trudną do obrony. Kluczowa dla jej powodzenia miała być organizacja skutecznej osłony mobilizacji i budowa linii oporu na granicy. Zakładane linie obronne umiejscowiono na łuku Odry i Warty i na Odrze (Wrocław, Głogów, Kostrzyn). Osłonę Pomorza miano umiejscowić na linii Warta – Noteć – Szczecinek, z drugą linią Przyłęg – Jezioro Miedwie – ujście Iny. Przyjmowano, że Polacy raczej nie sforsują Odry, co spowoduje, że druga linia obrony nie będzie potrzebna. Wojenna gra zimowa przeprowadzona na przełomie 1922/1923 zakładała scenariusz konfliktu Polski i Rumunii

---

<sup>64</sup> Markus Pöhlmann, *Von Versailles nach Armageddon: Totalisierungserfahrungen und Kriegserwartung in deutschen Militärzeitschriften, 1918-1939*, [w:] *An der Schwelle zum Totalen Krieg. Die militärische Debatte über den Krieg den Zukunft*, red. Stig Förster, Paderborn 2008, s. 343.

<sup>65</sup> Gil-li Vardi, *Joachim von Stülpnagel's military thought and planning*, „War in History”, 2010, 2, s. 193–216.

<sup>66</sup> *Ibidem*, s. 196–203

<sup>67</sup> Centek, *Reichsheer*, s. 92–96.



z ZSRS i Litwą. Polacy mieli wówczas wkroczyć do Prus Wschodnich. Mniej więcej po dwóch – trzech tygodniach od pogwałcenia granicy, a dziewięć dni od deklaracji wojny wiele niemieckich dywizji miało uderzyć z obu stron Chojnic na korytarz i odrzucić siły polskie w kierunku Torunia i Inowrocławia. Wedle Strohn-a szybko jednak miało się okazać, że siły zaangażowane w te działania są zbyt szczupłe, zwłaszcza wobec zagrożenia ze strony Czechosłowacji, a Niemcy zmuszeni do odwrotu<sup>68</sup>. Kolejnym śladem koncepcji operacyjnych miał być wspomniany memoriał Stülplnagla z lutego 1924 r. Zakładał on, że w razie wojny Francuzi skłonią swych polskich aliantów do uderzenia na linię Odry w rejonie Głogowa i równocześnie na Prusy Wschodnie. Kolejna gra wojenna przeprowadzona w *Wehrkreis II* (Szczecin) na przełomie 1925/1926 zawierała założenie, że po zakończonej powrotem wojnie z ZSRS Polska miała uderzyć na Niemcy. W takiej sytuacji oddziały Reichswehry miały dokonać koncentracji w rejonie Lębork – Bytów – Słupsk oraz w Prusach Wschodnich (Malbork – Kwidzyn – Ostróda). Ich celem miało być natarcie na korytarz. Wedle opracowań polskiego wywiadu istnieć miał także tzw. plan Seeckta, zakładający uderzenie z rejonu Piła – Wałcz na Poznań, Płock i Łowicz oraz pomocnicze z Prus Wschodnich.

Powyższa analiza sugeruje wyraźnie, że strona niemiecka rozważała dwa zasadnicze warianty działań, związane z rozwojem sytuacji międzynarodowej. W wypadku zaskoczenia kluczowa była osłona postępującej koncentracji celem przejścia do kontrofensywy, najpewniej na polskie Pomorze. Kierunki polskiej agresji były oczywiste, w sposób trafny wskazywano na ryzyko inwazji Prus Wschodnich. Warianty obrony tej prowincji były wielokrotnie ćwiczone na szczeblu taktycznym w okresie 1923–1925<sup>69</sup>. W wypadku udziału w wojnie koalicyjnej w aliansie z ZSRS przyjmowano ewentualność wyprowadzenia uderzenia na korytarz pomorski, co z całą pewnością także wymagało wystawienia chociaż części sił zakładanych fali mobilizacyjnych dowolnego wariantu. Wadą powyższych prób rekonstrukcji jest materiał wykorzystany przez badaczy. Szanując w pełni pionierskie ustalenia Centka, uważam, że nie odtworzył on w sposób dostatecznie jasny przebiegu procesu planowania operacyjnego Reichswehry, a zwłaszcza roli omawianych przez niego gier wojennych w opracowywaniu realnych koncepcji. Nie twierdzę, że miały one wyłącznie ćwiczebny charakter, jednak moje doświadczenia

<sup>68</sup> Strohn, *The German Army*, s. 160–161.

<sup>69</sup> Citino, *Niemcy*, s. 145–175.

w badaniach nad prusko-niemiecką praktyką w tym względzie<sup>70</sup> nie pozwalała na przekładanie z całą pewnością treści ćwiczeń czy zadań studyjnych na treść realnych planów. To, co zaskakujące, to także wyraźne niedoceniecie znaczenia ćwiczeń weryfikujących możliwości sieci kolejowej w kontekście mobilizacji. W kontekście konsekwencji istnienia korytarza dla możliwości obrony Prus Wschodnich wspomniany już Przegiętka opisuje jedynie przeprowadzoną w kwietniu 1922 r. grę wojenną zakładającą możliwości transportu drogą morską jednej dywizji z terenu centralnych Niemiec do Prus Wschodnich. Wybrano do tego 5. DP Wirtembergii, łącznie 409 oficerów, 9636 żołnierzy, 4589 koni i 1345 pojazdów. Zaokrętowane w Hamburgu, Lubece, Szczecinie i Świnoujściu, miały pokonać dystans do Królewca i Piławy wraz z wyładunkiem ok. 30 statkami w ciągu ok. 10 dni. Był to przejaw rozważania alternatywy dla niemożliwego w razie wojny transportu kolejną przez polskie Pomorze, niestety polski badacz nie rozwinął tego wątku<sup>71</sup>. Strohn wspomina wprawdzie przynajmniej trzy tzw. *Eisenbahnübungsreise* z lat 1921–1923, zakładające działania przeciw Polsce i Czechosłowacji, jednak bez podania szczegółów organizacji transportów<sup>72</sup>. Wreszcie Centek jedynie przywołuje, bez omawiania, przeprowadzoną w 1924 r. grę wojenną o kryptonimie „Hubertus”, która dotyczyła działań opóźniających wobec polskiej ofensywy na Śląsku<sup>73</sup>.

Powyższe podejście uważam za błąd w kontekście istniejącego stanu wiedzy, a także metodyki analizowania informacji o niemieckim planowaniu wojennym w wykonaniu Oddziału II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Może to nieco zaskakiwać w odniesieniu do badań Centka, który przeprowadził rozległą i szczegółową weryfikację stanu wiedzy polskiego wywiadu wojskowego na temat niemieckiej mobilizacji<sup>74</sup>. Tymczasem także w badanych przez niego aktach znaleźć można analizy świadczące o wnioskowaniu w sferze planowania mobilizacyjnego i operacyjnego na podstawie przechwyconych wytycznych dotyczących kolei. Dla

---

<sup>70</sup> Jędrzyak, *Główne problemy; idem, Koncepcje obrony wschodniej granicy Prus w latach 1815–1819*, [w:] *Wojsko – Polityka – Społeczeństwo. Studia z historii społecznej od antyku do współczesności*, red. *idem et al.*, Wrocław 2013 (Wrocławskie Studia z Historii Wojskowości, 2), s. 149–188; *idem, Granica wschodnia w pruskim planowaniu obronnym w latach 1815–1830*, „PHW”, 2014, 3 (249), s. 7–32.

<sup>71</sup> Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 157–158.

<sup>72</sup> Strohn, *The German Army*, s. 160–161.

<sup>73</sup> Centek, *Reichsheer*, s. 93.

<sup>74</sup> *Idem, Próba oceny wartości polskich danych wywiadowczych na temat mobilizacji Reichsheer na podstawie wybranych materiałów archiwalnych*, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku*, t. 3, Szczecin 2016, s. 189–207.

przykładu w lutym 1926 r. kierownik Ekspozytury Nr III w Poznaniu mjr SG dr Marian Steifer skierował do Oddziału II SG odpis dokumentu dotyczącego mobilizacji kolejnictwa niemieckiego<sup>75</sup>. Dokonał go agent o nr 223/IIa z oryginału, który dostarczył z kolei zaufany konfident z dyrekcji kolei w Berlinie. Dokument był przepisany w pośpiechu i zawierał jedynie fragmentaryczne informacje<sup>76</sup>. Wedle treści zawartych w nim wytycznych w pierwszym dniu mobilizacji wszystkie urządzenia i budynki kolejowe na stacji Rzepin w obu kierunkach miały zostać natychmiast i na stałe przejęte przez podwójne obsady (*Doppelposten*) celem zabezpieczenia przed uszkodzeniem do czasu przejścia pieczy nad nimi przez wojsko. Wszelki dostępny materiał ruchomy (czyli wagony i platformy), po opróżnieniu, należało skierować do Frankfurtu nad Odrą. Brakujące lokomotywy miały zostać zamówione z Gubina za pomocą telegrafu. W drugim dniu mobilizacji przyjmowano przedstawienie do dyspozycji wojska wszelkich prywatnych środków transportu i zastopowanie ruchu cywilnego. Następnie, w trzecim i czwartym dniu mobilizacji, na stację Rzepin miały trafić wedle przyjętych planów transportowych pociągi wojskowe o numerach przebiegów: 6, 10, 14, 18, 22, 26, 30 i 34. Miały one natychmiast po pojawieniu się na stacji zostać podstawione pod rampę i rozładowane. Puste wagony z transportów od 6 do 22 miały zostać z własnymi lokomotywami odesłane do Kostrzyna. Wagony transportów od 26 do 34 miały pozostać wraz z lokomotywami na stacji w Rzepinie. Oddziały wojskowe przywiezione tymi transportami miały przejąć ochronę urządzeń i budynków. Miały też ustanawiać na dworcu w Rzepinie komendanturę dworca (w składzie dwóch oficerów, sześciu podoficerów i 24 żołnierzy), obejmując go rozkazodawstwem wojskowym.

Treść dokumentu była dla Oddziału II jednocześnie interesująca i wzbudzająca wątpliwości. Przeprowadzona na polecenie szefa oddziału wywiadowczego płk. Jana Bocińskiego<sup>77</sup> ekspertyza wskazała wady i zalety przejętego dokumentu. Według autorów ekspertyzy można było przyjąć z dużym prawdopodobieństwem, że dokument jest wiarygodny. Przemawiały za tym możliwe do wyobrażenia okoliczności wyładunku oddziałów osłonowych w trzecim dniu mobilizacji. Także treść zarządzeń pozostawała w zgodzie z istotą podobnych, znanych normatywów

<sup>75</sup> Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego w Rembertowie (dalej: CAW-WBH), Oddział II SG, I.303.4.5928, Pismo L. dz. 107/6c/sc.tj. T. O. 26 kierownika Ekspozytury Nr III mjr SG dr. Mariana Steifera do Oddziału II SG, Poznań 3. II 1926 r., b.p.

<sup>76</sup> *Ibidem*, Befehl A, Mob.-Befehl fürs Station Reppen [odpis], b.m., b.d., b.p.

<sup>77</sup> *Ibidem*, Pismo Nr 717/1 Inf. B.T.O. szefa oddziału wywiadowczego płk. Bocińskiego, Warszawa 22 II 1926 r., b.p.

wydawanych dla stacji kolejowych, w tym odnośnie do ochrony obiektów kolejowych, ewakuacji materiału kołowego, zastopowania ruchu cywilnego, utworzenia komendantur dworców. Transporty oznaczono fachowo wedle numerów przebiegów. Również zastosowane słownictwo oceniono jako fachowe, używane na niemieckiej kolei. Wątpliwości dotyczyły w pierwszej kolejności użycia w dokumencie nazwy Dyrekcji Kolei Rzeszy (Reichsbahndirektion – RBD) „Ost” zamiast prawidłowo „Osten”. Mógł to być jednak skrót myślowy lub pomyłka pisarska związana z pośpiechem. Wskazywano także, że praktyką kolei było dokładniejsze określenia czasu transportów, czyli wedle godzin, a nie dni mobilizacji. Za dziwne uznano zadania przypisane parowozom z Gubina, przy jednoczesnym odsyłaniu wagonów do Frankfurtu nad Odrą, który był stacją węzłową. Być może zakładano, że w tym czasie we Frankfurcie nie będzie wystarczającej liczby lokomotyw. Brakowało informacji o transportach, które wnioskując po zastopowaniu ruchu cywilnego, powinny zacząć się w drugim dniu mobilizacji. Być może jednak ta informacja miał znaleźć się w innym rozkazie. Ponieważ transporty miały się pojawiać co 20 minut, należało założyć trudności w ich wyładunku i szybkiej obsłudze. Choć Rzepin był stacją węzłową, nie posiadał dużej liczby ramp, a do 1917 r. nie miał nawet ani jednej. Dziwne było także założenie, że przybywające oddziały same organizowały komendanturę dworca po przyjeździe. Praktyką było raczej wyznaczanie komendanta dworca przez Linienkommando. Byłoby to też logiczne, wyładunek wymagał bowiem nadzoru na miejscu. Regulacja nie jest jednak zupełnie nieprawdopodobna w świetle mało precyzyjnego regulaminu niemieckiego. Ogólnie jednak w zakresie służby wojskowo-kolejowej strona polska uznała za zasadne przyjęcie istnienia planów szczątkowych, mogących być pośrednim dowodem na opracowywanie przez Reichswehrę ogólnego planu mobilizacji, planu osłony, a co za tym idzie – musiały też istnieć plany koncentracji Reichswehry. W wypadku Rzepina dałoby się stwierdzić plan osłonowy, zakładający wyładunek jednego pułku kawalerii i dywizjonu artylerii konnej, względnie jednego pułku piechoty, jednej – dwóch baterii artylerii pieszej lub trzech szwadronów kawalerii. Transporty te byłyby bardzo pospieszne, na linii Frankfurt nad Odrą – Zbąszyń zakładano przepustowość 144 przebiegów, kolejne pociągi musiałyby przybywać zatem co 20 – 30 minut. Zalecano dalsze badanie sprawy celem potwierdzenia autentyczności tekstu<sup>78</sup>.

<sup>78</sup> *Ibidem*, Odpis ekspertyzy, b.m., [luty 1926], b. p.

To, że polscy oficerowie przyłożyli tak dużą wagę do tego dość zdawkowego dokumentu, pokazuje istotność wszelkich informacji dotyczących planowanych wówczas transportów kolejowych. Tym bardziej że w wypadku dokumentów przechowywanych w BA-MA w znacznie mniejszym stopniu można formułować wątpliwości co do ich autentyczności czy wręcz dezinformacyjnego charakteru. Wedle odnalezionych przez mnie dokumentów już w lutym 1922 r. dokonano dokładnej kalkulacji kosztów przebudowy poszczególnych linii kolejowych na Pomorzu według cen z 1914 i 1922 r.<sup>79</sup> W tym samym miesiącu przeprowadzono badania, które miały pokazać przepustowość i użyteczność operacyjną poszczególnych linii kolejowych na Pomorzu<sup>80</sup>. W rezultacie uznano, że trasa Kostrzyn nad Odrą – Glasow – Choszczno pozwalała na przejazd w ciągu godziny jednego, jak to określono, *Vollzug*. W używanej przez armię nomenklaturze oznaczało to pociąg 120-osiowy, co było odpowiednim przelicznikiem dopuszczalnej długości pociągu. Wedle jednego z opracowań z 1921 r. przyjęta liczba wagonów (osi) była liczona dla linii o najmniejszej przepustowości. *Vollzug* miał w tych wyliczeniach 550 m długości (a zatem 110 osi), *Halbzug* 225 m (56 osi)<sup>81</sup>. Pełny pociąg miał być ciągnięty przez lokomotywę o sile pociągu 600 t, z prędkością średnią 22,5 km/h. Przyjęty w omawianym materiale przelicznik zakładał zatem możliwość przyjęcia dłuższych niż standardowe składów.

Wskazywano, że uzyskanie takiej przepustowości wymagało przedłużenia mijanek (*Kreuzungsgleise*) na stacjach i przystankach kolejowych Krześnica – Sabinowo, Temmen – Ringenwalde, Rościn Krajeński, Glasow, Mostkowo, Barlinek i Lubiana Pyrzycka. Ogólny koszt działań miał wynieść 1 mln marek Rzeszy (dalej: RM). Odcinek Choszczno – Kalisz Pomorski – Złocieniec gwarantował przepustowość *Halbzug* (1/2 *Vollzug*), a zatem 60 osi. Rozbudowa mijanek (*Kreuzungstation*) w Wardyniu, Kiełpinie, Drawnie, Kaliszu Pomorskim, Starej Korytnicy, Mirosławcu, Żeńsku, Osieku Drawskim, miała umożliwić przejazd *Vollzug*. Koszt prac określono na 3 mln RM. Kolejny odcinek, Ulikowo – Kalisz Pomorski – Wałcz, oferował w momencie analizy *Halbzug* raz na dwie godziny. Celem poprawienia przepustowości do jednego *Vollzug* na godzinę wskazywano na potrzebę

<sup>79</sup> BA-MA, CdT, RH 4/150, Pismo Eisenbahndirektion Nr. 51 Abv. Tb. 77/G.18 do Linienkommission X Stettin, Szczecin 12 II 1922 r. b.p.

<sup>80</sup> *Ibidem*, Odpis pisma Linienkommission R Berlin Osten do Reichswehrministerium, T. 7, Charlottenburg 28 II 1922 r. b.p.

<sup>81</sup> BA-MA, CdT, RH 4/801, Vorträge über das Heeres-Transportwesen von Major Halm, Berlin 1921, s. 46–47.

przebudowy stacji: w Barzkowicach, Tarnowie Pomorskim, Tanowie (Falkenwalde), Reczu Pomorskim, Słutowie, Cybowie, Kaliszu Pomorskim, Krępie Krajeńskiej, Tucznie Krajeńskim, Strącznie i Wałczu, co miało kosztować 8 mln RM. Wreszcie odcinek Wałcz – Złotów pozwalał na przejazd na godzinę pociągu 110-osioowego. Przedłużenie mijanek w Ostrowcu Wałeckim, Żabicku i Tarnówce umożliwiło osiągnięcie *Vollzug* ze 120 osiami, kosztem 400 tys. RM. Razem te działania zmierzające do standaryzacji możliwości transportowych poszczególnych odcinków do celów wojskowych miała wynieść 12,7 mln RM. Dodatkowo za 30 mln RM miano przebudować stację kolejową w Kostrzynie nad Odrą. Intencja była tu zupełnie czytelna i analogiczna do optyki Wielkiego Sztabu Generalnego przed 1914 r. Niemieckie koleje miały być w pełni interoperacyjne i gwarantować armii dostosowaną do regulaminów jakość przewozów. Uniemożliwienie wykorzystania części linii w konsekwencji wytyczenia nowych granic wymagało udroźnienia części wcześniej drugorzędnych tras. Wobec wskazanego już znaczenia polskiego Pomorza prace w tym obszarze należy traktować jako w pełni uzasadnione.

Optykę tę potwierdza kolejne pismo, skierowane do Truppenamtu w czerwcu 1926 r.<sup>82</sup> Przeprowadzona w tym roku *Übungsreise* pokazała po raz kolejny, jak dalece niewystarczające w kontekście rozwinięcia i koncentracji większych sił były trzy trasy dojazdowe (*Zubringerstrecke*) na Pomorze: przez Kostrzyn nad Odrą, Wriezen i Szczecin. Wykorzystanie południowej trasy Kostrzyn – Krzyż Wielkopolski – Piła, z powodu bliskości granicy w okolicy Drezenka i wynikającej stąd możliwości działania wroga, było zagrożone bardzo szybkim przerwaniem i wyłączeniem z użycia. Odcinek Wriezen – Godków miał dzienną przepustowość tylko 12 pociągów, a od Pyrzyca żadnego przedłużenia dalej na wschód. W związku z tym swoje znaczenie zachowywała jedynie trasa przez Szczecin. Ponieważ działania strony niemieckiej wymagały bardzo szybkiego rozpoczęcia operacji, jawiło się jako pilne żądanie polepszenia, tak dalece, jak to możliwe, zdolności transportowych kolei pomorskich w kontekście koncentracji oddziałów. Najlepszym rozwiązaniem według opinii Heeresabteilung była budowa efektywnej dwutorowej linii przecinającej Odrę pomiędzy Kostrzynie nad Odrą i Szczecinem, prowadzącej przez środkowe Pomorze w okolice Wałcza. Jeśli działań tych nie można byłoby zrealizować z powodów finansowych, pozostawało jedynie

---

<sup>82</sup> BA-MA, CdT, RH 4/150, Pismo Reichwerhminiserium, Heerasabteilung T1 IB/IIB Nr. 240/6/26 geh. Kdos. betr. Verbesserung der Eisenbahnaufmarschverhältnisse in Pommern, Berlin 9 VI 1926 r., b.p.



sprawdzenie, czy możliwa byłaby przynajmniej modernizacja przecinającego Odrę szlaku z Wriezen do Wałcza, tak by dziennie możliwe było skierowanie tam 24 pociągów, i przyłączenie odcinka Płońsko Pyrzyckie – Choszczno. Kolejne pismo z czerwca tego roku<sup>83</sup> zawierało sugestię, że poprawa jakości tras na Pomorzu była od dłuższego czasu przedmiotem działań we współpracy z Towarzystwem Niemieckich Kolei Rzeszy (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, dalej: DRG). Przedstawiciele Dyrekcji Kolei Rzeszy w Szczecinie i we Frankfurcie nad Odrą zostali zobligowani do przedstawienia wyliczeń w tej sprawie. Problem były szczupłe fundusze, uniemożliwiające realizację postulatów.

Niezależnie od tego współdziałanie między Reichswehrą i DRG było w kolejnych miesiącach bardzo dynamiczne. Powstałe w październiku 1926 r. pismo komórki I Truppenamtu wskazywało<sup>84</sup>, że w związku z poprawą zdolności wyładunku na Pomorzu niezbędne były ulepszenia na następujących odcinkach: Berlin – Dahmsdorf – Münchenberg – Kostrzyn nad Odrą i Berlin – Fürstenwalde – Frankfurt nad Odrą – Kostrzyn nad Odrą. W celu jego pełnego wykorzystania tych odcinków padła propozycja, by podnieść ruch pociągów na małej linii z Kostrzyna nad Odrą do 78 pociągów. Aby wykorzystać linię Kostrzyn nad Odrą – Myślibórz – Choszczno do celów mobilizacji, wskazane było dalsze zwiększenie jej przepustowości o 18 pociągów. Wśród zachowanych dokumentów znaleźć można ślady uczestnictwa w miesiącach wiosennych i letnich 1927 r. oficerów Reichswehry w objazdach poszczególnych linii. W dniach 26 – 28 IV 1927 r. rozkaz taki otrzymał oficer transportowy 1. Dywizji Kawalerii, który wziął udział w inspekcji linii w okręgu RBD Osten we Frankfurcie nad Odrą<sup>85</sup>. Taki sam rozkaz otrzymał oficer transportowy 2. Dywizji Kawalerii, który w dniach 18–21 V 1927 r. miał wziąć udział w planowanym objeździe linii w RBD w Szczecinie<sup>86</sup>. Wreszcie w dniach 19–20 VI 1927 r. oficer tej samej 2. DK miał partycypować w objeździe dworców i linii w tym samym szczecińskim okręgu, dokonywanym

---

<sup>83</sup> *Ibidem*, Pismo I TA Nr. 69 /26 geh. Kdos. I T.A betr. Verbesserung der Eisenbahnaufmarschverhältnisse in Pommern, Berlin 1 VII 1926 r., b.p.

<sup>84</sup> *Ibidem*, Pismo I TA Nr. 552 /26 geh. Kdos. I T.A betr. Erhöhung der Ausladeleistungen in Pommern, Berlin 29 X 1926 r., b.p.

<sup>85</sup> *Ibidem*, Szkic pisma Reichswehrministerium Truppenamt Nr. 327.4.27 I T.A., do oficera transportowego 1. Dywizji Kawalerii, Berlin 20 IV 1927 r., b.p.

<sup>86</sup> *Ibidem*, Szkic pisma Reichswehrministerium Truppenamt Nr. 227.5.27 I T.A., do oficera transportowego 2. Dywizji Kawalerii, Berlin 12 V 1927 r., b.p.

przez przedstawicieli Ministerstwa Transportu Rzeszy i DRB<sup>87</sup>. Nie były to z pewnością wszystkie odbyte inspekcje tego typu w tym rejonie. Wypada żałować, że nie udało się, jak do tej pory, odnaleźć zarówno wytycznych dla uczestników tych inspekcji, jak i przedstawianych przez nich raportów z podróży.

Ostatni z odnalezionych przeze mnie dokumentów to najpewniej wyciąg z tzw. *Transport-Uebungs-Reise*<sup>88</sup>. Zgodnie z jego treścią za konieczne uznawano podniesienie przepustowości i możliwości przeładunkowych w obszarze przygranicznym, w szczególności rozbudowę torów i ramp wyładunkowych. Jako kluczową traktowano modernizację trasy Kostrzyn nad Odrą – Myślibórz – Choszczno – Kalisz Pomorski – Wałcz. Do tego odcinek Wałcz – Złotów chciano doprowadzić do poziomu efektywnej, jednotorowej trasy. Osiągnąć to zamierzano poprzez likwidację tras przewidzianych dla *Halbzug (Halbzugstrecken)* i organizację bezpieczniejszego (szybszego) ruchu pociągów poprzez zmniejszenie liczby stacji na tym odcinku. Powyższe oczekiwania odnosiły się także do odcinków Ulikowo – Kalisz Pomorski i Złocieniec – Mirosławiec – Kalisz Pomorski. Dalej, należało także w sposób lepszy zorganizować objazdy, zwłaszcza na wypadek zerwania mostów na Odrze. Oznaczało to, po pierwsze, rozbudowę odcinka Berlin – Wriezen – Godków – Stargard do efektywnej, jednotorowej drogi transportowej poprzez lepsze wykorzystanie przeprawy przez Odrę we Wriezen. Ponadto zaplanowano budowę łącznika w Podjuchach dla połączenia odcinków Kostrzyn nad Odrą – Szczecin Podjuchy i Szczecin Dąbie – Stargard. Wskutek tego, w wypadku zakłóceń na Stettiner Oder-Brücke, trasy pociągów z Wriezen na wschodni brzeg Odry, mogłyby być, dla uniknięcia zatoru na tym moście<sup>89</sup>, być kierowane na trasę Szczecin – Stargard – Runowo Pomorskie. W tym momencie pociągi celem przedostania się ze Szczecina Podjuch do Stargardu musiały najpierw zostać odstawione na stację w Szczecinie przez Oder-Brücke. Za konieczne uznawano także wprowadzenie ograniczeń w Kostrzynie nad Odrą, które w ówczesnej sytuacji uniemożliwiały przejście transportów przekierowanych przez Frankfurt – Rzepin transportów. Rozważano też budowę postulowanego wielokrotnie również przez

---

<sup>87</sup> *Ibidem*, Szkic pisma Reichswehrministerium Truppenamt Nr. 242.27.9 do oficera transportowego 2. Dywizji Kawalerii, Berlin 13 VI 1927 r., b.p.

<sup>88</sup> *Ibidem*, Welche Forderungen sind im Interesse des Landesverteidigung für die künftige Ausgestaltung des Bahnnetzes in Pommern zu stellen?, b.m., [1927 r.], b.p.

<sup>89</sup> Warto nadmienić, że w aktach Oddziału II SG fotografie i schematy tego mostu znajdowały się w katalogu obiektów przeznaczonych potencjalnie do wysadzenia w ramach działań dywersyjnych, CAW-WBH, Oddział II SG, I.303.4.6004, Meldunek działu opisowego. Grupa I. Obiekty nadjące się do destrukcji, m.p., 5 IV 1930 r., b.p.

kręgi komercyjne, a zaniechanego z powodów finansowych odcinka Schwedt – Pyrzyce dla stworzenia nowej przeprawy przez Odrę. Za możliwą uznawano nadto budowę nowego mostu między Świnoujściem i Warszawem. Generalnie zakładano likwidację *Halbzugstrecken* w Dolinie Dolnej Odry dla przyspieszenia lepszego zabezpieczenia ruchu pociągów trasami alternatywnymi, położonymi we wschodnim dorzeczu tej rzeki. Realizacja tych działań była *stricte* uzależniona od kwestii finansowych. Problemem było też to, że spora część propozycji nie leżała w interesie komercyjnym, dominującym wówczas w optyce DRG.

Powyższe dokumenty wyraźnie pokazują, że ignorowanie w analizach dotyczących koncepcji operacyjnych kwestii transportu kolejowego jest zdecydowanie postępowaniem nieuzasadnionym. Tak jak przed 1914 r., Niemcy uważali szybkość koncentracji za kluczową kwestię dla powodzenia ich planów wojennych. Szczerłość posiadanych sił i przewaga potencjalnych przeciwników w pierwszej fazie antycypowanego konfliktu wymuszała równie dokładne jak przed Wielką Wojną planowanie kwestii osłony i działań opóźniających. Tylko te gwarantować mogły czas niezbędny do wystawienia kolejnych fal mobilizacji. Bez sprawnie funkcjonującej kolei trudno było także wyobrazić sobie przerzut tych sił na wybrany teatr działań wojennych. Nowe granice, zwłaszcza na wschodzie, w znaczący sposób utrudniały wszelkie działania w tym względzie. Pierwszym problemem było – rzecz jasna – faktyczne zerwanie połączenia lądowego z Prusami Wschodnimi, jednak polskie zdobycze terytorialne w znaczący sposób komplikowały także system mobilizacji z pomocą kolei na Śląsku i Pomorzu. Wymuszało to podniesienie rangi wielu traktowanych dotąd jako drugorzędne lub nieistotne tras i dworców, a także inwestycje w zachowane, kluczowe linie. Wszystko to w warunkach kryzysu finansowego było wielkim wyzwaniem dla władz republiki weimarskiej. W prezentowanych powyżej dokumentach z łatwością można odnaleźć ślady znanych z literatury przedmiotu koncepcji operacyjnych, a nacisk kładziony na poszczególne trasy i ich przepustowość jest wyraźną wskazówką co do rozważanych wariantów działań Reichswehry.

## Podsumowanie

Zgodnie z zarysowanymi założeniami niniejszy tekst miał za zadanie jedynie zwrócić uwagę na teoretycznie oczywisty problem znaczenia transportu kolejowego dla niemieckich planów wojennych przed 1933 r. Jest dla mnie zaskakujące,

że problematyka ta, traktowana jako istotna dla okresu Cesarstwa Niemieckiego, w kontekście republiki weimarskiej jest często pomijana lub przywoływana tylko na marginesie innych rozważań. Wobec bardzo niewielkiego zasobu źródeł dotyczących problematyki planowania wojennego Reichswehry zgromadzenie jak największego zasobu danych w tym względzie wydaje się bardziej niż uzasadnione. W tekście wskazałem i omówiłem kilka potencjalnie interesujących dokumentów dotyczących planów użycia kolei niemieckich, które specjaliści w sprawach wojskowych traktują niesłusznie jako źródła o drugorzędnej wartości. Tymczasem postulaty dotyczące realnego przystosowania danej linii do celów wojskowych mogą mieć większą doniosłość niż niektóre z traktowanych jako „kanoniczne” memoriałów czy ćwiczeń, które mogą mieć jedynie charakter studyjny. W tym względzie uważam za istotne poszerzenie kręgu zainteresowania badaczy specjalizujących się w dziejach Reichswehry właśnie o aspekt interakcji armii z władzami kolei. Właściwie przeprowadzone badania dotyczące struktur, procedur i realnych działań mogą w istotny sposób wzbogacić nasz obraz niemieckich koncepcji operacyjnych przeciw Polsce przed 1933 r.

## BIBLIOGRAFIA

- Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde:  
Reichseisenbahnamt: R 4101/299.  
Reichskanzlei: R 43-I/973.
- Bundesarchiv Militärarchiv Freiburg im Breisgau:  
Chef des Transportwesens: RH 4/150; RH 4/432; RH 4/801.  
Kriegsgeschichtliche Forschungsanstalt des Heeres: RH 61/96.
- Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego w Rembertowie:  
Oddział II Sztabu Generalnego: I.303.4.5928; I.303.4.6004.
- Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlin-Dahlem:  
Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung: Rep. 93 E, nr 119; Rep. 93 E, nr 218/1.  
Staatsministerium, Jüngere Registratur: Rep. 90 A, nr 2696.
- Abenheim Donald, Hartmann Uwe, *Einführung in die Tradition der Bundeswehr: Das soldatische Erbe in dem besten Deutschland, das es je gab*, Berlin 2019.
- Aksamitowski Andrzej, *Militarna rola Narwi w kampaniach wojennych XX wieku*, Warszawa 2006.
- Bremm Klaus-Jürgen, *Armeen unter Dampf: Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871–1914*, Hövelhof 2013.
- Bucholz Arden, *Moltke and the German Wars, 1864–1871*, New York 2001.

- Bucholz Arden, *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York–Oxford 1991.
- Centek Jarosław, *Hans von Seeckt: twórca Reichsheer: 1866–1936*, Kraków 2006.
- Centek Jarosław, *Próba oceny wartości polskich danych wywiadowczych na temat mobilizacji Reichsheer na podstawie wybranych materiałów archiwalnych*, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku*, t. 3, Szczecin 2016, s. 189–207.
- Centek Jarosław, *Reichsheer ery Seeckta (1921–1926)*, Warszawa 2010.
- Citino Robert M., *Niemcy bronią się przed Polską. Ewolucja taktyki Blitzkriegu 1918–1933*, tłum. Juliusz Tomczak, Warszawa 2012.
- Corum James S., *The Roots of Blitzkrieg. Hans von Seeckt and German Military Reform*, Kansas City 1992.
- Der Schlieffenplan. Analyse und Dokumente*, red. Hans Ehlert, Michael Epkenhans, Paderborn 2006.
- Der Weltkrieg 1914 bis 1918*, Bd. 2, Berlin 1925.
- Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande. Das deutsche Feld-eisenbahnwesen*, Bd. 1, Berlin 1928.
- Groß Gerhard P., *Mythos und Wirklichkeit. Die Geschichte des operativen Denkens im deutschen Heer von Moltke d. Ä. bis Heusinger*, Paderborn 2012.
- Grzywacz Andrzej, *Wschodniopruski obszar operacyjny w planowaniu strategicznym II RP*, Oświęcim 2015.
- Habeck Mary R., *Storm of Steel. The Development of Armor Doctrine in German and the Soviet Union, 1919–1939*, Ithaca–London 2003.
- Herrera Geoffrey L., *Inventing the Railroad and Rifle Revolution: Information, Military Innovations and the Rise of Germany*, „Journal of Strategic Studies”, 27 (2004), 2, s. 243–271.
- Hull Isabel V., *Absolute Destruction. Military Culture and the Practices of War in Imperial Germany*, Ithaca–London 2004.
- Hürter Johannes, *Wilhelm Groener Reichswehrminister am Ende der Weimarer Republik (1928–1932)*, München 1993.
- Jędrysiak Jacek, *Główne problemy badań nad niemieckim planowaniem wojennym przed 1914 rokiem*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 2011, 2 (235), s. 75–95.
- Jędrysiak Jacek, *Granica wschodnia w pruskim planowaniu obronnym w latach 1815–1830*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 2014, 3 (249), 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 et al., Wrocław 2013 (Wrocławskie Studia z Historii Wojskowości, 2), s. 149–188.
- Jędrysiak Jacek, *Niemieckie planowanie wojenne na froncie wschodnim w latach 1906–1914*, [w:] *Front wschodni I wojny światowej. Studia z dziejów militarnych i polityczno-społecznych*, red. Michał Baczkowski, Kamil Ruszała, Kraków 2013, s. 11–28.

- Jędrysiak Jacek, *Pod prąd – armia niemiecka i początki elektryfikacji sieci kolejowej*, [w:] *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019, s. 81–90.
- Jędrysiak Jacek, *Prussian Strategic Thought 1815–1830: Beyond Clausewitz*, Boston–Leiden 2020.
- Kempa Robert, *Od „Wojny Pozycyjnej” po „Wiosenne Słońce”*. *Polska w niemieckich planach wojennych 1919 r.*, „Białostockie Teki Historyczne”, 10 (2012), s. 189–209.
- Łossowski Piotr, *Między wojną a pokojem – niemieckie zamysły wojenne na wschodzie w obliczu traktatu wersalskiego, marzec–czerwiec 1919 r.*, Warszawa 1976.
- Mierzejewski Alfred C., *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway*, vol. 2: 1933–1945, Chapel Hill–London 2000.
- Mulligan William, *The creation of the modern German Army: General Walther Reinhardt and the Weimar Republic, 1914–1930*, New York–Oxford 2005.
- Pantenius Wilhelm H., *Alfred Graf von Schlieffen. Strategie zwischen Befreiungskriegen und Stahlgewittern*, Leipzig 2016.
- Pieńkowski Maciej A., *Skład, rozmieszczenie, plany operacyjne i rola Frontu Mazowieckiego*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 2020, 3 (273), s. 163–206.
- Pöhlmann Markus, *Der Panzer und die Mechanisierung des Krieges. Eine deutsche Geschichte 1890 bis 1945*, Paderborn 2016.
- Pöhlmann Markus, *Von Versailles nach Armageddon: Totalisierungserfahrungen und Kriegserwartung in deutschen Militärzeitschriften, 1918–1939*, [w:] *An der Schwelle zum Totalen Krieg. Die militärische Debatte über den Krieg den Zukunft*, red. Stig Förster, Paderborn 2008.
- Przeziętka Marcin, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015.
- Przerwa Tomasz, „Strategiczna” Droga Sudecka na ziemi kłodzkiej (lata 30. XX w.), [w:] *Wokół Twierdzy Kłodzko. 1000 lat historii w cieniu wojen*, red. Tomasz Przerwa, Jacek Jędrysiak, Wrocław 2022, s. 161–178.
- Rakenius Gerhard W., *Wilhelm Groener als Erster Generalquartiermeister. Die Politik der Obersten Heeresleitung 1918/19*, Boppard am Rhein 1977.
- Schäfer Karen, *Die Militärstrategie Seeckts*, Berlin 2016.
- Seeckt Hans von, *Gedanken eines Soldaten*, Berlin 1929.
- Showalter Dennis E., *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology and the Unification of Germany*, Hamden 1986.
- Stoneman Mark R., *Wilhelm Groener, Officering and the Schlieffen Plan*, praca doktorska, Uniwersytet w Georgetown 2006.
- Strohn Matthias, *Hans von Seeckt and His Vision of a ‘Modern Army’*, „War in History” 2005, nr 3, s. 318–337.
- Strohn Matthias, *The German Army and the Defence of the Reich*, Cambridge 2010.
- Wetzell Georg, *Der Bündniskrieg. Eine militärpolitisch operative Studie des Weltkrieges*, Berlin 1937.



- Vardi Gil-li, *Joachim von Stülpnagel's military thought and planning*, „War in History”, 2010, 2, s. 193–216.
- Vardi Gil-li, *The enigma of German operational theory: the evolution of military thought in Germany, 1919–1938*, praca doktorska, London School of Economics 2008.
- Zeidler Manfred, *Reichswehr und Rote Armee 1920–1933. Wege und Stationen einer ungewöhnlichen Zusammenarbeit*, München 1993.
- Zuber Terence E., *Inventing the Schlieffen Plan: German War Planning 1871–1914*, Oxford–New York 2002.
- Zuber Terence E., *The Real German War Plan 1904–1914*, Stroud–Gloucestershire 2011.

## SUMMARY

The aim of this study is to discuss the contents of a handful of brief documents from 1926 and 1927 found in Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv in Freiburg im Breisgau. They depict the interest shown by Reichswehr in improving the transport capacity of certain railroad routes in Pomerania. This process was directly related to the new boundary delimitation between Poland and Germany. Moreover, these documents are certainly a trace of concept studies on conducting military operations in this area. Different aspects of this issue regarding the period before 1933 were discussed several years ago by Robert M. Citino; more than ten years ago part of the documents preserved in Freiburg were also (but only perfunctorily) described by Jarosław Centek. Unfortunately, the question of using the railroad system for military purposes, or the issue of transport problems related, for example, to the existence of the Pomeranian “Corridor”, were not addressed at all by both abovementioned authors. It is certainly surprising given the fact that Marcin Przegiętka, a researcher delving into a completely different aspect of this broad issue, specifically discussed the problems related to, for example, delivering supplies to East Prussia. It is still more puzzling considering the fact that before 1914 the whole general German concept of warfare was based exactly on effective concentration of forces using the railway rolling stock, and several postulates aimed at improving the capacity of railroad transport on the Eastern Theater of Operations were formulated. Taking into account that the organizational culture in this field was preserved after 1918, it is difficult to assume other variants. Therefore, starting from discussions of the influence of new borders on German railway network in the strategic dimension, I would like to present several broader conclusions regarding German war planning before 1933 concerning the Eastern Theater of Operations.

## O AUTORZE

dr Jacek Jędrysiak, historyk, absolwent stosunków międzynarodowych, adiunkt w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego, kierownik Sekcji Wydawniczej Wojskowego Biura Historycznego im. gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego, redaktor naczelny kwartalnika „Przegląd Historyczno-Wojskowy”. Autor monografii *Prussian Strategic Thought 1815–1830: Beyond Clausewitz* (Brill: Boston–Leiden 2020), współredaktor edycji

wspomnień Józefa Marii Ruszara: *Czerwone pająki. Dziennik żołnierza LWP* (IPN, WBH: Warszawa 2017). Specjalizuje się w historii XIX i XX w., historii Prus i Niemiec, historii myśli wojskowej, niemieckiej polityce wojskowej na ziemiach polskich 1815–1918 i kwestii zasadniczej służby wojskowej w ludowym Wojsku Polskim. Adres e-mail: [jacek.jedrysiak@uwr.edu.pl](mailto:jacek.jedrysiak@uwr.edu.pl)



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 państwowe<sup>1</sup>. 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”<sup>2</sup>.

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 kolei<sup>3</sup>. 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”<sup>4</sup>. Komitet Naczelny, składający się „z dwóch członków, jednego Niemca i jednego Polaka, mianowanych przez odnośne Rządy”, miał mieć swoją siedzibę w Bytomiu (art. 400)<sup>5</sup>. 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”

<sup>1</sup> „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*.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> *Ibidem*, s. 96.

<sup>5</sup> *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)<sup>6</sup>. 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)<sup>7</sup>. Dyrekcja opolska, podobnie jak jej odpowiednik po polskiej stronie granicy, kontynuowała – w przydzielonym jej zakresie – działalność dyrekcji działającej od kwietnia 1895 r. w Katowicach<sup>8</sup>. Jej pierwszym dyrektorem był w latach 1922–1924 Julius Heinrich Dorpmüller, późniejszy wieloletni minister transportu Niemiec<sup>9</sup>.

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 Policji<sup>10</sup>. 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

<sup>6</sup> *Polsko-niemiecka konwencja górnośląska*, s. 133.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.

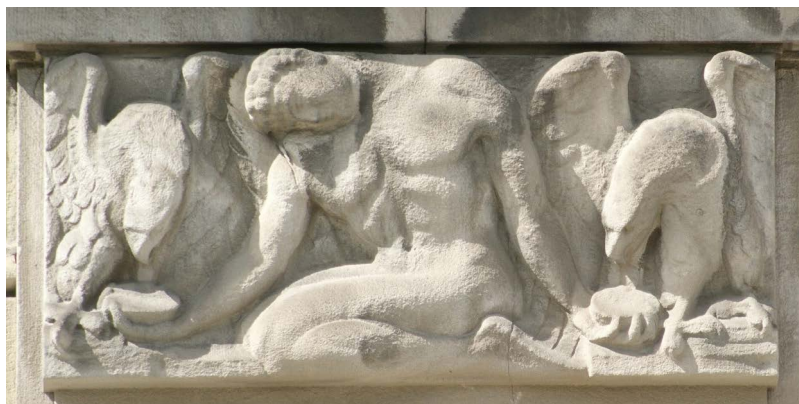
<sup>9</sup> *Die Präsidenten der oberschlesischen Eisenbahndirektion*, „Oberschlesien im Bild”, 1925, 27. Publikacja udostępniona autorowi przez dr. Dawida Kellera; zob. też: Alfred Gottwaldt, *Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920–1945*, Freiburg 2009.

<sup>10</sup> 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 mieszkalnych<sup>11</sup>. W ten sposób powstał długi szereg dwupiętrowych budynków mieszkalnych po południowej stronie obecnej ul. Tadeusza Kościuszki<sup>12</sup>.



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.

<sup>11</sup> *Studium historyczno-urbanistyczne miasta Opola*, t. 1: *Opole-Śródmieście*, oprac. Jerzy Ilkosz, Wiesława Wilczyńska-Koper, Małgorzata Wójtowicz, cz. 1, Wrocław 1990, s. 135.

<sup>12</sup> 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 Opolu<sup>13</sup>. 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 światowej<sup>14</sup>. 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 Opawie<sup>15</sup>.

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 Bielsku<sup>16</sup>. Na tym samym obszarze funkcjonowało również osiem urzędów handlowych lub handlowo-taryfowych (Verkehrsämter), mających swoje siedziby w Opolu, Nysie, Karniowie, Raciborzu, Cieszynie,

<sup>13</sup> APO, RBD Opole, Wstęp do inwentarza, s. 3.

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

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 1–3. Zob.: Nadolski, *Dzieje kolei*, s. 119.

<sup>16</sup> APO, RBD Opole, sygn. 1, s. 1–2.

Gliwicach, Katowicach i Sosnowcu<sup>17</sup>. Górnośląskimi kolejami wąskotorowymi zarządzał urząd usytuowany w Bytomiu<sup>18</sup>.

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/Eksplataacyjny (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 budowlanymi<sup>19</sup>.

## 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 Niemiec<sup>20</sup>. Faktyczna liczba polskich kolejarzy z lat 1922–1945 musiała być zatem jeszcze większa. Wśród materiałów zachowanych w archiwum opolskim na szczególną uwagę zasługują

<sup>17</sup> *Ibidem*, s. 3.

<sup>18</sup> *Ibidem*, s. 1.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> *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 służbowe<sup>21</sup>. W późniejszym czasie jego stan zdrowia uległ znacznemu pogorszeniu i z początkiem 1924 r. Rödiger został na własną prośbę przeniesiony w stan spoczynku<sup>22</sup>. 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 niemieckie<sup>23</sup>. 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 obywatelstwa<sup>24</sup>. W prowadzonej na ten temat korespondencji Rödiger tłumaczył się, że potrzebuje czasu na dopełnienie związanych z tym formalności<sup>25</sup>. Ostatecznie sprawa ta nigdy nie została załatwiona, ponieważ w grudniu 1932 r. Rödiger zmarł w wieku 60 lat<sup>26</sup>.

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

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

<sup>22</sup> *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.

<sup>23</sup> *Polsko-niemiecka konwencja górnośląska*, s. 13.

<sup>24</sup> 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.

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

<sup>26</sup> *Ibidem*, Sterbeurkunde, 27 XII 1932 r., b.p.

na własną prośbę przeniesiony w stan spoczynku<sup>27</sup>. Mimo to w lipcu 1933 r. jego akta osobowe zostały uzupełnione o dodatkowy kwestionariusz, dotyczący przynależności do partii i związków politycznych<sup>28</sup>. 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 – Ciasna<sup>29</sup>.

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)<sup>30</sup>. 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

<sup>27</sup> 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.

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

<sup>29</sup> *Polsko-niemiecka konwencja górnośląska*, s. 97–98.

<sup>30</sup> *Ibidem*, s. 98.

wzajemnych rozliczeń finansowych itp. Treść niektórych umów była publikowana w formie druków. W podobnej formie publikowano również odnośne objaśnienia i przepisy wykonawcze<sup>31</sup>.

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 niemieckich<sup>32</sup>.

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 (Reichsbahnverkehrskontrolle I) we Wrocławiu. Proponowano czteromiesięczne okresy rozliczeniowe: styczeń – kwiecień, maj – sierpień i wrzesień – grudzień<sup>33</sup>. 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

<sup>31</sup> Keller, *Dyrekcja*, s. 451–452.

<sup>32</sup> 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”.

<sup>33</sup> *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 czteromiesięczny<sup>34</sup>.

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”<sup>35</sup>. 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”<sup>36</sup>. 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-bagażowej<sup>37</sup>. 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”<sup>38</sup>.

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

<sup>34</sup> *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.

<sup>35</sup> *Ibidem*, Pismo z Biura Rozrachunków PKP w Bydgoszczy do Reichsbahnverkehrskontrolle I/27 we Wrocławiu, 19 VIII 1926 r., b.p.

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

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

<sup>38</sup> *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 pracą<sup>39</sup>. 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 Śląskie<sup>40</sup>. W listopadzie tego samego roku zaaprobowała wprowadzenie biletów robotniczych tygodniowych w relacji Bobrek – Mysłowice i Bobrek – Szopienice przez Bytom Główny, Królewską Hutę i Siemianowice Śląskie<sup>41</sup>.

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 lata<sup>42</sup>. 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 towarowej<sup>43</sup>. 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

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

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

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

<sup>42</sup> Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 198–200.

<sup>43</sup> *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 tranzyt<sup>44</sup>.

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 kwestii<sup>45</sup>. 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.<sup>46</sup> 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 kolejowego<sup>47</sup>.

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

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

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

<sup>46</sup> Keller, *Dyrekcja*, s. 116, 451–452.

<sup>47</sup> *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 personelowi<sup>48</sup>.

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 oświadczone 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 Opolu<sup>49</sup>. 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 przyszłości<sup>50</sup>.

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.

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

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

<sup>50</sup> *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 Pomorze<sup>51</sup>. 21 IV 1921 r. została podpisana w Paryżu polsko-niemiecka konwencja w sprawie ruchu tranzytowego<sup>52</sup>. 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 wymiennym<sup>53</sup>. 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 polskiej<sup>54</sup>.

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

---

<sup>51</sup> 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.

<sup>52</sup> Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 111–115.

<sup>53</sup> 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.

<sup>54</sup> *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 Śląska<sup>55</sup>. 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 jazdy<sup>56</sup>.

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

---

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

<sup>56</sup> 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.

<sup>57</sup> 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 Królewca<sup>58</sup>.

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 koszty<sup>59</sup>. 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 Katowicach<sup>60</sup>. 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 kompetencji<sup>61</sup>. W drugiej połowie stycznia sprawę tę uznano za bezprzedmiotową w związku z zajęciem okręgu Kłajpedy przez Litwę i zamknięciem komunikacji z tym obszarem<sup>62</sup>.

## **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 dokonany wóczas podziałem Górnego Śląska.

---

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

<sup>59</sup> 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.

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

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

<sup>62</sup> *Ibidem*, Pismo RBD Oppeln, 20 I 1923 r., b.p.



Miejszem 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 maszynowej<sup>63</sup>. Przypadki ostrzeliwania pociągów miały miejsce także w Bytomiu<sup>64</sup>, Nędzy, na stacji Bobrek (na trasie tranzytowej z Chebzia do Tarnowskich Gór)<sup>65</sup> oraz na trasie z Mysłowic do Zabrze<sup>66</sup>. W rejonie stacji Bobrek obsługa polskiego parowozu, według jej zaprotokołowanych relacji, została zaatakowana przez uzbrojonych cywilów. Jednemu z kolejarzy zerwano odznakę z czapki<sup>67</sup>. 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 miejscach<sup>68</sup>. 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 pogranicznych<sup>69</sup>. 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 powtarzać<sup>70</sup>.

<sup>63</sup> 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.

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

<sup>65</sup> *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.

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

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

<sup>68</sup> *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.

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

<sup>70</sup> *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 ochrony<sup>71</sup>. 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 Lublińcu<sup>72</sup>. 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 sytuacji<sup>73</sup>.

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 stacji<sup>74</sup>. Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu korespondowała w tej sprawie z Dyrekcją Kolei Państwowych w Katowicach, domagając się ustalenia osób winnych incydentu w Sośnicy<sup>75</sup>. 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

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

<sup>72</sup> *Ibidem*, Pismo RBD Oppeln, 16 VIII 1922 r., b.p.

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

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

<sup>75</sup> *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 pogranicznych<sup>76</sup>. 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 przyszłości<sup>77</sup>. 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 Karbie<sup>78</sup>.

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 nieznanego nastolatków. 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 tytułu<sup>79</sup>. 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

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

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

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

<sup>79</sup> *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 Kluczborku<sup>80</sup>. 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 Kępnie<sup>81</sup>.

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 Katowic<sup>82</sup>. 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 mieszana<sup>83</sup>.

## 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

---

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

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

<sup>82</sup> *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.

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

dawała bowiem okazję do uprawiania tego procederu<sup>84</sup>. 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 karami<sup>85</sup>. 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 kolejowych<sup>86</sup>. 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 pogranicznej<sup>87</sup>.

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

<sup>84</sup> Zob. Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 199.

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

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

<sup>87</sup> *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 kaucją<sup>88</sup>. 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 zakładnikiem<sup>89</sup>. 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 Kluczborku<sup>90</sup>. 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 Opolu<sup>91</sup>.

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 paczek<sup>92</sup>. 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 służbowych<sup>93</sup>. Błędowski

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

<sup>89</sup> *Ibidem*.

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

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

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

<sup>93</sup> *Ibidem*.



opisał to wszystko w sprawozdaniu, którego odpis trafił również do Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu<sup>94</sup>. 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 Polski<sup>95</sup>. 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 kolejowych<sup>96</sup>.

## 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

---

<sup>94</sup> *Ibidem*.

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

<sup>96</sup> *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.  
Przeiętka 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](mailto:zbereszynski@wp.pl)





PAWEŁ JAKUBOSZCZAK  
Muzeum Piaseczna (w organizacji)  
ORCID: [0000-0001-5155-639X](https://orcid.org/0000-0001-5155-639X)

## POWSTANIE I FUNKCJONOWANIE BOGATYŃSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ W KONSEKWENCJI ZMIANY GRANIC PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

### BUILDING AND FUNCTIONING OF BOGATYNIA LOCAL RAILWAY IN CONSEQUENCE OF BORDER CHANGES FOLLOWING WORLD WAR II

**ABSTRACT:** The article presents the functioning of Bogatynia Local Railway, which came into being through the division of Saxon Narrow-Gauge Railway (Sächsische Schmalspurbahn Zittau – Hermsdorf) as a result of border changes following World War II. The new territorial division caused creation of three separate railway lines within the borders of Czechoslovakia, German Democratic Republic (until 1949 – Soviet Occupation Zone of Germany) and Poland. The cross-border rail traffic between Germany and Czechoslovakia did not use these lines anymore. Moreover, the section of the line within the Polish territory was deprived of stations having a connection to a normal-gauge railway. In new geopolitical circumstances, the Bogatynia Local Railway was not launched until 1951, after a connection with the narrow-gauge railway line for coal transport to Turoszów had been established – a normal-gauge link to Turoszów had also been built. However, the functioning of the Bogatynia Local Railway was marred with various problems, which led to its closure in 1961. The Bogatynia–Turoszów section was then replaced with a standard-gauge link.

**KEYWORDS:** narrow-gauge railway, local railway, Bogatynia, Turoszów

Pod koniec XIX w. na terenie Saksonii powstała kolej wąskotorowa z Żytawy (Zittau) przez Bogatynię do Markocic, którą w wyniku porozumienia z Austro-Węgrami przedłużono do Frydlantu. Stację graniczną zlokalizowano w Hermanicach (Heřmanice). Sytuacja polityczna na omawianym terenie ulegała kilkakrotnym przekształceniom w kolejnych dekadach, powodując zmiany w przynależności linii

i organizacji przewozów międzynarodowych. Znaczący wpływ na jej funkcjonowanie wywarło powstanie Czechosłowacji po zakończeniu I wojny światowej oraz wytyczenie nowych granic państwowych po II wojnie światowej i wynikający z nich podział linii pomiędzy trzy kraje. Skomplikowaną historię linii Żytawa – Frýdlant przedstawiono w poniższym opracowaniu. Szczególny nacisk położono na trudności w uruchomieniu i eksploatacji polskiego odcinka, funkcjonującego w okresie powojennym jako Bogatyńska Kolej Dojazdowa.

### **Kolej wąskotorowa Żytawa – Frýdlant do 1945 r.**

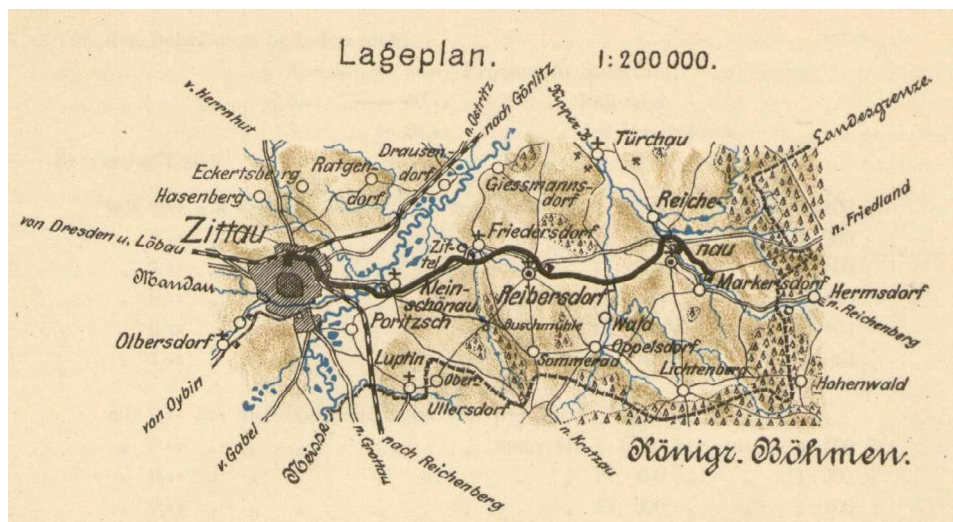
W XIX w. Bogatynia, znajdująca się na terenie saksońskiego okręgu Żytawa, była prężnie rozwijającym się ośrodkiem przemysłowym, w którym istotną rolę odgrywał przemysł tekstylny i górnictwo węgla brunatnego. W drugiej połowie wieku do największych zakładów należała tkalnia i wykańczalnia Preibischów oraz wytwórnia win i przetworów owocowych, znajdująca się w posiadaniu rodziny Rolle<sup>1</sup>. Miejscowość była jednak pozbawiona połączenia kolejowego. Kryzys gospodarczy przekreślił budowę planowanej od lat 60. XIX w. linii normalnotorowej Żytawa – Bogatynia – Frýdlant – Legnica, która miała połączyć Saksonię i Prusy, przebiegając przez tereny Austro-Węgier. W 1881 r. podjęto za to decyzję o budowie kolei wąskotorowej Żytawa – Bogatynia, z odgałęzieniami do Turoszowa i Markocic, o szerokości toru 750 mm i długości 13,52 km. Wybór kolei wąskotorowej umożliwił doprowadzenie linii bliżej centrum gęsto zabudowanej Bogatyni. W trakcie dalszych ustaleń zrezygnowano z budowy odcinka do Turoszowa. Po zakończeniu prac budowlanych, prowadzonych przez Królewskie Saksońskie Koleje Państwowe (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), połączenie oddano do ruchu 11 XI 1884 r.<sup>2</sup> Jedną z dwóch stacji powstała w Bogatyni i już w pierwszych latach działalności kolei była rozbudowywana ze względu na przebiegającą w pobliżu granicę Saksonii (Niemiec) z Austro-Węgrami. Do budynku dworca dobudowano większy magazyn towarowy, z pomieszczeniami dla odprawy towarów celnych<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Słownik geografii turystycznej Sudetów. Pogórze Izerskie*, t. 1: A–Ł, red. Marek Staffa, Wrocław 2003, s. 130.

<sup>2</sup> Michał Izydorczyk, *Dzieje kolei wąskotorowych na Dolnym Śląsku*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. Dawid Keller, Rybnik 2012, s. 97.

<sup>3</sup> Reiner Preuß, Erich Preuß, *Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Berlin 1980, s. 91–92.





Il. 1. Przebieg linii wąskotorowej Żytawa – Markocice. Źródło: *Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen*, Leipzig 1895.

Dnia 27 XI 1898 r. został podpisany traktat państwowy pomiędzy Saksonią a Austro-Węgrami dotyczący budowy kilku linii kolejowych na granicy obu państw<sup>4</sup>. Wśród nich wyszczególniono połączenie z Frydlantu przez Hermanice do Markocic. Zgodnie z ustaleniami koncesji na budowę linii miał udzielić rząd austriacki, natomiast rząd Saksonii zadeklarował budowę odcinka z Markocic do stacji granicznej w Hermanicach. Ponadto miano zastosować rozwiązania ułatwiające i przyspieszające wzajemny transfer pasażerów i towarów. W związku z tym zdecydowano się na budowę linii o szerokości toru 750 mm (na terenie Austro-Węgier stosowano przeważnie rozstaw 760 mm). Urzędy graniczne z odprawą celną i kontrolą paszportową miały znajdować się w Hermanicach. Obie strony zobowiązały się do uruchamiania dwóch par pociągów pasażerskich (w miarę możliwości skomunikowanych ze sobą) i pociągów towarowych, których liczbę uzależniano od aktualnego zapotrzebowania<sup>5</sup>. Koncesję na budowę linii Markocice – Frydlant o długości 10,6 km wydano 15 II 1899 r. Zgodnie z założeniami odcinek na terenie Saksonii o długości 2,2 km wybudowały Królewskie Saksońskie Koleje Państwowe. Natomiast po stronie Austro-Węgier kolej miała funkcjonować pod zarządem Friedländer Bezirksbahnen, która zleciła wykonanie pozostałej części linii firmie

<sup>4</sup> Staatsvertrag vom 27. November 1898 zwischen Österreich-Ungarn und Sachsen, betreffend mehrerer Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-sächsischen Grenze, „Reichsgesetzblatt für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder” 1899, poz. 31, s. 45–51.

<sup>5</sup> Preuß, Preuß, *Schmalspurbahnen*, s. 82.

Hermann Bachsteina z Berlina. Prace rozpoczęły się w kwietniu 1899 r., a ukończoną linię otwarto 25 VIII 1900 r.<sup>6</sup>

Przejazd pociągiem pasażerskim między państwami wymagał przesiadania się na stacji granicznej w Hermanicach. Ograniczenia dotyczyły także kursowania pociągów towarowych przekraczających granicę. Za każdym razem w składzie zmieniano parowóz wraz z obsługą. Ruch międzynarodowy miał charakter lokalny. Szacuje się, że w początkowym okresie funkcjonowania połączenia przez granicę przejeżdżało do 25 wagonów towarowych dziennie. Pewnym ułatwieniem w transporcie towarów stało się dopuszczenie od 19 IX 1927 r. przewozu wagonów normalnotorowych na rollbokach poza Saksonię. We wcześniej uniemożliwiała to zbyt słaba nawierzchnia po stronie czeskiej<sup>7</sup>.

W wyniku zakończenia I wojny światowej zmieniła się sytuacja polityczna w tym rejonie Europy. Po upadku Cesarstwa Niemieckiego Saksonia wchodziła w skład republiki weimarskiej, a następnie III Rzeszy. W sąsiedztwie, na gruzach monarchii austro-węgierskiej powstała 28 X 1918 r. Republika Czechosłowacka. Niezależnie od tych przemian linia Markocice – Frýdlant w dalszym ciągu przecinała granicę państwową. Sposób prowadzenia ruchu nie uległ zmianie względem okresu sprzed wybuchu wojny. W przypadku pociągów towarowych do składów podczepiano inne parowozy z obsługą. Natomiast przy układaniu rozkładu jazdy pociągów pasażerskich do stacji granicznej w Hermanicach każda kolej w miarę możliwości uwzględniała ich skomunikowanie. Z tego okresu znanych jest jednak kilka bezpośrednich pociągów pasażerskich przekraczających granicę (ze zmianą parowozu i obsługi). Kursy specjalne odbyły się: 14 VI 1927 r. (Frýdlant – Żytawa/Oybin), 16 VII 1932 r. (Frýdlant – Żytawa/Oybin), na Wielkanoc 1935 r. (Żytawa – Frýdlant) oraz w Zielone Świątki w 1936 r. (Żytawa – Frýdlant)<sup>8</sup>. Z początkiem 1925 r. zarząd nad linią Hermanice – Frýdlant objęły Československé státní dráhy. W latach 30. XX w. przewozy transgraniczne zaczęły się zmniejszać na skutek wprowadzonych przez Niemców utrudnień w przekraczaniu granicy. Sytuacja zmieniła się w październiku 1938 r. po aneksji tzw. Kraju Sudeckiego (Sudetenland) przez III Rzeszę. Od tego momentu zarząd nad całą koleją objęła Deutsche

<sup>6</sup> Wilfried Rettig, *Eisenbahnen im Dreiländereck Ost Sachsen (D)/Niederschlesien (PL)/Nordböhmen (CZ)*, Bd. 2: *Neben-, Klein- und Schmalspurbahnen, Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, Bahnpost*, Freiburg 2011, s. 72.

<sup>7</sup> Michał Jerczyński, Stanisław Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 174.

<sup>8</sup> Preuß, Preuß, *Schmalspurbahnen*, s. 85.

Reichsbahn – Reichsbahndirektion Dresden, nadzorujące linię Żytawa – Markocice od 1929 r. W pierwszych dniach po przejęciu kolei zapowiedziano uruchomienie bezpośrednich pociągów z Żytawy do Frýdlantu, jednak ostatecznie takiego rozwiązania nie wprowadzono. Najprawdopodobniej wynikało to z niewielkiej liczby pasażerów na dawnym odcinku granicznym (od 1935 r. obserwowano jedynie wzrost transgranicznego ruchu wycieczkowego dzięki korzystnemu kursowi korony czeskiej). W efekcie zniesiono tylko kontrolę graniczną<sup>9</sup>. Dla obu linii nadal obowiązywały odrębne rozkłady jazdy, a każda z nich korzystała z własnego taboru. Znane są jednak przypadki wykorzystania parowozów z Żytawy na bocznicę kamieniołomów w Hermanicach oraz we Frydlancie podczas awarii miejscowych maszyn. Zdarzały się także bezpośrednie kursy wagonów osobowych z Żytawy do Frýdlantu w ramach pociągów specjalnych, szkolnych lub wzmacniania składów rozkładowych. Były to jednak pojedyncze sytuacje, które nie miały wpływu na bieżącą działalność kolei<sup>10</sup>.

W okresie II wojny światowej wyremontowano odcinek Frýdlant – Hermanice, wykorzystując więźniów. Ponadto przeprowadzono remonty na fragmentach linii Hermanice – Bogatynia, korzystając z materiałów z rozbiórki drugiego toru na linii Bertsdorf – Oybin. Wzmocniono także most na rzece Miedziance w Bogatyni. Umożliwiło to kursowanie cięższych parowozów<sup>11</sup>. Sytuacja kolei uległa zmianie wraz ze zbliżającym się frontem i nadciągającymi wojskami Armii Czerwonej. Od wiosny 1945 r. z pociągów korzystało coraz więcej ludności cywilnej uciekającej z terenów Śląska. W tym czasie okolice Bogatyni nie uległy większym zniszczeniom. Jednak nie obyło się bez strat. W kwietniu 1945 r., w wyniku bombardowania przez samolot radziecki, uszkodzeniu uległo kilka budynków w Bogatyni, m.in. parowozownia kolei wąskotorowej<sup>12</sup>. Poza tym, z powodu zniszczeń w okolicach przystanku Żytawa Przedmieście, powstałych także po bombardowaniu, 7 V 1945 r. pociąg kursujący na trasie Żytawa – Kurort Jonsdorf został wyjątkowo skierowany na odcinek do Frýdlantu. Następnego dnia pusty skład wrócił do Żytawy, a ruch pociągów został całkowicie wstrzymany.

Po wkroczeniu oddziałów Armii Czerwonej przewozy wznowiono 12 V 1945 r. W kolejnych tygodniach uruchamiano w miarę zapotrzebowania trzy pary

<sup>9</sup> Rettig, *Eisenbahnen*, s. 43.

<sup>10</sup> Preuß, Preuß, *Schmalspurbahnen*, s. 85, 88.

<sup>11</sup> Izydorcak, *Dzieje kolei wąskotorowych*, s. 98.

<sup>12</sup> Relacja Urszuli Florczak z d. Zosel, [w:] Adam Szpotański, *Kotlina Turoszowska. Monografia miasta i gminy Bogatynia w okresie 1945–2010*, Legnica 2019, s. 370.

bezpośrednich połączeń pomiędzy Żytawą i Frýdłantem. Planowe kursy pociągów na tej trasie, bez konieczności przesiadania się w Hermanicach, funkcjonowały po raz pierwszy w dziejach kolei. Wcześniej podróż na tej trasie umożliwiały tylko nieliczne pociągi specjalne. Pierwszy skład odjechał ze stacji Żytawa 12 V 1945 r. o godz. 16.35. W Sieniawce doszło do przymusowego postoju wynikającego z czasowego blokowania torów przez dwa pojazdy wojsk radzieckich. Pociąg jechał wolno, ponieważ wcześniej nie sprawdzono stanu technicznego linii. Po dotarciu do Frýdłantu skład wyruszył w drogę powrotną do Żytawy, gdzie dotarł około godz. 22. Jednak kilka dni później, 22 VI 1945 r. w Bogatyni żołnierze Wojska Polskiego przejęli pociąg zestawiony z parowozu, wagonu bagażowego i trzech wagonów osobowych, a jego obsługa musiała wrócić do Żytawy pieszo. W konsekwencji tego wydarzenia radziecki komendant stacji kolejowej w Żytawie wydał rozkaz sprowadzenia pociągu z Bogatyni, co nastąpiło 23 czerwca. Jednocześnie nakazano sprowadzenie do Żytawy pozostałego taboru znajdującego się na tamtejszej stacji. Zajęcie terenów tzw. Worka Turoszowskiego przez Wojsko Polskie spowodowało zawieszenie przewozów międzynarodowych do Hermanic. Od tego momentu już żaden pociąg nie przekroczył nowej granicy polsko-czeskiej. W tym czasie pojawił się również problem związany z transportem ludności niemieckiej z okolic Bogatyni, której przesiedlenie na zachodni brzeg Nysy Łużyckiej wyznaczono na 22 VI 1945 r. W związku z tym z Żytawy przysyłano po nią pociągi specjalne. Jedne z ostatnich składów, które przekroczyły granicę na Nysie, zostały uruchomione na przełomie września i listopada 1945 r. w celu zebrania płodów rolnych pozostawionych na polach. Pociągi z Żytawy dojechały wówczas w okolice Opolna-Zdroju. Po raz ostatni w omawianym okresie pociąg ze stacji w Bogatyni uruchomiono 10 XII 1945 r. na rozkaz radzieckiego komendanta odcinka kolejowego w Görlitz. W kursie rozpoznawczym wzięło udział kilku oficerów Armii Czerwonej. Skład dojechał tylko do Sieniawki, gdzie dołączono do niego pozostawione tam dwa normalnotorowe wagony załadowane na rolboki. Dalsza podróż nie była możliwa z powodu rozbiórki kilkuset metrów torów przed mostem kolejowym na Nysie od strony Żytawy, na podstawie rozkazu wydanego przez Sowieców. Demontaż tego fragmentu uniemożliwił sprowadzenie pod koniec grudnia 1945 r. pługiu odśnieżnego do Żytawy, pozostawionego na stacji w Bogatyni<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Rettig, *Eisenbahnen*, s. 44–45; Zbigniew Szklarek, *Saksońska Kolej Wąskotorowa w Bogatyni*, Bogatynia 2014, s. 58–60; Reiner Preuß, *Alles über Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Stuttgart 2012, s. 89–90.

Nowy układ granic państwowych po zakończeniu II wojny światowej spowodował podział omawianej linii wąskotorowej pomiędzy trzy państwa: Czechosłowację, Polskę i Niemiecką Republikę Demokratyczną – NRD (do 1949 r. Radziecką Strefę Okupacyjną w Niemczech). W konsekwencji tych zmian powstały trzy odrębne koleje, których losy potoczyły się niezależnie od siebie, a połączenia międzynarodowe nigdy już nie zostały wznowione. Sytuację odcinków na terenie poszczególnych państw, ze szczególnym uwzględnieniem procesu organizacji, uruchomienia i funkcjonowania Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej, przedstawiono w dalszej części.

### **Powstanie i działalność Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej**

Na terenie Polski znalazł się odcinek linii rozpoczynający się od km 2,725 i kończący w km 15,572, który po zakończeniu II wojny światowej został uruchomiony jako ostatni ze wszystkich trzech części<sup>14</sup>. Wpłynęło na to kilka czynników, przede wszystkim trwające ustalenia dotyczące regulacji granic w tzw. Worku Żytawskim i konieczność reorganizacji regionu (m.in. nastąpiły wysiedlenia zamieszkujących tam Niemców, w miejsce których przybyli polscy osadnicy<sup>15</sup>). Niestety w konsekwencji zmiany granic i podziału linii polski odcinek został odcięty od wielu dotychczasowych rynków zbytu, stacji stycznych z kolejami normalnotorowymi, a także pozbawiony taboru i dobrze wyposażonego zaplecza technicznego.

Przystępując do organizacji życia w regionie, rozpoczęto formowanie polskich organów władzy (administracja niemiecka funkcjonowała do lata 1945 r.), a dotychczasowe nazwy miejscowości zmieniono na polskojęzyczne. W 1945 r. Reichenau przekształcono w Rychwałd i nadano mu prawa miejskie. Jednak w październiku 1946 r. Komisja Ustalania Nazw Miejscowości zastąpiła nazwę na obowiązującą do dziś – Bogatynia<sup>16</sup>. Pozostałe miejscowości na trasie kolei wąskotorowej otrzymały następujące nazwy: Markersdorf – Markocice (przełściowo Myśliszew), Oppelsdorf Bad – Opolno-Zdrój, Reibersdorf – Rybarzowice, Kleinschönau – Sieniawka (przełściowo Brodowe Łąki), Türchau – Turoszów (przełściowo Turów).

<sup>14</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Kolei w Warszawie (dalej: MK), sygn. 136, Szkic okolicy Rychwałdu ze wskazaniem linii kolejowych, k. 2.

<sup>15</sup> Szerzej na temat reorganizacji regionu piszą: Marian Iwanek, Elżbieta Orłowska, *Bogatynia i okolice. Zarys dziejów*, Jelenia Góra 1994, s. 99–104.

<sup>16</sup> Waldemar Bena, *Polskie Górne Łużyce. Przyroda – historia – zabytki*, Zgorzelec 2003, s. 133.

Ze względu na potrzeby przemysłu i aktywizację regionu zdecydowano się na budowę linii normalnotorowej do Turoszowa. W tym celu konieczne było dostosowanie istniejących połączeń kolejowych do nowych granic państwa poprzez budowę krótkich odcinków: Sulików – Zawidów, Zawidów – Krzewina Zgorzelecka i Trzciniec – Turoszów<sup>17</sup>. Środki finansowe na realizację tego zadania miały wygospodarować ministerstwa: Komunikacji, Przemysłu i Handlu oraz Ziem Odzyskanych. Termin prowizorycznego ułożenia torów na odcinku do Zawidowa zaplanowano na styczeń, a oddanie do eksploatacji całej linii na sierpień 1948 r.<sup>18</sup> Ostatecznie pierwszy odcinek otwarto w październiku 1948 r., natomiast pozostałe w maju 1949 r.

Nieczynna linia wąskotorowa Sieniawka – Bogatynia – Markocice została przekazana w zarząd Polskim Kolejom Państwowym (PKP) i znajdowała się pod nadzorem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Wrocławiu (DOKP Wrocław). Na fakt nieuruchomienia na niej przewozów wpłynęło kilka czynników: brak połączenia kolejowego z siecią krajową w celu dostawy sprzętu i taboru, słabe zasiedlenie miejscowości przy trasie oraz wysokie nakłady finansowe na remonty przy spodziewanej nierentowności (niezbędne inwestycje oszacowano na 5 mln zł, a roczne dopłaty do eksploatacji na 3 mln zł)<sup>19</sup>. W listopadzie 1947 r. Ministerstwo Komunikacji zadeklarowało, że „wyraża skłonność oddania do eksploatacji Ministerstwu Przemysłu odcinka kolei wąskotorowej (750 mm) od Żytawy do granicy państwowej z Czechosłowacją”<sup>20</sup>. Takiemu rozwiązaniu sprzeciwiał się Samodzielny Wydział Kolei Dojazdowych Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, który zwracał uwagę, że dla miejscowego przemysłu niezbędna jest jedynie linia dawnej kolei węglowej z Bogatyni do Turoszowa. Zaznaczono jednak, że po ewentualnym uruchomieniu odcinka Sieniawka – Markocice linia Bogatynia – Turoszów stanie się główną trasą zapewniającą połączenie z koleją normalnotorową. W tym przypadku oddanie jej Ministerstwu Przemysłu i Handlu uważano za nieuzasadnione<sup>21</sup>. Przedstawione stanowisko podzielało także wskazane ministerstwo, podkreślając jednak, że tymczasowym użytkowaniem odcinka Bogatynia – Turoszów (do czasu

<sup>17</sup> Zbigniew Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007, s. 67.

<sup>18</sup> AAN, MK, sygn. 136, Protokół z konferencji międzyministerialnej w dniu 17 XI 1947 r. w sprawie połączenia z kolejami PKP kopalni „Turów”, k. 5.

<sup>19</sup> *Ibidem*, Pismo naczelnika Samodzielnego Wydziału Kolei Dojazdowych do Departamentu I w sprawie kolei wąskotorowej w Rychwałdzie, Warszawa 2 XII 1947 r., k. 1.

<sup>20</sup> *Ibidem*, k. 5.

<sup>21</sup> *Ibidem*, k. 1.



wznowienia przewozów przez PKP) pozostaną Państwowe Zakłady Przemysłu Bawełnianego w Bogatyni (PZPB Bogatynia)<sup>22</sup>.

Dzięki budowie linii normalnotorowej do Turoszowa pojawiła się możliwość uzyskania stacji stycznej dla kolej wąskotorowej. Ministerstwo Komunikacji określiło warunki umożliwiające wznowienie przewozów w relacji Sieniawka – Marokocice. Wskazano wówczas na konieczność objęcia przez PKP zarządu nad upaństwowioną koleją węglową Bogatynia – Turoszów oraz jej przedłużenia o ok. 1,3 km do stacji normalnotorowej w Turoszowie. W ramach inwestycji o wartości ok. 10 mln zł planowano wybudować most na rzece Miedziance o długości 10 m oraz tory przeładunkowe i rampę czołową do załadunku wagonów na transportery wąskotorowe na stacji w Turoszowie<sup>23</sup>. Uruchomienie kolei wąskotorowej miało wpłynąć na aktywizację gospodarczą słabo zaludnionych terenów oraz pozyskanie pracowników dla zakładów przemysłowych w Bogatyni i Turoszowie. Ustalenia wymagała jeszcze kwestia skrzyżowania kolei bogatyńskiej z koleją elektryczną Kopalni Węgla Brunatnego „Turów” (KWB „Turów”), którą jednak odłożono w czasie<sup>24</sup>.

W tym miejscu warto przybliżyć historię powstania i funkcjonowania wspomnianej kolei węglowej. Z dniem 30 IV 1921 r. spółka Reichenauer Kohlenbau AG oddała do użytku linię o szerokości toru 750 mm i długości 4 km, której trasa prowadziła z tzw. bunkra kopalnianego w Zatoniu koło Turoszowa do rampy przeładunkowej i fabryki Karla Lindemanna w Bogatyni. Na terenie zakładu tor łączył się z bocznicą kolei wąskotorowej Żytawa – Hermanice, dochodzącą do stacji w Bogatyni. Na stanie kolei znajdowały się trzy parowozy i 45 wagonów towarowych<sup>25</sup>. Jej akcjonariuszami byli właściciele kopalń w Turoszowie oraz pięciu właścicieli fabryk w Bogatyni. W 1945 r. pieczę nad opuszczoną przez wojsko koleją węglową przejął Zarząd Miejski w Bogatyni. Nie miało to jednak charakteru formalnego, a fakt ten uzasadniano poczuciem obowiązku zabezpieczenia mienia

---

<sup>22</sup> *Ibidem*, Pismo Biura Prawnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie w sprawie przedsiębiorstwa Kohlenbahn A.G. Reichenau, Warszawa 21 VIII 1948 r., k. 10.

<sup>23</sup> *Ibidem*, Pismo naczelnika Samodzielnego Wydziału Kolei Dojazdowych do Departamentu Komunikacji i Zarządzania Centralnego Urzędu Planowania w Warszawie w sprawie wznowienia komunikacji kolejowej w pow. zgorzeleckim, Warszawa 23 IX 1948 r., k. 11.

<sup>24</sup> *Ibidem*, Protokół konferencji odbytej w dniu 24 XI 1948 r. w Departamencie Ekonomiczno-Socjalnym Ministerstwa Ziem Odzyskanych w sprawie uruchomienia kolei wąskotorowej w rejonie Bogatyni, k. 29.

<sup>25</sup> Preuß, Preuß, *Schmalspurbahnen*, s. 89; Rettig, *Eisenbahnen*, s. 43.



państwowego<sup>26</sup>. Kolej została uruchomiona we wrześniu 1945 r. i codziennie wykonywała dwa kursy do Bogatyni, dowożąc węgiel dla mieszkańców i znajdujących się w trakcie rozruchu fabryk<sup>27</sup>.



Il. 2. Parowóz na bocznicy zakładów Karla Lindemanna w Bogatyni. Lata 30. XX w. Źródło: Archiwum Państwowe w Łodzi, sygn. 4142.

Z początkiem 1947 r. – za pośrednictwem Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego w Zgorzelcu – kolej została przejęta przez PZPB Bogatynia, które kontynuowały eksploatację w ruchu towarowym<sup>28</sup>. Ponadto zrealizowały kilka inwestycji, takich jak remont parowozu i budowa toru o długości 72,75 m wzdłuż ul. Daszyńskiego w Bogatyni, który usprawnił połączenie kolei węglowej z linią kolei wąskotorowej Sieniawka – Markocice<sup>29</sup>. Umożliwiło to dowóz węgla do kolejnych trzech fabryk

<sup>26</sup> AAN, Ministerstwo Finansów w Warszawie (dalej: MF), sygn. 2336, Pismo Zarządu Miejskiego w Bogatyni do Dyrekcji P.Z.P.B. w sprawie materiałów dotyczących stanu kolejki węglowej, k. 7.

<sup>27</sup> Szklarek, *Saksońska Kolej Wąskotorowa*, s. 58.

<sup>28</sup> Archiwum Państwowe w Łodzi (dalej: APŁ), Centralny Zarząd Przemysłu Bawełnianego w Łodzi (dalej: CZPB), sygn. 4142, Pismo Państwowych Zakładów Przemysłu Bawełnianego w Bogatyni do Centralnego Zarządu Przemysłu Włókienniczego w Łodzi w sprawie kolei węglowej, Bogatynia 10 IX 1948 r., b.p.

<sup>29</sup> AAN, MF, sygn. 2336, Załącznik nr 8 do protokołu zdawczo-odbiorczego z dnia 25 X 1949 r., k. 14.

będących głównymi klientem kolei. W pierwszym kwartale 1948 r. dla mieszkańców i do fabryk dostarczono 7081 t węgla (tab. 1). Poza tym przynależność linii do PZPB Bogatynia przyczyniła się do sprawnego funkcjonowania kolei w okresie zimowym. W celu utrzymania ciągłości przewozów oddelegowywano wówczas 30–40-osobowe grupy pracowników do odśnieżania torów<sup>30</sup>. Na podstawie zarządzenia ministra komunikacji z 24 II 1947 r. przedsiębiorstwo Kohlenbahn Aktiengesellschaft – Reichenau i/Sa Rychwałd zostało przejęte na własność państwa<sup>31</sup>. Tymczasowym użytkownikiem pozostały PZPB Bogatynia. Natomiast 25 X 1949 r. został podpisany protokół zdawczo-odbiorczy kolei węglowej, którą zgodnie z zarządzeniem ministra komunikacji z 26 III 1949 r. objęły PKP DOKP Wrocław<sup>32</sup>. W efekcie linia Sieniawka – Markocice i kolej węglowa Bogatynia – Turoszów znalazły się pod zarządem PKP, a powstała w ten sposób sieć funkcjonowała odtąd pod nazwą Bogatyńska Kolej Wąskotorowa (później Bogatyńska Kolej Dojazdowa) i została podporządkowana Zarządowi Kolei Dojazdowych DOKP Wrocław.

**Tabela 1. Przewozy kolei węglowej Bogatynia – Turoszów w pierwszym kwartale 1948 r.**

Lp.	Miesiąc	Przewozy węgla dla fabryk (t)	Przewozy węgla dla ludności (t)	Razem (t)
1.	styczeń	2065	206	2271
2.	luty	2122	212	2334
3.	marzec	2300	176	2476
4.	Razem	6487	594	7081

Źródło: Archiwum Państwowe w Łodzi, Centralny Zarząd Przemysłu Bawełnianego w Łodzi, sygn. 4142, Pismo Państwowych Zakładów Przemysłu Bawełnianego w Bogatyni do Wydziału Prawnego Dyrekcji Przemysłu Bawełnianego w Łodzi w sprawie kolejki węglowej, Bogatynia 5 V 1948 r., b.p.

Po przyłączeniu kolei węglowej do linii Sieniawka – Bogatynia – Markocice, w latach 1950–1951 przeprowadzono remont torowiska na odcinku z Sieniawki

<sup>30</sup> APŁ, CZPB, sygn. 4142, Pismo Państwowych Zakładów Przemysłu Bawełnianego w Bogatyni do Wydziału Prawnego Dyrekcji Przemysłu Bawełnianego w Łodzi w sprawie kolejki węglowej, Bogatynia 5 V 1948 r., b.p.

<sup>31</sup> Zarządzenie Ministra Komunikacji z 24 II 1947 r. o ogłoszeniu siódmego wykazu przedsiębiorstw komunikacyjnych, podlegających przejściu na własność państwa, „Monitor Polski” 1947, 40, poz. 306.

<sup>32</sup> AAN, MF, sygn. 2336, Protokół zdawczo-odbiorczy przedsiębiorstwa „Kohlenbahn Aktiengesellschaft – Reichenau i/sa Rychwałd”, Bogatynia 25 X 1949 r., k. 4–6.

do Bogatyni. W tym czasie pojawiła się konieczność zorganizowania zaplecza technicznego. Kolej węglowa posiadała je w Turosszowie, jednak nie było ono w najlepszym stanie. W związku z tym PKP zdecydowało się na jego lokalizację na stacji w Bogatyni. Znajdowała się tam dwustanowiskowa parowozownia z jednym torem wyposażonym w kanał rewizyjny. W budynku urządzono dyżurkę dla drużyn trakcyjnych, sekcję warsztatową oraz biuro parowozowni. Wyposażenie warsztatów było dość skromne, dlatego ich działalność ograniczono do bieżącego utrzymania taboru i rewizji wagonów. W kolejnych latach większe naprawy wykonywano w warsztatach Wrocławskiej Kolei Dojazdowej na stacji Trzebnica Gaj. W celu uruchomienia przewozów sprowadzono tabor z innych kolei wąskotorowych na terenie kraju. Według stanu z 1952 r. na kolei znajdowały się: dwa parowozy, dwie lokomotywy spalinowe (w rezerwie), dwa wagony motorowe (odstawione) oraz cztery wagony osobowe i bagażowo-pocztowe. Do przewozu towarów posiadano: 29 węglarek, 21 wagonów krytych i platformę (w rezerwie)<sup>33</sup>.

Dnia 20 V 1951 r., po zakończeniu prac i przygotowań, wznowiono ruch pociągów na trasie Turosszów – Bogatynia – Sieniawka o długości 15 km (przełdłużony odcinek z Bogatyni do Turosszowa miał 6 km). Codziennie uruchamiano po dwie pary pociągów na odcinkach Turosszów – Bogatynia i Bogatynia – Sieniawka, a także trzy pary na całej linii. Ruch nie odbywał się na trzykilometrowym szlaku Sieniawka – Łąki<sup>34</sup>. Oferta przewozowa była ściśle związana z potrzebami i zadaniami realizowanymi przez zakłady przemysłowe. Spodziewano się, że kolej okaże się nierentowna, jednak dostrzegano potrzebę zapewnienia komunikacji w celu umożliwienia dojazdu osób do pracy. Przewidywano, że dla zaspokojenia potrzeb przewozowych wystarczy jeden parowóz. W praktyce konieczne okazało się uruchomienie drugiej maszyny, która codziennie prowadziła kilka pociągów towarowych z węglem dla fabryk, pokonując średnio 36 km<sup>35</sup>. Zainteresowanie przewozami okazało się tak duże, że liczba wagonów osobowych była niewystarczająca. W związku z tym do ruchu włączono tzw. towosy (wagony towarowe przystosowane do przewozu pasażerów)<sup>36</sup>. W początkowym okresie

<sup>33</sup> AAN, Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie (dalej: PKPG), sygn. 15327, Paszport produkcyjno-techniczny Parowozowni II kl. w Bogatyni za 1952 r., Bogatynia 3 I 1953 r., s. 28, 52, 60.

<sup>34</sup> *Urządowy rozkład jazdy pociągów ważny od 20 maja 1951 r.*, Warszawa 1951.

<sup>35</sup> AAN, MK, sygn. 452, Pismo kierownika Samodzielnego Działu Kolei Wąskotorowych DOKP Wrocław do Dyrekcji Okręgu Kolei Państwowych we Wrocławiu w sprawie analizy wykonania planów w 1952 r., Wrocław 13 II 1952 r., k. 199–202.

<sup>36</sup> Szklarek, *Saksońska Kolej Wąskotorowa*, s. 76.

działalności kolei bogatyńskiej pojawił się także problem przecięcia torów w poziomie z linią wąskotorowej kolei elektrycznej KWB „Turów” (na odcinku Turoszów Wąsk. – Turoszów Kopalnia), której pociągi miały w tym miejscu pierwszeństwo. Miało to zapobiec ewentualnym przestojom w ciągłej dostawie węgla do elektrowni<sup>37</sup>. Przedstawione powyżej sytuacje spowodowały zmniejszenie prędkości handlowej składów oraz przekraczanie założonego zużycia węgla przez parowozy. Czynniki te były szczegółowo analizowane w ramach podsumowywania planów rocznych. Dopiero po rozmowach z przedstawicielami kopalni „Turów” udało się uzyskać zgodę na przepuszczanie czterech pociągów<sup>38</sup>. W celu poprawy wyników kolei, we wnioskach na 1952 r. sugerowano ograniczenie ruchu pasażerskiego i uruchamianie tylko jednego parowozu<sup>39</sup>. W praktyce w podanym roku przeciętnie czynne były dwa parowozy, jednak w celu ograniczenia ich wykorzystania wybrane pociągi pasażerskie obsługiwano również wagonami motorowymi<sup>40</sup>.

Pomimo uruchomienia przewozów na kolei bogatyńskiej, w dalszym ciągu pozostawała nieuregulowana kwestia przekazania odcinka Bogatynia – Turoszów. Chodziło m.in. o uwagi PZPB Bogatynia do protokołu zdawczo-odbiorczego. Po interwencjach DOKP Wrocław sprawę zakończono na podstawie zarządzenia ministrów przemysłu lekkiego i kolei z dnia 23 VIII 1951 r., zgodnie z którym PZPB Bogatynia przekazały wspomniany odcinek PKP według stanu z 19 V 1951 r.<sup>41</sup>

---

<sup>37</sup> Elektryczna kolej wąskotorowa o szerokości toru 900 mm była wykorzystywana w kopalni odkrywkowej „Turów” do przewozu nadkładu i węgla brunatnego. Linię doprowadzono do brykietowni i elektrowni Hirschfelde. Od 1925 r. eksploatowano na niej lokomotywy elektryczne firmy Borsig, które po 1955 r. wymieniono na nowsze z zakładów Lokomotivbau Elektrotechnische Werke w Hennigsdorf. Ponadto w latach 50. XX w. wprowadzono nowe wagony towarowe produkowane przez Konstal w Chorzowie. Ostatecznie kolej zlikwidowano w latach 80. XX w. Szerzej na jej temat piszą: Krzysztof Zintel, *Wąskotorowe lokomotywy elektryczne na tor 900 mm w kopalniach węgla brunatnego*, „Świat Kolei”, 2003, 6, s. 30–35; Jerzy Jaros, *Historia górnictwa węglowego w Polsce Ludowej (1945–1970)*, Warszawa–Kraków 1973, s. 113–114, 165–166.

<sup>38</sup> AAN, MK, sygn. 452, Protokół z konferencji Naczelników Wydziałów Kolei Wąskotorowych w sprawie przyczyn niewykonania planu na rok 1951 i metod pracy na rok 1952, odbytej 9 II 1952 r. w Warszawie, k. 91.

<sup>39</sup> *Ibidem*, Pismo kierownika Samodzielnego Działu Kolei Wąskotorowych DOKP Wrocław do Dyrekcji Okręgu Kolei Państwowych we Wrocławiu w sprawie analizy wykonania planów w 1952 r., Wrocław 13 II 1952 r., k. 199–202.

<sup>40</sup> AAN, PKPG, sygn. 15327, Paszport produkcyjno-techniczny Parowozowni II kl. w Bogatyni za 1952 r., Bogatynia 3 I 1953 r., s. 69.

<sup>41</sup> AAN, MK, sygn. 136, Zarządzenie Ministrów: Przemysłu Lekkiego i Kolei z dnia 23 VIII 1951 r. w sprawie przekazania odcinka Bogatynia – Turoszów kolei wąskotorowej Bogatyńskiej, k. 47.



Il. 3. Dworzec kolei wąskotorowej w Bogatyni po jej uruchomieniu przez PKP. Ze zbiorów Piotra Werkowskiego.

<b>279</b>		<b>TUROSZÓW — BOGATYNIA — ŁĄKI</b>																
Kolej wąskotorowa																		
6301	6303	6305	6307	6309	6311	6313	Dyr. Wrocławska					6302	6304	6306	6308	6310	6312	6314
2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3						2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3
4.34	—	6.45	—	14.15	16.30	18.12	0	o	<b>TUROSZÓW</b> .....p	4.24	5.57	—	13.43	16.12	17.50	—	—	—
4.41	—	6.52	—	14.22	16.37	18.19	4	o	Turoszów Kop. ....↑	4.18	5.51	p	13.37	16.06	17.44	p	—	—
4.50	4.22	7.11	12.11	14.41	16.46	18.38	6	o	<b>Bogatynia</b> .....	4.08	5.41	—	8.17	13.27	15.56	17.32	19.44	
—	4.28	7.17	12.17	14.47	—	18.44	8	o	Opolno Zdrój (p.o.)	—	5.26	—	8.12	13.12	15.41	—	19.39	
—	4.33	7.22	12.22	14.52	—	18.49	10	o	Rybaszewice (p.o.)	—	5.21	—	8.07	13.07	15.36	—	19.34	
—	4.38	7.27	12.27	14.57	—	18.54	13	o	Biedzych. (p.o.)..	—	5.16	—	8.02	13.02	15.31	—	19.29	
—	4.45	7.34	12.34	15.04	—	19.01	15	o	↓ Sieniawka .....	—	5.09	—	7.55	12.55	15.24	—	19.22	
—	p	p	p	p	—	p	18	p	<b>ŁĄKI</b> .....	o	—	—	—	—	—	—	—	—

Uwaga: Na odcinku Sieniawka—Łąki ruch pasażerski nie podjęty.

Il. 4. Pierwszy powojenny rozkład jazdy kolei bogatyńskiej obowiązujący latem 1951 r. Źródło: *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 20 maja 1951 r.*, Warszawa 1951.

Głównymi klientami Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej nadal pozostawały zakłady przemysłowe w Bogatyni oraz mieszkańcy okolicznych miejscowości dojeżdżający do miejsc pracy. W 1954 r. przewieziono nią 65 tys. ton towarów i 109,9 tys. pasażerów (przy założeniu zdolności przewozowych na 67 tys. ton towarów i 322 tys. pasażerów)<sup>42</sup>. Do realizacji zadań transportowych kolej

<sup>42</sup> AAN, Centralny Zarząd Kolei Dojazdowych (dalej: CZKD), sygn. 2, Wykaz zdolności przewozowej poszczególnych kolei dojazdowych, sporządzony na podstawie opracowań Komisji Międzyresortowej wg danych z 1954 r., k. 29.



posiadała kilka bocznic, które prowadziły do silosów KWB „Turów” i Bogatyńskich Zakładów Przetworów Owocowych, oraz trzy bocznice do oddziałów PZPB Bogatynia (numer 1, 2 i 4)<sup>43</sup>. Dostarczano nimi m.in.: węgiel brunatny, owoce (średnio 2 tys. t w okresie sierpień–grudzień), opakowania na przetwory (w tym 4 mln butelek) i odbierano gotowe produkty.

Uwzględniając bieżące zapotrzebowanie na przewozy i cykle naprawcze, zmieniał się stan taboru, dlatego też PKP prowadziło rotację pojazdów na terenie całego kraju. W 1953 r. kolej otrzymała trzeci parowóz, a liczba węglarek wzrosła do 44 sztuk. Odesłano jednak dwa wagony kryte. Natomiast w 1954 r. przydzielono parę wózków leśnych, a cztery węglarki przesłano na inne koleje. W kolejnym roku do Bogatyni trafiło kilka wagonów krytych. Ich liczba wzrosła do 23 sztuk. Z kolei do 39 sztuk zredukowano liczbę węglarek. W dalszym ciągu w rezerwie utrzymywano dwie lokomotywy spalinowe i jeden z dwóch posiadanych wagonów motorowych<sup>44</sup>. W wyniku rotacji różnych typów parowozów będących na wyposażeniu, głównie starszych konstrukcji, pod koniec lat 50. XX w. pojawiły się także lokomotywy serii Px48 produkcji krajowej.



Il. 5. Pracownicy kolei bogatyńskiej przy parowozie T3-1043. Lata 50. XX w. Ze zbiorów Stanisława Jarosza.

<sup>43</sup> Zbiory własne Autora, Mapka schematyczna Kolei Dojazdowych DOKP Wrocław – Kolej Bogatyńska, Nr Pss/59/56.

<sup>44</sup> AAN, PKPG, sygn. 15328, Parowozownia II kl. Kolei Wąskotorowych Bogatynia. Aktualizacja paszportu produkcyjno-technicznego (lata 1953–1955), s. 4–5, 7–8.

Rozpatrując zagadnienia komunikacji w powiecie zgorzeleckim w kontekście planu pięcioletniego (1956–1960), rozważano kilka wariantów dotyczących formy dalszej działalności Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej. 17 VII 1956 r. w siedzibie Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bogatyni odbyło się posiedzenie Terenowej Komisji Koordynacji Przewozów, podczas którego przedstawiono trzy koncepcje dotyczące przyszłości kolei bogatyńskiej. Zakładały one<sup>45</sup>:

- przebudowę odcinka Turoszów – Bogatynia na kolej normalnotorową i likwidację kolei wąskotorowej pomiędzy Bogatynią i Sieniawką (miała ją zastąpić komunikacja autobusowa),
- przedłużenie kolei wąskotorowej o odcinek Sieniawka – Porajów,
- pozostawienie kolei wąskotorowej w stanie istniejącym.

Za przedłużeniem linii do Porajowa opowiadali się przedstawiciele kopalni „Turów”. Miejscowość była położona przy granicy z NRD, niecałe 2 km na południe od Sieniawki. Kopalnia wyremontowała tam wiele domów, w których zamieszkiwało 150 rodzin pracowników zakładu. W kolejnych latach liczbę tę planowano zwiększyć do 500. Porajów nie posiadał transportu publicznego, a jego mieszkańcy dochodzili do najbliższej stacji w Sieniawce. Przedłużenie linii kolejowej miało usprawnić także transport ponad 1000 t węgla deputatowego, który dotychczas dowożono do Porajowa transportem samochodowym. Zwracano również uwagę na konieczność utrzymania kolei wąskotorowej, którą codziennie dojeżdżało 457 osób do pracy w kopalni. Opinię o przedłużeniu linii do Porajowa podzielał przedstawiciel DOKP Wrocław, jednak sprawa ta wymagała przeprowadzenia wizji w terenie.

Za przebudową odcinka Turoszów – Bogatynia na linię normalnotorową wnioskowały m.in. Bogatyńskie Zakłady Bawełniane i Bogatyńskie Zakłady Przetworów Owocowych, argumentując to uszkodzeniami towarów podczas przeładunku na stacji w Turoszowie. Za takim rozwiązaniem opowiadała się także Gminna Spółdzielnia w Bogatyni, która z powodu przeładunku przewoziła towary własnym transportem samochodowym. Z kolei przedstawiciel PKP w Bogatyni proponował usprawnienie transportu towarów przez stację w Turoszowie poprzez wprowadzenie do ruchu transporterów do przewozu wagonów normalnotorowych<sup>46</sup>.

<sup>45</sup> AAN, CZKD, sygn. 2, Protokół z posiedzenia Terenowej Koordynacji Przewozów w dniu 17 VII 1956 r. w M.R.N. w Bogatyni pow. Zgorzelec, k. 234.

<sup>46</sup> Kolej bogatyńska posiadała na stanie sześć dwuosioowych rolboków do przewozu wagonów normalnotorowych, wyprodukowanych w 1914 r. Na PKP oznaczono je serią T i numerami od 77506 do 77511. Nie udało się ustalić, czy były one użytkowane. W latach 50. XX w. wagony



Podczas posiedzenia komisji przedstawiciel Komitetu Powiatowego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej zwracał uwagę na ujętą w planie pięcioletnim budowę elektrowni w Turoszowie, która miała zatrudniać ok. 3 tys. osób. Przewidywał, że wówczas kolej wąskotorowa okaże się niewystarczająca dla zaspokojenia wrażliwych potrzeb przewozowych. W związku z tym sugerował przebudowę na linię normalnotorową także odcinka Bogatynia – Sieniawka oraz uruchomienie komunikacji autobusowej do Porajowa i otwarcie stacji terenowej Polskiej Komunikacji Samochodowej (PKS) w Bogatyni. Wśród innych problemów komunikacyjnych zgłaszano konieczność zapewnienia przewozów z Markocic, a także usprawnienia dojazdów do Zgorzelca i dalej w kierunku Jeleniej Góry i Wrocławia.

Istotne argumenty zgłosił przedstawiciel Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego, który zauważył, że budowa elektrowni wpłynie na zwiększenie przewozów na kolei normalnotorowej, a węgiel do zakładu będzie dostarczany taśmociągiem. Wzrost masy towarowej na kolei wąskotorowej szacował na 10%, natomiast aktualne obłożenie na 60%. Zwracał także uwagę na fakt, że powiat zgorzelecki nie został zbadany pod kątem geologicznym, a odkrycie nowych pokładów złóż mogłoby wymusić konieczność zmiany przebiegu linii kolejowych. W związku z tym przebudowa linii wąskotorowej na normalnotorową nie była w najbliższym czasie uzasadniona.

We wnioskach końcowych z posiedzenia komisji stwierdzono, że ze względu na inne potrzeby powiatu i województwa w najbliższym planie pięcioletnim przebudowa linii na tor normalny, której koszty oszacowano na 12 mln zł, nie zostanie zrealizowana. Usprawnienie komunikacji miało jednak nastąpić poprzez: dostarczenie 10 transporterów w celu wyeliminowania przeładunku na stacji w Turoszowie; zakupienie wagi wagonowej dla stacji Turoszów lub Bogatynia; zastosowanie odpowiednich opakowań dla ładunków drobnicowych (w celu zmniejszenia uszkodzeń przy przeładunku); lepsze skomunikowanie pociągów w kierunku Zgorzelca, Wrocławia i Jeleniej Góry; uruchomienie oddziału terenowego PKS w Bogatyni, realizującego kursy do Markocic i Zgorzelca; remonty dróg kołowych. Ponadto DOKP Wrocław miało przygotować wniosek do Ministerstwa Komunikacji w sprawie przedłużenia linii do Porajowa. Większość postulatów planowano zrealizować jeszcze w 1956 r.<sup>47</sup>

---

przesłano na kolej wrocławską, gdzie złomowano je w grudniu 1964 r., zob. *Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894–1991*, red. Michał Jerczyński, Poznań 2010, s. 314, 463.

<sup>47</sup> AAN, CZKD, sygn. 2, k. 234–238.

Ruch pociągów na kolei bogatyńskiej stopniowo wzrastał. Przykładowo, latem 1958 r. na linii Turoszów Wąsk. – Bogatynia uruchamiano siedem par pociągów. Cztery z nich prowadzono trakcją parową, natomiast pozostałe obsługiwały wagony motorowe. Na odcinku Bogatynia – Sieniawka kursowało osiem par pociągów. Aż siedem z nich obsługiwały wagony motorowe. W rozkładzie jazdy obowiązującym latem 1959 r. kursowanie uległo pewnym zmianom. Przede wszystkim otwarto odcinek Bogatynia – Markocice o długości 3 km. Było to zapewne efektem zgłaszanego w 1956 r. zapotrzebowania na zapewnienie komunikacji z tej miejscowości. Na nowym odcinku wprowadzono cztery pary pociągów motorowych. Kursowanie na linii Turoszów Wąsk. – Bogatynia ograniczono do sześciu par pociągów, z których trzy obsługiwano wagonami motorowymi. Natomiast do dziesięciu par zwiększyła się liczba połączeń z Bogatyni do Sieniawki (ze względu na wykorzystanie wagonów motorowych na odcinku do Markocic obsługę połowy kursów do Sieniawki przejęły składy prowadzone trakcją parową)<sup>48</sup>.



Il. 6. Wagon motorowy mija zabudowania Bogatyni, przejeżdżając przez ul. 1 Maja. Lata 50. XX w. Ze zbiorów Łukasza Kamińskiego.

<sup>48</sup> *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 1 czerwca 1958 r.*, Warszawa 1958; *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 31 maja 1959 r.*, Warszawa 1959.

Z dniem 1 VII 1959 r. zlikwidowano Zarząd Kolei Dojazdowych DOKP Wrocław, pod który podlegały koleje bogatyńska i wrocławska. Bogatyńską Kolej Dojazdową podporządkowano odpowiednim służbom kolei normalnotorowych wrocławskiego DOKP, które sprawowały odtąd bezpośrednie kierownictwo i nadzór nad działalnością jednostek organizacyjnych kolei wąskotorowej. Jednocześnie dla kolei bogatyńskiej wprowadzono zwierzchni nadzór Centralnego Zarządu Kolei Dojazdowych<sup>49</sup>. Fakt ten miał wpływ na marginalizowanie znaczenia tej kolei w ramach centralnego zarządzania. W marcu 1959 r., podczas konsultacji w DOKP Poznań, uznano, że tamtejszy Zarząd Kolei Dojazdowych może przejąć zarówno kolej wrocławską, jak i bogatyńską, do czego jednak nie doszło (ostatecznie przejęta została jedynie kolej wrocławska)<sup>50</sup>.

W kolejnych latach pojawiły się także inne czynniki wpływające na spadek znaczenia kolei bogatyńskiej. Wśród nich należy wspomnieć o zarządzeniach dotyczących podziału usług transportowych pomiędzy kolej i komunikację samochodową<sup>51</sup>. Autobusy zamiast uzupełniać przewozy kolejowe, zaczęły dominować na części linii znaczenia lokalnego, a zwiększenie częstotliwości ich kursowania umożliwiła m.in. poprawa stanu sukcesywnie remontowanych dróg w okolicach Bogatyni. Ponadto, jak już wspomniano, pod koniec lat 50. XX w. rozważano rozbiórkę kolei i zastąpienie odcinka Bogatynia – Turosszów linią normalnotorową. Znaczący wpływ na sytuację kolei miała również decyzja Rady Ministrów z 1958 r. o budowie kombinatu górnico-energetycznego, którego działalność oparta była na wydobywaniu i wykorzystaniu do produkcji energii węgla brunatnego. Zaplanowane zostało powiększenie odkrywki Turów I, a także powstanie elektrowni i odkrywki Turów II, która miała objąć część torowiska kolei wąskotorowej<sup>52</sup>. Jednocześnie ruszyły prace nad przedłużeniem linii normalnotorowej z Turosszowa do Bogatyni, której nie udało się jednak doprowadzić w głąb miasta ze względu na jego ciasną zabudowę. Zaprojektowany odcinek normalnotorowy dwukrotnie przecinał linię kolei wąskotorowej, dlatego w 1960 r. zawieszono przewozy z Turosszowa do Bogatyni Wąsk. Ukończone połączenie normalnotorowe otwarto wraz z nowym rozkładem jazdy, ważnym od 28 V 1961 r. W tym czasie na kolei

<sup>49</sup> Zarządzenie Ministra Komunikacji Nr 103 z dnia 3 VI 1959 r. w sprawie zniesienia zarządu kolei dojazdowych we Wrocławiu, „Biuletyn Ministerstwa Komunikacji” 1959, 18, poz. 134, s. 188.

<sup>50</sup> *Wrocławska Kolej Wąskotorowa*, s. 200.

<sup>51</sup> Uchwała nr 415 Rady Ministrów z 6 X 1959 r. w sprawie podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem kolejowym i transportem samochodowym, „Monitor Polski” 1959, 96, poz. 508.

<sup>52</sup> Bena, *Polskie Górne Łużyce*, s. 452–453.

wąskotorowej uruchamiano jeszcze pociągi na odcinkach z Bogatyni do Markociec (cztery pary) i Sieniawki (11 par)<sup>53</sup>.

Zgodnie z zarządzeniem ministra komunikacji z dniem 1 VII 1961 r. zamknięte zostały stacje i przystanki na liniach Bogatynia – Sieniawka i Bogatynia – Markocice. Przewóz pasażerów realizowany przez Bogatyńską Kolej Dojazdową przekazano przedsiębiorstwu PKS we Wrocławiu<sup>54</sup>. Jako ciekawostkę warto odnotować, że w 1961 r. przejazd kolei wąskotorowej utrwalono podczas nagrań do filmu *Złoto*<sup>55</sup>. Rozbiórka kolei wąskotorowej zakończyła się w 1964 r. Wcześniej partiami wywożono z niej tabor. Prace przy załadunku i rozładunku taboru wąskotorowego prowadziła załoga pociągu ratunkowego kolei normalnotorowej Parowozowni I kl. w Węglińcu. Przykładowo, 22 IV 1961 r. przywiozła ona na kolej parowóz Tx4-1392, a inny załadowała do wywiezienia. Po raz kolejny pociąg ratunkowy pracował w Bogatyni w dniach 20–21 X 1961 r. Przeprowadzono wówczas załadunek parowozu T3-1043 wraz z tendrem. W kolejnym etapie, na podstawie polecenia Zarządu Trakcji DOKP Wrocław z 28 X 1961 r., wywieziono wagony. W dniach 29–30 X 1961 r. na platformy normalnotorowe załadowano sześć wąskotorowych wagonów osobowych, a dzień później kolejnych dziewięć. Ostatni raz pociąg ratunkowy został użyty do wywożenia taboru kolei bogatyńskiej w dniach 28–29 VII 1962 r. Z parowozowni przeciągnięto parowóz Tx4-1392, który załadowano na wagon normalnotorowy<sup>56</sup>.

Po likwidacji kolei bogatyńskiej dworzec i równię stacyjną przekształcono w plac manewrowy i siedzibę PKS. Do dziś zachowało się kilka śladów po dawnej kolei. Wśród nich warto wymienić budynek dworca, rampę przeładunkową i most kolejowy nad rzeką Miedzianką, który obecnie jest wykorzystywany jako kładka dla pieszych.

<sup>53</sup> *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 28 maja 1961 r.*, Warszawa 1961.

<sup>54</sup> Zarządzenie Ministra Komunikacji z 8 VI 1961 r. w sprawie zamknięcia stacji i przystanków osobowych na odcinkach Bogatyńskiej kolei dojazdowej Bogatynia – Sieniawka i Bogatynia – Markocice oraz przejścia zadań transportu kolejowego na tych odcinkach przez transport samochodowy PKS, „Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych”, 1961, nr 12, poz. 81, s. 207.

<sup>55</sup> Premiera filmu odbyła się w październiku 1962 r. Wiadomo, że po zakończeniu zdjęć na planie, w drodze powrotnej do Bogatyni doszło do wykolejenia parowozu.

<sup>56</sup> Pismo Oddziału Trakcji w Legnicy do Parowozowni I kl. Węglińców w sprawie załadunku wagonów wąskotorowych, Legnica 3 XI 1961 r. i książka pociągu ratunkowego z 1961 r., zob. Szklarek, *Saksońska Kolej Wąskotorowa*, s. 83–89.





Il. 7. Most kolejowy nad rzeką Miedzianą w Bogatyni. Obecnie kładka dla pieszych. 20 X 2021 r. Fot. Paweł Jakuboszczak.



Il. 8. Dawny budynek dworca kolei wąskotorowej w Bogatyni. 20 X 2021 r. Fot. Paweł Jakuboszczak.



Il. 9. Parowóz T3-1043 dawnej kolei węglowej zachowany w muzeum w Sochaczewie. 5 XI 2021 r. Fot. Paweł Jakuboszczak.

Jak już wspomniano, Bogatyńska Kolej Dojazdowa nie była pierwszą koleją (z powstałych w wyniku podziału Saksońskiej Kolei Wąskotorowej), na której udało się uruchomić przewozy w okresie powojennym. Znacznie wcześniej nastąpiło to na odcinkach czeskim i niemieckim.

### **Dalsze losy linii po stronie czeskiej i niemieckiej**

W wyniku podziału linii w 1945 r. Czechosłowacja otrzymała odcinek Hermanice – Frýdlant, natomiast na terenie Radzieckiej Strefy Okupacyjnej w Niemczech pozostał odcinek z Żytawy do granicy na Nysie Łużyckiej. Poza tym w NRD znalazły się linie wąskotorowe Żytawa – Bersdorf – Jonsdorf i Bersdorf – Oybin, uruchomione w 1890 r. przez firmę Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft. Na odcinku z Żytawy do posterunku odgałęźnego przy moście na Nysie (Neißebrücke) wykorzystywały one fragment linii w kierunku Bogatyni. To właśnie na odcinkach do Jonsdorfu i Oyбина w maju 1945 r. zostały uruchomione przewozy pod zarządem Deutsche Reichsbahn. Niestety kolei nie ominęły reparacje wojenne. W niedługim czasie po wznowieniu ruchu Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich wywoził



z niej większość parowozów. Należy dodać, że do prowadzenia przewozów wykorzystywano także krótki odcinek od posterunku odgałęźnego przy moście na Nysie w kierunku granicy, który po rozbiórce w 1945 r. kończył się w km 1,84. Eksploatowano go jako bocznice do rzeźni do lutego 1961 r., a następnie zlikwidowano. Do sierpnia 1998 r. zachował się jeszcze budynek przy posterunku odgałęźnym, który został wówczas wyburzony. Pod koniec lat 80. XX w. rozważano zamknięcie kolei, jednak w wyniku rozmów środowisk zaangażowanych w jej zachowanie z Ministerstwem Kultury dostrzeżono jej znaczenie dla rozwoju kulturalno-historycznego regionu. W 1994 r. powołano spółkę Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft, która z początkiem grudnia 1996 r. przejęła majątek kolei. Do chwili obecnej realizuje ona rozkładowy ruch pociągów turystycznych, prowadzonych trakcją parową<sup>57</sup>.



Il. 10. Skład towarowy z parowozem 99 1757-6 na stacji w Żytawie. 15 VIII 2018 r. Fot. Piotr Wojciechowski.

Natomiast prowadzenie przewozów na odcinku Frýdlant – Hermanice przejęły pod koniec czerwca 1945 r. Československé státní dráhy. Jednak w wyniku przeprowadzonych badań rentowności linii kolejowych w kraju, z dniem 23 IX 1947 r. obsługę ruchu pasażerskiego przekazano komunikacji autobusowej. W 1951 r. linia została uznana za niepubliczną i funkcjonowała w ramach kamieniołomów

<sup>57</sup> Izydorczak, *Dzieje kolei wąskotorowych*, s. 98–99; Preuß, *Alles über Schmalspurbahnen*, s. 92; Ryszard Russak, *Kolej Zittau – Oybin – Jonsdorf*, „Świat Kolei”, 2001, 2, s. 26–28.

w Hermanicach na zasadach bocznicy kolejowej. Mieszkańcy okolicznych miejscowości domagali się jednak wznowienia ruchu pasażerskiego. Decyzja o jego przywróceniu zapadła w marcu 1957 r. Przystąpiono wówczas do niezbędnych prac remontowych. Ruch pociągów pasażerskich rozpoczęto 14 VII 1957 r. W dalszym ciągu realizowano także przewozy towarowe, lecz w kolejnych latach odnotowano ich spadek. Ostatecznie zawieszono je 13 VI 1964 r. W połowie lat 60. XX w. wprowadzono do ruchu nowe wagony osobowe. Pomimo to zainteresowanie przewozami było coraz mniejsze. Pogarszał się także stan torowisk. W związku z tym 13 I 1976 r. zawieszono również kursy pasażerskie, a w ich miejsce wprowadzono autobusy. W 1984 r. ogłoszono zamknięcie linii, a w latach 1996–1997 przeprowadzono jej rozbiórkę. Po pewnym czasie od momentu likwidacji, w 2004 r. powstał klub miłośników kolei, którzy postawili sobie za cel częściową rewitalizację linii. Jednym z efektów działalności było otwarcie muzeum kolei we Frydlancie w 2008 r. Obecnie prowadzone są prace nad odbudową torów na stacji Frýdlant<sup>58</sup>. Wśród wielu pozostałości po linii w dalszym ciągu można zobaczyć zabudowania stacji w Hermanicach, znajdującej się tuż za obecną granicą polsko-czeską. Zachowały się ruiny budynku dworca, parowozowni i magazynu towarowego.



Il. 11. Ruiny budynku dworca na stacji granicznej w Hermanicach. 20 X 2021 r. Fot. Paweł Jakuboszczak.

<sup>58</sup> Rettig, *Eisenbahnen*, s. 74–75.

## Podsumowanie

Konsekwencje II wojny światowej wpłynęły destabilizująco na działalność linii wąskotorowej Żytawa – Hermanice – Frýdlant, przerywając dotychczasową formę działalności przewozowej. W wyniku zmiany granic i podziału linii pomiędzy trzy państwa najdłuższy odcinek przypadający Polsce został pozbawiony większości taboru i stacji stycznych z koleją normalnotorową. Napięta sytuacja polityczna dotycząca ostatecznego kształtu granicy polsko-czechosłowackiej i rozbiórka części linii na granicy polsko-niemieckiej wpłynęły na niewznowienie przewozów międzynarodowych. W nowej rzeczywistości poszczególne odcinki napotykały liczne trudności. W przypadku polskiej części konieczna była reorganizacja linii poprzez jej połączenie z koleją węglową, przedłużoną do nowo powstałej stacji normalnotorowej w Turowszowie. W pierwszym okresie jej działalności trudności w bieżącej eksploatacji powodowało m.in. skrzyżowanie torów z koleją elektryczną kopalni „Turów”. Kolejnym zagrożeniem dla funkcjonowania linii były plany przebudowy odcinka do Bogatyni na normalnotorowy oraz tendencja do przekazywania przewozów z nierentownych tras na rzecz PKS. Kres działalności kolei bogatyńskiej położyły plany rozbudowy KWB „Turów”, której odkrywka w kolejnych dekadach pochłonięła miejscowości, przez które przebiegała. Na sytuację odcinka czeskiego, na którym kilkakrotnie ograniczano i wstrzymywano przewozy, wpłynęła głównie kwestia rentowności. Istotnym problemem był także zły stan infrastruktury torowej. Najwięcej szczęścia miał krótki odcinek pozostały na terenie Niemiec. Do dziś zachował się tam fragment linii z Żytawy do dawnego posterunku odgałęźnego przy moście na Nysie, stanowiący fragment popularnej kolei muzealnej.

## BIBLIOGRAFIA

Archiwum Akt Nowych w Warszawie

Ministerstwo Finansów w Warszawie, sygn. 2336.

Ministerstwo Kolei w Warszawie, sygn. 136.

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 15327, 15328.

Centralny Zarząd Kolei Dojazdowych, sygn. 2.

Ministerstwo Kolei w Warszawie, sygn. 452.

Archiwum Państwowe w Łodzi

Centralny Zarząd Przemysłu Bawełnianego w Łodzi, sygn. 4142.

„Biuletyn Ministerstwa Komunikacji”, 1959.

- „Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych”, 1961.
- „Monitor Polski”, 1947; 1959.
- „Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder” 1899.
- Urzędowe rozkłady jazdy pociągów z lat: 1951, 1958–1959, 1961.
- Bena Waldemar, *Polskie Górne Łużyce. Przyroda – historia – zabytki*, Zgorzelec 2003.
- Iwanek Marian, Orłowska Elżbieta, *Bogatynia i okolice. Zarys dziejów*, Jelenia Góra 1994.
- Izydorczak Michał, *Dzieje kolei wąskotorowych na Dolnym Śląsku*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. Dawid Keller, Rybnik 2012, s. 97–99.
- Jaros Jerzy, *Historia górnictwa węglowego w Polsce Ludowej (1945–1970)*, Warszawa–Kraków 1973.
- Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.
- Preuß Reiner, *Alles über Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Stuttgart 2012.
- Preuß Reiner, Preuß Erich, *Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Berlin 1980.
- Rettig Wilfried, *Eisenbahnen im Dreiländereck Ostachsen (D)/Niederschlesien (PL)/Nordböhmen (CZ)*, Bd. 2: *Neben-, Klein- und Schmalspurbahnen, Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, Bahnpost*, Freiburg 2011.
- Russak Ryszard, *Kolej Zittau – Oybin – Jonsdorf*, „Świat Kolei” 2001, 2, s. 26–28.
- Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894–1991*, red. Michał Jerczyński, Poznań 2010.
- Słownik geografii turystycznej Sudetów. Pogórze Izerskie*, t. 1: *A–Ł*, red. Marek Staffa, Wrocław 2003.
- Szklarek Zbigniew, *Saksońska Kolej Wąskotorowa w Bogatyni*, Bogatynia 2014.
- Szpotkański Adam, *Kotlina Turosszowska. Monografia miasta i gminy Bogatynia w okresie 1945–2010*, Legnica 2019.
- Taylor Zbigniew, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.
- Zintel Krzysztof, *Wąskotorowe lokomotywy elektryczne na tor 900 mm w kopalniach węgla brunatnego*, „Świat Kolei”, 2003, 6, s. 30–35.

## SUMMARY

The origins of the narrow-gauge railway from Żytawa (Zittau) via Bogatynia to Marokocice date back to the end of the 19<sup>th</sup> century. This railway route, then entirely within the boundaries of Saxony, was opened in 1884. As a result of an agreement between Germany and Austro-Hungary from 1900, a section to Frýdlant with a border station in Hermanice (Heřmanice) was put into use. The article presents the functioning of Bogatynia Local Railway, which came into being through the division of Saxon Narrow-Gauge Railway (Sächsische Schmalspurbahn Zittau – Hermsdorf) as a result of border changes following World War II. The new territorial division caused creation of three separate railway lines within the borders of Czechoslovakia, German Democratic Republic (until 1949 – Soviet Occupation Zone of Germany) and Poland. The cross-border rail traffic between Germany



and Czechoslovakia did not use these lines anymore. Furthermore, in the first postwar years, the part of the former Saxon Narrow-Gauge Railway within the borders of Poland was not used for, i.a., the following reasons: lack of connection with the railway system in the rest of the country, sparse settlement in the villages and town near the route, and high cost of renovation considered together with expected unprofitability. On top of that, in the so-called Żytawa Bulge (literally in Polish: Żytawa Sack/Bag), a reorganization of the region was underway and the borders were still being negotiated. In new geopolitical circumstances, the Bogatynia Local Railway was not launched until 1951, after a connection with the narrow-gauge railway line for coal transport to Turoszów had been established – a normal-gauge link to Turoszów had also been built. The Turoszów – Bogatynia – Sieniawka route was in use then. A few years later, in 1959, the section to Markocice was also reactivated. However, the functioning of the Bogatynia Local Railway was marred with various problems – for example, the traffic regulation at the crossing with the electric railway servicing the Turów Coal Mine proved to be a challenge. A serious risk for the existence of the discussed railway were also plans to convert the section to Bogatynia into a standard-gauge railroad, as well as a tendency to replace the unprofitable railway lines with bus links operated by the Polish Motor Transport Company (PKS). The factors presented above, together with plans to expand the size of the mine (which meant that some section of the railroad would have been dismantled) led to the closure of Bogatynia Local Railway in 1961. The Bogatynia–Turoszów section was then replaced with a standard-gauge link.

#### O AUTORZE

Paweł Jakuboszczak – absolwent dziedzictwa kultury materialnej i historii na Wydziale Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Wrocławskiego, asystent muzealny w Muzeum Piaseczna (w organizacji). Regionalista i społecznik, popularyzator dziejów Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej, autor opracowań o tematyce historyczno-kolejowej. Adres e-mail: [jakuboszczak.p@wp.pl](mailto:jakuboszczak.p@wp.pl)







DAWID KELLER

Koleje Śląskie

ORCID: [0000-0003-2586-3913](https://orcid.org/0000-0003-2586-3913)

## POLSKIE KOLEJOWE POROZUMIENIA GRANICZNE W OKRESIE PRL NA WYBRANYCH PRZYKŁADACH

### POLISH RAILWAY BORDER AGREEMENTS DURING THE PEOPLE'S POLISH REPUBLIC PERIOD ON SELECTED EXAMPLES

**ABSTRACT:** Among the issues that researchers have almost never analyzed is the railway cross-border traffic in the period of 1945–1989. The article presents the legal and organizational context of the relations between Polish, Czechoslovak and Soviet state railway entities in southeast Poland, outlines the related difficulties and international background, and reconstructs the course of crucial investments within the borderland, such as rebuilding of the Łupków border crossing.

**KEYWORDS:** railways, border agreements, transit, USSR, Czechoslovakia, operation and maintenance conditions

W historiografii istnieją zagadnienia, które nie doczekały się dotąd opracowania. Traktowane jako pewna oczywistość, w istocie umykają ze studiów i badań, faktycznie są natomiast kluczowe dla zrozumienia zjawisk o znaczeniu znacznie szerszym niż one same. Przykładem na to może być tło prawne w stosunkach transgranicznych między, zwłaszcza nominalnie „bratnimi”, narodami. W latach obowiązywania tych ustaleń była to codzienność, a wyjaśnienie takich lub innych zapisów aktów prawnych czy działań służb granicznych lub kolejarzy nie było możliwe. Ale, jak pokazali już badacze zagraniczni, tłem dobrosąsiedzkich relacji bywały nie zawsze pokojowe negocjacje<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Falk Flade, *Beyond Socialist Camaraderie. Cross-border Railway between German Democratic Republic, Poland and Soviet Union (1950s–60s)*, „The Journal of Transport History”,

Jak zostało to udokumentowane w przygotowywanym do druku tomie *Kolej wobec granicy*, po 1945 r. linie kolejowe w Polsce zostały przecięte przebiegiem wytyczonych, najpewniej bez udziału czynników kolejowych, granic w kilkudziesięciu punktach. Najczęściej były to także podziały trwałe i nigdy już nie odbudowano przebiegających tamtędy szlaków. Wymuszone podziały przyczyniły się również do tego, że najczęściej zachowywano przewozy przez granicę na liniach magistralnych, gdzie istniejący ruch, nawet przy będących konsekwencją przebiegu granicy zmianach kierunków migracyjnych, nadal pozostał dość silny. Inaczej było na liniach lokalnych, gdzie granica ograniczała także codzienne migracje i, jak na Warmii i Mazurach czy na Dolnym i Górnym Śląsku, przecięte granicą linie prowadziły „donikąd” i ostatecznie zaniedbane, o ograniczanych przewozach, konsekwentnie stawały się reliktem (np. Pilszcz – Baborów – przed 1945 r. linia kończyła się w Opawie).

Ciekawostką pozostaje fakt, że pomimo haseł o „bratnich” narodach, w istocie przewozy pasażerskie na liniach transgranicznych w całej epoce po 1945 r. były konsekwentnie ograniczane. Pomijając formalne utrudnienia paszportowe, nawet w dobie relatywnej liberalizacji np. w latach 70. XX w., sytuacja nie ulegała tutaj znaczącej zmianie (o czym świadczy lektura rozkładów jazdy)<sup>2</sup>. Zdarzały się także przypadki istnienia ruchu transgranicznych pociągów pasażerskich, niedostępnych jednak dla podróżnych, które przeznaczano dla personelu kolejowo-celnego. Szczególnym przykładem pozostaje tutaj przejście Bohumin – Chałupki (z trzema parami pociągów dla pracowników z Czechosłowacji) czy Medzilaborce – Łupków<sup>3</sup>.

Faktycznie jednak wiedza historyków o kolejowych przejściach granicznych po 1945 r. jest w istocie znacząco ograniczona. Pomijając wspomnienia dwie

---

40 (2019), 2, s. 251–269 (tekst powstał na podstawie akt niemieckiej proweniencji); Tomáš Nigrin, *Kontakty transportowo-polityczne między Kolejami Czechosłowackimi a Polskimi Kolejami Państwowymi w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w.: bratnia współpraca czy ochrona własnych interesów?*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2017, s. 365–378 (tekst powstał na podstawie akt czeskiej proweniencji).

<sup>2</sup> W 1980 r. na granicy wschodniej czynne były jedynie przejścia w Kuźnicy (430 tys. odprawionych, w 1989 r. 1133,2 tys.), Terespolu (odpowiednio 1037,8 tys. i 1867,8 tys.) oraz Medyce (552,7 i 665,5 tys.). Na granicy południowej w Muszynie (290,5 i 850,1 tys.), Zebrzydowicach (1423 i 3943,8 tys.) oraz Międzyzlesiu (248,6 i 366,5 tys.), a na zachodniej w Zgorzelcu (1068,7 i 1123,9 tys.), Zasiękach (316,2 i 358,3 tys.), Kunowicach (1694,4 i 3132,8 tys.) oraz Szczecinie Gumieńcach (556,2 i 1051 tys.). Teofil Lijewski, *Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej*, „Zeszyty Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN”, 23 (1994), s. 25.

<sup>3</sup> Archiwum Narodowe w Krakowie Ekspozytura w Spytkowicach (dalej: ANKES), Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie (dalej: PDOKP), sygn. 488/7, k. 7, 108.

prace historyków europejskich, odnotować należy opracowania poświęcone przekraczaniu granic w czasie wielkich migracji (powojennej i 1968 r.<sup>4</sup>).

Obszarowa struktura zarządzania Polskimi Kolejami Państwowymi (w terenie Dyrekcje Okręgowe, w latach 1975–1983 także Dyrekcje Rejonowe<sup>5</sup>) funkcjonowała do 1998 r. Zachowana w archiwach państwowych spuścizna aktowa nie jest jednak spójna i (mimo istnienia normatywów kancelaryjno-archiwalnych przedsiębiorstwa) w istocie każda z dyrekcji przekazała do nich różne rodzaje akt (np. Katowice, Warszawa Lublin, Kraków, Wrocław, Poznań). Wśród akt pochodzących z byłej Południowej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie (uzupełniająco także dyrekcji lubelskiej) zachowały się bogate i cenne archiwalia dotyczące kolejowych przejść granicznych oraz organizacji ich funkcjonowania. Pozwalają one na odtworzenie części (nie są niestety, najpewniej, kompletne) uwarunkowań dla przejść granicznych Polski z ZSRR poniżej Rawy Ruskiej oraz dla całej granicy polsko-czechosłowackiej (te ostatnie staną się tematem odrębnego studium).

## Studia przypadków – granica z ZSRR

Dnia 22 IV 1963 r. podpisana została umowa pomiędzy Polską (ściślej Polską Rzeczpospolitą Ludową) a ZSRR regulująca kwestie kolejowo-graniczne<sup>6</sup>, nosząca

<sup>4</sup> Por. np.: *Obcy w domu. Wokół Marca ,68 = Estranged. March ,68 and Its Aftermath*, katalog wystawy, red. Justyna Koszarska-Szulc, Natalia Romik, Warszawa 2018; Jiří Friedl, *Domů, a za svobodou. Role Československa v migracích obyvatel Polska v letech 1945–1948*, Praha 2020; Halina Hila Marcinkowska, *Wieczni tulacze. Powojenna emigracja polskich Żydów*, Warszawa 2019 (reportaż).

<sup>5</sup> Nie zachowały się z nich żadne (!) pozostałości aktowe wyodrębnione w zespoły archiwalne w archiwach państwowych, ani w zespołach dyrekcyjnych.

<sup>6</sup> Jej podstawą był zapis umowy międzypaństwowej stwierdzający, że „art. 26. 1. Komunikację na drogach kolejowych, wodnych, szosach i innych drogach przeciętnych linią granicy oraz przejściami granicznymi na tych drogach ustalają specjalne porozumienia między Umawiającymi się Stronami. 2. W miejscach przecięcia linii granicy przez drogi kolejowe, wodne, szosy i inne drogi każda z Umawiających się Stron ustawia na swoim terytorium i utrzymuje w należyтым stanie odpowiednio szlabany i specjalne znaki. 3. Umawiające się Strony będą stosowały odpowiednie środki w tym celu, ażeby otwarte dla ruchu odcinki dróg kolejowych, wodnych, szos i innych dróg w miejscach ich przecięcia linią granicy były utrzymywane w stanie sprawności. Naprawy tych dróg dokonuje każda z Umawiających się Stron do linii granicy na swój koszt. Wyjątki od tej zasady mogą być przewidziane w porozumieniach między właściwymi naczelnymi władzami obu Umawiających się Stron”. Umowa między rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o stosunkach prawnych na polsko-radzieckiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych, podpisana w Moskwie dnia 15 II 1961 r. – Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej (dalej: Dz.U. RP) 1961, nr 47, poz. 253. Warto zauważyć, że umowa ta zachowuje nadal swoją ważność. Poprzednikiem była Umowa między Rządem

nazwę „Umowy [...] o kursowaniu polskich pociągów tranzytowych na odcinku kolei Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich”<sup>7</sup>. Podpisana na szczeblu rządowym, ich pełnomocnikami byli ministrowie komunikacji Józef Popielas i Borys Pawłowicz Bieszczew. Regulowała ona przewozy pasażerskie, towarowe i pasażersko-towarowe (mieszane) po torze 1435 mm na odcinku granica państwa: Niżankowice – Chyrów – Starżawa – granica państwa. Obsługę zapewniało PKP, również w zakresie odpowiedzialności dyscyplinarnej. Zapewniono zatem wyłączenie polskich kolejarzy z obcego ustawodawstwa. Przekraczanie granicy przez personel odbywało się za okazaniem legitymacji służbowych oraz wykazów imiennych (sporządzanych w czterech egzemplarzach). Podróżni przekraczali granicę bez kontroli celnej i paszportowej, a im samym uniemożliwiono wsiadanie / wysiadanie na terenie ZSRR, a także przebywanie na mostkach wagonowych – w związku z tym stosowano zamykanie wagonów. Przewidywano również, choć opcjonalnie, konwojowanie pociągów przez służby kraju tranzytowego. Opłaty za przejazdy tranzytowe ustalano w trybie „płatności z tytułu obrotu towarowego”.

Sama umowa miała charakter ogólny, gdyż szczegółowe warunki tranzytu określały Przepisy o kursowaniu pociągów kolei Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej tranzytem przez koleje Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich na tym odcinku, podpisane 16 V 1963 r. w Warszawie przez D. Tarantowicza i W. Gawriłowa<sup>8</sup>. Zezwolono wówczas na przewóz przesyłek bagażowych, ekspresowych, towarowych oraz poczty. Przewozy dopuszczono wyłącznie w porze dziennej, co stanowiło ważne ograniczenie przepustowości szlaku i wymuszało bądź prowadzenie ruchu o zmiennych w zależności od pory roku godzinach, bądź wykorzystywanie jedynie bezwzględnej pory dziennej (w rzeczywistości w kolejnych latach

---

Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o stosunkach prawnych na polsko-radzieckiej granicy państwowej, podpisana wraz z Protokołem końcowym w Moskwie dnia 8 VII 1948 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 18 XI 1948 r.). Jej postanowienia generalnie były tożsame. Wśród umów wykonawczych do obu umów (aktualnie znane są wyłącznie te po 1961 r.) znajdowały się te dotyczące poszczególnych przejść granicznych, w praktyce o dużym poziomie stabilności, powstające w wyniku dwustronnych negocjacji. To lokalnie wypracowywano szczegółowe zasady, natomiast w drażliwych kwestiach globalnych (np. skala ruchu) wydaje się, że operowano w ramach ustalonych wytycznych.

<sup>7</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 34–35v. Dz.U. RP 1963, nr 54, poz. 295.

<sup>8</sup> Co ciekawe, nie używano w tych dokumentach rzeczywistego prawnego statusu kolei w Polsce, czyli formy przedsiębiorstwa pod nazwą Polskie Koleje Państwowe. Por. Ustawa z dnia 2 XII 1960 r. o kolejach (Dz.U. RP 1960, nr 54, poz. 311) oraz Uchwała nr 189 Rady Ministrów z dnia 26 V 1961 r. w sprawie nadania statutu przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe” (Monitor Polski 1961, nr 47, poz. 210). ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 36–42. Dopiero w samych, cytowanych w artykule, instrukcjach odwoływano się już do nazwy PKP.

odstąpiono od tego ograniczenia). Szczegółowe ustalenia rozkładowe miała ustalić, na podstawie delegacji zawartej w przepisach, konferencja dwustronna na szczeblu obszarowych struktur administracji kolejowej. Obsługę taborową w całości zapewniała strona polska, natomiast strona ZSRR deklarowała pomoc medyczną w nagłych wypadkach, a kierownikom pociągów na stacjach Niżankowice i Starżawa możliwość uzyskania połączenia telefonicznego z Polską. Koleje ZSRR zezwalały polskiemu personelowi na korzystanie z pomieszczeń służbowych i bytowych oraz na przebywanie na wydzielonym terenie kolejowym na obszarze tego kraju. Na odcinku tranzytowym obowiązywały przepisy ruchu dyrekcji lwowskiej, które zobowiązano się udostępnić stronie polskiej do celów szkoleniowych. Formularze rozkazów szczególnych (dwujęzyczne) należało jednak wypełniać wyłącznie w języku rosyjskim (zresztą zasada ta dotyczyła wszystkich dokumentów związanych z przewozem). Strona rosyjska na stacjach wyposażonych w urządzenia do nawadniania parowozów deklarowała możliwość skorzystania z nich przez lokomotywy pociągów tranzytowych, natomiast nie zapewniała paliwa ani smarów. Sam tabor powinien natomiast być w pełni sprawny. Dopuszczalne wyłączenie z powodu awarii na terenie odcinka tranzytowego realizowane było jednak wyłącznie taborem składu, pod nadzorem miejscowych kolejarzy. Wagony uszkodzone winny były zostać naprawione w ciągu maksymalnie trzech dób (jeśli konieczne było sprowadzenie części zamiennych) i odesłane z kolejnym składem tranzytowym. W przepisach umieszczono również szczegółowe zasady dotyczące ruchu pociągów, wymiany odpowiednich dokumentów czy sporządzanych wykazów. Punktem odniesienia były dla całości tych postanowień zapisy dwóch umów międzynarodowych opracowanych i uzgodnionych przez członków Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD, Организация сотрудничества железных дорог), tj. Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS) oraz Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Osobowej (SMPS)<sup>9</sup>. Do przepisów dołączono również wzory odpowiednich druków<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Ostatnie redakcje z 2015 r. Jej pierwsze wydanie było ważne od 1 XI 1951 r. Towarzyszyły im, od 1951 r.: Taryfa przewozowa kolejną pasażerów, bagażu i bagażu towarowego w bezpośrednim ruchu kolejowym (obecnie MPT); Jednolita taryfa tranzytowa na przewóz towarów przez kraje, których koleje uczestniczą w Umowie o przewozie kolejną towarów w bezpośrednim ruchu międzynarodowym (ETT); Zasady wzajemnego użytkowania wagonów w ruchu międzynarodowym (PPW) oraz Zasady rozliczeń do Umów MPS i MGS. <https://www.seim-tsz.pl/prof-m-antonowicz-prezentuje-historie-powstania-i-podstawowe-zadania-oszd/> (dostęp: 26 IV 2022); <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/umowy-miedzynarodowe> (dostęp: 26 IV 2022).

<sup>10</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 48–50.

Warto zauważyć, że drobiazgowo regulowane przepisy wymagały oczywiście czasami poprawy. Było tak np. w 1964 r., gdy strona radziecka wniosowała o zmianę miejsca kontroli wykazów wagonowych<sup>11</sup>. Jak wspomniano wyżej, wszelkie ustalenia podejmowano na dwustronnych konferencjach na szczeblu (najczęściej lokalnym). Co ciekawe, zdecydowaną większość spisanych ustaleń zajmowały kwestie dotyczące magistralnej linii prowadzącej przez Medykę. Sprawy tranzytowe były jakby drugorzędne, albo cała uwaga koncentrowała się tam na szczegółowych wytycznych techniczno-ruchowych, których nie było potrzeby szerzej uzgadniać.

Przykładowo we Lwowie, od 2 do 10 IV 1973 r.<sup>12</sup>, przedstawiciele dyrekcji krakowskiej i lwowskiej, opierając się na omawianych wyżej normach międzynarodowych oraz na ustaleniach konferencji w Cottbus między przedstawicielami PRL, ZSRR i NRD „w sprawie ustalenia wielkości przewozów ładunków handlu zagranicznego” (8–14 lutego)<sup>13</sup>, ustalili, że między Medyką a Mościskami II po torze szerokim kursować będzie dziennie 27 par pociągów<sup>14</sup> w tym pięć pasażerskich<sup>15</sup>, a po torze normalnym pięć par składów towarowych<sup>16</sup>. Na odcinku tranzytowym przewidziano jedną parę pociągów mieszanych, dwie pary pociągów pasażerskich oraz jedną (!) parę pociągów towarowych (kierowanych na przejście w Łupkowie<sup>17</sup>)<sup>18</sup>. Odcinek z Medyki mógł być obciążony taborem o nacisku do 23 ton/oś, z wyjątkiem cystern przestawionych na tor normalny (z mazutem), gdzie ograniczono nacisk do wartości 20 ton/oś. Maksymalna długość pociągów wynosiła po torze szerokim 100 wagonów (720 m), a po torze normalnym 70 wagonów

<sup>11</sup> *Ibidem*. Tłumaczenie telegramu z języka rosyjskiego, b.p.

<sup>12</sup> Wcześniejsza konferencja odbyła się w Zakopanem w dniach 9–15 IV 1972 r. Jej ustalenia traciły swą ważność wraz z podpisaniem protokołem nowej.

<sup>13</sup> Podczas tej konferencji ustalono także, że przestawienie cystern kolei SŽD (Советские железные дороги) z mazutem dla PKP będzie realizowane na stacji Mościska II, natomiast sam przewóz odcinkiem granicznym będzie realizowany taborem PKP. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 288.

<sup>14</sup> Rozkład jazdy pociągów towarowych. *Ibidem*, k. 296. Wykaz obrotów lokomotyw. *Ibidem*, k. 298.

<sup>15</sup> Ściślej rzecz biorąc, cztery pary. Jedna to był podsyl wagonów do pociągu „Varna”. *Ibidem*, k. 295.

<sup>16</sup> *Ibidem*, k. 299. Składy te w większości (4) wykorzystywano jako podsyl wagonów próżnych, natomiast jedna para obejmowała przewóz cystern mazutowych.

<sup>17</sup> Szerzej w dalszej części tekstu.

<sup>18</sup> Rozkład jazdy. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 301–302. Godziny odjazdów jednego z pociągów (w stronę Krościenka, najpewniej towarowego, sądząc po numerze), a także wieczornego kursu mieszanego w stronę Przemysła, został zmieniony „na żądanie” dyrekcji lwowskiej we wrześniu 1973 r. Czas jazdy w stronę Krościenka wynosił od 125 do 130 minut dla pociągów mieszanych i 79 minut dla pociągu pasażerskiego.



– w obu przypadkach bez ograniczeń ciężaru<sup>19</sup>. Maksymalne dopuszczalne prędkości ustalono na 70 km/h (po stronie radzieckiej, na obu torach) i 45 km/h (po stronie polskiej)<sup>20</sup>. Zakładano formowanie zwartych składów (do 84–86 wagonów w dwuosiowym przeliczeniu, maksymalnie 100 wagonów) z rudą, uzupełnionych odrębnymi częściami z jednorodnym ładunkiem (węglem, zbożem, produktami naftowymi, surówką i metalem), bądź też składów z jednorodnym ładunkiem albo złożonych z oddzielonych grup poszczególnych ładunków (masowych)<sup>21</sup>. Nie przewidywano zatem przewozu drobniejszych ładunków. Określono także szczegółowe zasady obrotu lokomotyw. Każdego miesiąca, pod koniec pierwszej dekady, przedstawiciele obu dyrekcji spotykali się roboczo naprzemiennie po obu stronach granicy, na terenie działania obu dyrekcji (a więc także w Jagodinie i Dorohusku, konsultowanych z dyrekcją lubelską)<sup>22</sup>.

O stopniu skomplikowania ruchu pociągów międzynarodowych może świadczyć fakt, że ustalone do ruchu w 1973 r. pociągi pasażerskie<sup>23</sup> były efektem decyzji podjętych w czasie Europejskiej Konferencji Rozkładu Jazdy w St. Gallen (18–29 IX 1972 r.) oraz konferencji w Budapeszcie (24–31 I 1973 r.). Długość składów zależała od bieżących potrzeb i mogła być zwiększana. Obsługę trakcyjną i konduktorską zapewniała dyrekcja lwowska, natomiast wagony sypialne na całej trasie były prowadzone przez polskich konduktorów. Przekładanie wózków odbywało się w Przemyślu i Wadul Seret (właściwie Vadul-Siret). Wodę uzupełniano na obu wymienionych stacjach. Uzgodniono także zachowanie ważności „Tymczasowego trybu operatywnego planowania, rachunku analizy i materialnej odpowiedzialności Lwowskiej Kolei i Krakowskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych za wykonanie planów przekazywania ładunków handlu zagranicznego i pociągów, a także za wykorzystanie lokomotyw na przejściu granicznym

---

<sup>19</sup> Dopuszczalne było wyprawienie składów dłuższych, ale wymagano każdorazowego uzgodnienia dyżurnych ruchu.

<sup>20</sup> Podobna sytuacja była w odniesieniu do prędkości na zwrotnicach wjazdowych do obu stacji. Generalnie stan techniczny linii po polskiej stronie nie był najlepszy.

<sup>21</sup> Wykaz przewiezionych towarów w I kwartale 1973 r. na przejściu Medyka – Mościska II. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 303 (w relacji do Polski), k. 304 (w relacji do ZSRR). Przewieziono wówczas 310,3 tys. t węgla i 5,1 tys. t „samochodów”.

<sup>22</sup> *Ibidem*, k. 302.

<sup>23</sup> Lwów – Przemyśl – Lwów (64/63) zestawiony z wagonów dyrekcji lwowskiej (pięć sztuk, II klasy, po 68 miejsc siedzących), Lwów – Przemyśl – Lwów (66/65) zestawiony również z wagonów dyrekcji lwowskiej (5–8 sztuk II klasy oraz wagon serii Fg – pocztowo-bagażowy), oraz dwa ekspresy: Warszawa – Lwów – Wadul Seret – Mangalia – Warna (61/62 „Warna”) oraz Warszawa – Lwów – Bukareszt – Sofia (25/26 „Karpaty”).

Mościska II – Medyka<sup>24</sup>. Do porozumienia dołączono, nowe wersje (znanych skądinąd<sup>25</sup>) przepisów. Wagi wagonowe na stacjach Mościska II (1435 mm) oraz Żurawica i Medyka (1520 mm) planowano kontrolować w kwietniu i listopadzie każdego roku. Dodatkowo raz na pół roku kontrolowano widoczność sygnałów, a raz w roku sprawność działania blokady liniowej. Ustalono, że wagony obce nie mogą przebywać na obu granicznych stacjach dłużej niż 40 h. Stwierdzano także, że sprawy odprawy wagonów z olejem roślinnym dla NRD zostały ustalone w czasie trójstronnej konferencji w Brześciu w lipcu 1972 r. Z kolei w drugim kwartale 1973 r. zaplanowano spotkanie specjalistów eksploatacji trakcji elektrycznej w celu omówienia szczegółów technicznych jej eksploatacji na odcinku granicznym<sup>26</sup>.

Od 10 do 21 III 1969 r w Lublinie odbyła się z kolei konferencja w *sprawach specjalnych*, czyli o warunkach prowadzenia ruchu w razie wojny. Określała ona skalę przewozów wojskowych na przejściu Dorohusk – Jagodin (24 pary pociągów stałych oraz sześć zapasowych na torze szerokim, oraz 24 pary pociągów stałych i cztery zapasowe na normalnym), prowadzonych według moskiewskiego czasu<sup>27</sup>. Normatywne obciążenie wynosiło 1200 t (w 1973 r. 1500 t<sup>28</sup>, w 1979 r. 2200 t z Jagodina, 1800 t z Dorohuska, wojskowe 1500 t<sup>29</sup>), a długość składów (bez lokomotywy) 600 m. Zezwalało jednocześnie na wyprawianie (w razie potrzeby, po

<sup>24</sup> ANKES. PDOKP, sygn. 488/1, k. 282–292.

<sup>25</sup> Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku granicznym Medyka – Mościska II, Instrukcja o prowadzeniu pociągów tranzytowych PKP na odcinku Niżankowice – Starżawa Lwowskiej Dyrekcji po torze 1435 mm, Instrukcję obsługi zrk systemu elektroberłowego przy prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku Przemyśl – Bakończyce – Niżankowice i Starżawa – Krościenko. Przedłużono także na kolejny rok ważność Instrukcji eksploatacji i remontu urządzeń sieci i zasilania w strefie granicznej między ZSRR i PRL. *Ibidem*, k. 287.

<sup>26</sup> *Ibidem*, k. 282–292.

<sup>27</sup> Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej: AP Lublin), Wschodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Lublinie (dalej: Wschodnia DOKP), sygn. 2/5, s. 1. Co warte odnotowania, odręczna adnotacja na dokumencie z 8 IX 1999 r. nadaje mu status „zastrzeżone” (w miejsce pierwotnego „tajne”). Może być to skutkiem pochodzenia teczki aktowej, na której odbito pieczętkę „PKP SA Dyrekcja Infrastruktury Kolejowej Wydział Spraw Obronnych w Warszawie Terenowy Dział Spraw Obronnych” (w Lublinie). Nadal nie są znane historiografii te struktury w ramach PKP. Wkrótce potem akta te, po likwidacji Wschodniej DOKP w połowie 1998 r., zostały przekazane do Archiwum Państwowego. Por. Zbigniew Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego: technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009, s. 86–102.

<sup>28</sup> Zachowany dokument posiada odręczne notatki, związane z kolejną edycją spotkań, tym razem odbywającą się we Lwowie w 1973 r. Wersja z 1973 r. w stosunku do wcześniejszej zawiera dość liczne zmiany i dopiski, niewpływające jednak znacząco na ocenę dokumentu dla potrzeb niniejszego tekstu. Wyjątkiem mogą być jedynie zapisy dotyczące zapasowych rejonów załadowniczych. Protokół z 1973 r.: AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/6.

<sup>29</sup> AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/7, s. 1. Cały protokół z konferencji odbytej od 10 do 14 IX 1979 r. w Muszynie – *ibidem*.

uzgodnieniu) składów dłuższych (podwójnych, 2 x 600 m). Zakładano, że w przypadku przerwania łączności komunikacja miała odbywać się z wykorzystaniem *pisemnego porozumienia na zasadach kierunku uprzywilejowanego*, którym był, co politycznie było zrozumiałe, do Polski. Wcześniejsze (poza czasem *specjalnym*) transporty wojskowe miały być realizowane i ustalane *w trybie operatywnym*. Do ruchu przewidziano na torze szerokim lwowskie parowozy oporządzone w Dorohusku serii TE, Ł, ER, a na torze normalnym wszystkie typy serii Ty o nacisku na os do 21 t (oporządzone w Jagodinie, pochodzące z dyrekcji lubelskiej)<sup>30</sup>. Obie wymienione stacje były uznawane także za zwrotne, jednocześnie jednak nie zapewniało to drugiej stronie ani prawa do odpoczynku załóg, ani węgla czy wody<sup>31</sup>. Przyjęto dwuosobową obsadę składów dyrekcji lwowskiej oraz trzyosobową (maszynista, pomocnik, konduktor) dla pociągów dyrekcji lubelskiej. Ustalono także najniższe normy rezerwy wagonowej PKP na terenie kowelskiego rejonu przeładunkowego (60 jednostek, w tym 30 krytych, w tym 10 umeblowanych, 10 platform czterosiosowych oraz 20 platform dwuosiosowych). W Dorohusku podobna rezerwa wynosiła 10 wagonów. Ponownie widać zatem zasady planowania przyszłych działań, zakładanych jako możliwa interwencja sił ZSRR w innych krajach (nie tylko Polsce).

Określono także zasady transportu i czyszczenia cystern pod naładunek produktów naftowych oraz łączności. Te ostatnie opierały się na postanowieniach dwustronnych rozmów przedstawicieli ministerstw komunikacji w Moskwie od 7 do 12 XII 1959 r.<sup>32</sup> Wskazano tam konieczność „bezpośredniej łączności pociągowej telegraficznej i telefonicznej między stacjami granicznymi, łącza telefonicznego między łącznicami stacji granicznych, bezpośredniej dyspozytorskiej łączności między dyspozytorami pociągowymi sąsiednich rejonów przeładunkowych, bezpośredniej selektorowej łączności między wojskowymi komendantami sąsiednich rejonów przeładunkowych, telefonicznej i telegraficznej łączności między granicznymi oddziałami kolejowymi” oraz między obiema dyrekcjami<sup>33</sup>. Ustalono także, że dla sprawnego przejścia *w okres specjalny* konieczne jest maksymalne zwolnienie rejonów

<sup>30</sup> W 1979 r. wykorzystywano odpowiednio parowozy serii L lub lokomotywy spalinowe serii M62 na torze szerokim, a parowozy serii Ty wszystkich typów lub lokomotywy spalinowe serii ST44 (a więc również M62) po torze normalnym. *Ibidem*, s. 3.

<sup>31</sup> Wyjątkiem była sytuacja nadzwyczajna, wyjątkowa.

<sup>32</sup> Kolejna odbyła się w Warszawie od 16 do 25 XII (?) 1972 r. AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/5, s. 15.

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 7–8. Jednocześnie zrelacjonowano istniejący system oraz ówczesnie podejmowane inwestycje. *Ibidem*, s. 8–10. W protokole umieszczono także schemat rozmieszczenia poszczególnych linii telekomunikacyjnych na kontrolnym słupie granicznym (*ibidem*, s. 11).

przeładunkowych z wagonów (a więc ułatwienie przeładunku transportów wojskowych). W związku z tym w pierwszych dwóch–trzech dniach *okresu specjalnego* zabroniono zwiększania liczby składów podchodzących do rejonów ponad dobowe normy czasu pokoju, wstrzymanie składów eksportowych poza rejonami, przyspieszenie pracy przy zwalnianiu torów, przyspieszenie zwrotu wagonów próżnych, przeniesienie części prac (rozrząd, przeglądy techniczne) poza rejon, przyspieszenie przeładunku eszelonów i transportów do wyprawienia ich w miejsca docelowe, przyspieszenie odprawy granicznej eszelonów i transportów wojskowych według uproszczonych zasad specjalnych (na mocy dwustronnego porozumienia) oraz przyspieszenie wyjścia wagonów z naprawy (dla maksymalnego pozyskania taboru)<sup>34</sup>. *Okres specjalny* umożliwiał także (czasowo) wykonywanie drobnych napraw parowozów drugiej strony oraz (maksymalnie w ciągu pięciu dni od chwili jego rozpoczęcia) przekazanie w dzierżawę sześciu parowozów serii TE (od trzeciego dnia po dwa na dobę z parowozowni w Kowlu)<sup>35</sup>. Dodatkowo określono zasady przygotowania do prowadzenia ewentualnej odbudowy, uszkodzeń i awarii, zwłaszcza w obrębie rejonów przeładunkowych (w tym wzajemnej pomocy). Obszerne zapisy dotyczyły zapasowych rejonów załadunkowych oraz funkcjonowania rejonów przeładunkowych<sup>36</sup>.

Inna zachowana dokumentacja konferencji dwustronnych pochodzi dopiero z 1987 r. Wówczas obrady prowadzono w Brześciu od 30 marca do 4 kwietnia. Po raz kolejny widać, że w relacjach z kolejami ZSRR kluczową rolę odgrywał tranzyt do NRD, gdyż to ustalenia trójstronnej konferencji (tym razem w Prądocinie od 21 do 29 I 1987 r.) były podstawą tych dwustronnych negocjacji. Mimo upływu lat, nie zmieniała się w sposób drastyczny obsługa poszczególnych przejść. Przez Medykę – Mościska II zakładano kursowanie 26 par pociągów torem szerokim (w tym cztery pasażerskie) oraz pięciu par torem normalnym (cysterny z mazutem). Wyjątkiem był tranzyt, gdzie jedną parę pociągów mieszanych zastąpiła para pociągów pasażerskich, a dodatkowo kursowało aż sześć par pociągów towarowych. Podobnie nie zmieniały się maksymalne naciski na oś, natomiast (co jest efektem postępu technicznego

<sup>34</sup> *Ibidem*, s. 12–13.

<sup>35</sup> 25 X 1972 r. obie strony, na szczepku ministerstw, podpisały umowę określającą warunki dzierżawy. AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/7, s. 16.

<sup>36</sup> AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/5, s. 1–21. W konferencji brali udział przedstawiciele (dwustronnie) obu dyrekcji (łącznie z dyrektorami) oraz ministerstw komunikacji i obrony (*ibidem*, s. 22). Do protokołu dołączono liczne załączniki (dotyczące *okresu specjalnego*): wykaz maksymalnych szybkości i czasów jazdy (60 km/h), stacyjnych czasów krzyżowania, sposób prowadzenia ruchu na odcinku granicznym w sytuacji całkowitego przerwania łączności, wykaz obrotu lokomotyw, warunki dzierżawy parowozów serii TE i rozkłady jazdy. *Ibidem*, s. 23–67.

i wykorzystywania wagonów o większej liczbie osi) maksymalna długość składów wynosiła od 140 do 200 osi (na torze szerokim). Częściowo poprawiły się warunki ruchowe i maksymalna prędkość po stronie ZSRR wynosiła 80 / 70 km/h. Pozostałe zasady przewozu nie ulegały zmianie w stosunku do wcześniejszych ustaleń. Na odcinku granicznym owe cztery pary pociągów pasażerskich stanowiły wspomniane już ekspresy, choć „Karpaty” kursowały aż do nadmorskiej Mangalii (w Rumunii). Ponadto składami dyirekcji lwowskiej prowadzono pociągi do Lwowa i Czerniowiec. W sprawie przewozu wagonów z olejem roślinnym dla NRD obowiązywały postanowienia konferencji z Brześcia z 1982 r., co pokazuje znaczącą stabilizację tych zasad. Podobnie zresztą wydaje się wyglądała sytuacja z pozostałymi normami. Kolejne przedłużanie ich ważności wskazywać może, że o ile w pierwszych latach następował proces dostosowania infrastruktury do nowej sytuacji ruchowej i przewozowej, o tyle później ważniejsza była codzienna skuteczna praca<sup>37</sup>. Odnotować warto zasady telefonicznego przekazywania informacji o wagonach oczekujących po drugiej stronie granicy. Z kolei katalog wniosków wskazuje, że wagony z ZSRR powracały tam załadowane siarką (PKP domagało się przesyłania ładunków w sprawnych technicznie wagonach), składy zatrzymywano pod semaforami (co najpewniej groziło kradzieżami), a nadto występowały przypadki naruszeń bezpieczeństwa wobec osób trzecich (np. przekazywano agentom wagony do rozładunku na torach zelektryfikowanych i pod napięciem). PKP obiecywało także skrócenie obrotu radzieckich cystern z chlorem na własnej sieci<sup>38</sup>. Wyłącznie w I kwartale 1987 r. przewieziono (import) 276,2 tys. t węgla, 1400,9 tys. t rudy żelaza, 221,9 tys. t surówki, 55,6 tys. t mazutu, ale też samochody, maszyny i urządzenia czy produkty naftowe. Wyeksportowano z Polski natomiast głównie metale (103,7 tys. t), siarkę (49,3 tys. t) czy maszyny i urządzenia. Odrębnie odnotowywano towary dla organizacji budowlanych NRD w ZSRR (14,4 tys. t) oraz niewielką masę z CSRS do ZSRR (tranzytem)<sup>39</sup>.

Kolejne spotkanie odbyło się w dniach od 16 do 20 V 1988 r. w Suścu k. Bełzca. Co ciekawe, zachowany protokół z racji swojej formy, a nie treści jest raczej świadectwem przebiegu tych negocjacji. W istocie bowiem są to rękopiśmienne notatki na protokole z roku poprzedniego (stenogram albo projekt). Punktem odniesienia jest zatem konferencja trójstronna z 21–28 I 1988 r. w Fincken

<sup>37</sup> Por.: ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 219. Wykaz prac modernizacyjnych na terenie ZSRR wpływających na przewozy w kierunku Polski – *ibidem*, k. 219–220. Prace w Polsce – *ibidem*, k. 220.

<sup>38</sup> *Ibidem*, k. 169–181. Poprzednia konferencja odbyła się w Wieżycy w dniach 12–17 V 1986 r.

<sup>39</sup> *Ibidem*, k. 184–185.

(Meklemburgia-Pomorze Przednie). Obniżono liczbę par na przejściu w Medyce o jedną (ograniczenie ruchu pociągów pasażerskich na skutek przesunięcia pociągu „Karpaty”), zmieniono zapis „samowyladowczych” na „typu Talbot”, pociąg z Czerniowiec uzyskał status „na zarządzenie”, a zamiast ekspresu „Varna” wprowadzono (zaplanowano) pociąg Kijów – Legnica. Jak widać zatem, obniżono rangę przejścia w ruchu pasażerskim, sprowadzonego niemal wyłącznie do ruchu lokalnego, z wyjątkiem wspomnianego planu pociągu w stronę Wrocławia (jak się ostatecznie okazało, do czego przyjdzie jeszcze wrócić). Zmiany te przynosiły oczywiście kolejne, w odpowiednich paragrafach. Drobne i nieliczne dalsze korekty nie zmieniają zasadniczej konstatacji, że protokół ten był wyrazem stabilizacji zasad prowadzenia ruchu transgranicznego<sup>40</sup>.

Oprócz technicznych spotkań odbywały się również posiedzenia „programowe”. Polsko-Radziecka Stała Grupa ds. współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej w zakresie transportu kolejowego spotykając się w 1987 r., opierała się na ustaleniach Długofalowego Programu rozwoju współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej między PRL i ZSRR na okres do roku 2000 (jak dotąd, bliżej nieznany) z 4 V 1984 r. oraz ustaleń ministrów komunikacji obu krajów z 14–16 IX 1987 r. Wśród zagadnień odnoszących się do „wykonania planów” znalazły się jednak i dyskusje wokół modernizacji linii magistralnych wykorzystywanych w dwustronnej komunikacji (zaplanowano powstanie grupy roboczej, która miała skupić swoją uwagę szczególnie na potencjale LHS<sup>41</sup>). Analizowano współpracę na polu technicznym, zwłaszcza kwestie napraw taboru 1520 mm w zakładach w ZSRR (kapitałny – 10 lokomotyw ST44, 11 – SM48/TEM2, bieżący – 11 lokomotyw ST44, 16 lokomotyw SM48/TEM2) czy „ekwiwalentnej wymiany bezwalutowej” (barteru) naprawy 4 km toru szerokiego w Polsce i 4 km toru normalnego w ZSRR siłami odpowiednich krajowych przedsiębiorstw (chodzi najprawdopodobniej o rejon Braniewa). Sama współpraca naukowo-techniczna obejmowała jednak przede wszystkim badania niektórych typów szyn i ich przytwierdzeń oraz porozumienia dwustronne między polskimi i radzieckimi ZNTK. Oznacza to widoczną nierównowagę potencjałów i potwierdza słabość polskiego przemysłu maszynowego, całkowicie nieobecnego w tych rozmowach<sup>42</sup>.

<sup>40</sup> *Ibidem*, k. 232–244.

<sup>41</sup> Być może efektem jej działania była zaplanowana, a realnie zrealizowana dopiero w czasie wojny w 2022 r., możliwość wykorzystania linii dla przewozu osób.

<sup>42</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 211–223. Por. Dawid Keller, „*Bez odpowiednich doświadczeń*”. *Produkcja taboru kolejowego w zakładach Zjednoczenia Przemysłu Taboru Kolejowego*



W 1987 r. przewieźć miano (trudno zweryfikować te dane) z ZSRR do PRL 22 998 tys. t towarów, a w drugą stronę wyjechało 9214 tys. t, dodatkowo linią LHS 6019 tys. t rudy i 1836 tys. t eksportu (w tym głównie węgiel – 1038 tys. t, dodatkowo 477 tys. t tranzytem do Rumunii<sup>43</sup>). Oznacza to gigantyczną przewagę polskiego importu i jest spójne z ówczesną sytuacją gospodarczą Polski. Zwiększyły się przewozy pasażerskie. W 1986 r. było to ponad 488 tys. osób, a w 1987 r. za 10 miesięcy już ponad 593 tys. Najpewniej część z nich stanowili pasażerowie 44 pociągów specjalnych „Przyjaźń” (każdy dla 350–420 osób) oraz składów „pracowniczych”. Wiązało się to zatem z utrzymaniem również w sezonie zimowym kursowania pociągu 109/110 z Wilna do Warszawy (przez Kuźnicę) wagonami SŻD (Советские железные дороги), ale także uruchomiono dwa pociągi Białystok – Grodno (wagony PKP), z których jeden prowadził wagony z Warszawy, oraz planowano w nowym rozkładzie letnim uruchomienie pociągu 35/36 Warszawa – Moskwa złożonego z 12 wagonów kolei SŻD, pociągu 103/104 Wilno – Warszawa – Berlin (sześć wagonów do Warszawy, sześć (cztery) dodatkowo do Berlina, zestawianego przez SŻD), pociąg 109/110 wydłużyć do Leningradu (jako pociąg dzienny), uruchomić pociąg Wilno – Kuźnica – Sokółka po torze szerokim składem SŻD, a także wprowadzać lub modyfikować terminy kursowania wagonów bezpośrednich z Tallina i Rygi. Na przejściu Terespol – Brześć zaplanowano dodanie do pociągu 21/22 Moskwa – Praha wagonów w relacji Zebrzydowice – Moskwa, który miał umożliwić polskim pracownikom dojazd do pracy w Magnitogorsku. Dodatkowo w relacji Warszawa – Moskwa wprowadzono dodatkowe połączenie z przesiadką w Brześciu. Na przejściu Medyka – Mościska II uruchomiono pociąg Kijów – Wrocław, w składzie 12 wagonów (w tym osiem PKP). Rozważano także otwarcie przejścia Hrubieszów – Izow dla umożliwienia dojazdu polskich pracowników na budowy w ZSRR<sup>44</sup>.

---

– przyczynek badawczy, [w:] *Modernizacja bez suwerenności. Przemiany gospodarcze i społeczne w Polsce Ludowej*, red. Paweł Grata, Rzeszów 2021, s. 468–490.

<sup>43</sup> Oznacza to zatem może wykorzystanie przepustowości szlaków normalnotorowych (w tym wypadku bowiem konieczna była zmiana wózków na granicy ZSRR – Rumunia). Por. Marek Graff, *Komunikacja kolejowa pomiędzy Rumunią oraz Związkiem Radzieckim (1945–1991) / Ukrainą i Mołdawią (po 1991 r.)*, „Technika Transportu Szynowego”, 2019, 2, s. 36–51.

<sup>44</sup> Por. oczekiwania strony polskiej zaangażowania w budowę punktu przygotowania wagonów w Baranowicach i stacji postojowej pociągów elektrycznych w miejscowości Metallstroj (tak w źródle, na terenie Okrabrianskrajka SŻD) – miejscowość oraz jednostka administracyjna niezidentyfikowane. ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 220.

Warto również zauważyć szereg instrukcji i regulaminów. W 1966 r. (formalnie w Gdańsku) ukazało się polskie tłumaczenie *Instrukcji obsługi urządzeń z.[abezpieczenia] r.[uchu] k.[olejowego] systemu elektroberłowego przy prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku między stacją Niżankowice – Lwowskiej Żelaznej Drogi – a stacją Przemysł Bakończyce – Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie* oraz podobnego dokumentu dla odcinka Starżawa – Krościenko<sup>45</sup>. W praktyce oznacza to, że ówczesnie na kolejach ZSRR stosowano, pochodzący jeszcze z początków kolejnictwa, system wyjmowanych / wkładanych berel, wsparty uzyskaniem potwierdzenia telefonicznego i indukcyjnego (odchylenie strzałki miliamperomierza w aparacie berłowym). Dokument ten został uzgodniony na szczepku obu dyrekcji, zgodnie z zasadami określonymi we wcześniej wskazanych przepisach.

Odrębny dokument obejmował odcinek wewnątrz ZSRR, a więc Niżankowice – Starżawa. Pomiędzy Chyrowem a Starżawą istniał tam splot torów 1524 i 1435 mm. Nieparzystym kierunkiem był z Niżankowic do Starżawy. Ta ważna uwaga, przy istniejących parametrach linii (spadek 1,0‰, w kierunku parzystym spadek 10,4‰) powodowała, że ciężar brutto określono odpowiednio na 800 t – 110 osi oraz 1000 t – 110 osi. Ruch również tu prowadzono z wykorzystaniem systemu elektroberłowego. Maksymalna szybkość pociągów wynosiła do Niżankowic 50 km/h, a dalej 40 km/h (jedynie w okolicach Chyrowa<sup>46</sup> 50 km/h), podobnie niższe szybkości obowiązywały na stacjach (na rozjazdach maksymalnie 25 km/h). Maksymalne obciążenie lokomotyw nie mogło przekraczać 18 ton/oś, a wagonów 20 ton/oś. Ruch zabezpieczali stacyjny dyżurni ruchu oraz zwrotniczowie<sup>47</sup>. W różny sposób określono jedynie ruch pociągów ze strony polskiej do przystanków Pikulice, Hermanowice i Malhowice oraz związanych z nimi bocznice. W instrukcji określono także sposób rozmieszczenia wagonów z hamulcami w składach (droga hamowania 800 m, awaryjnego 400 m).

---

<sup>45</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 18–33, 94–109 (dwa takie same komplety). Nowa edycja instrukcji dla odcinka Starżawa – Krościenko ukazała się w 1973 r. Widać tutaj, że w tym czasie linia została przebudowana, a archaiczny system berłowy zastąpiono przekątnikową półsamoczną blokadą liniową. Co prawda, nadal widać było różnicę w systemach sygnalizacji (w Starżawie świetlna, w Krościenku kształtowa). Wykaz prędkości ruchu pociągów wskazuje również, że tej zmianie towarzyszyła modernizacja szlaku w rejonie Starżawy, gdzie zwiększono prędkość do 60 km/h. *Ibidem*, k. 180–189v. Zaskakiwać może poziom skomplikowania tych instrukcji, powtarzających niemal w odpowiedniej części przepisy ogólne. Wydaje się, że wynikało to z dążenia do ułatwienia pracy kolejarzom z drugiego państwa.

<sup>46</sup> Tabela w przepisach nie wskazuje jednoznacznie granicy prędkości maksymalnych.

<sup>47</sup> Co ciekawe, z zapisów tych przepisów wynika dopuszczalność ruchu pociągów także w porze nocnej. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 82–83.

Obowiązywała tzw. znajomość szlaku przez maszynistów. Opisano również warunki prowadzenia pociągów roboczych oraz awaryjnych zamknięć torów<sup>48</sup>.

Nowa wersja instrukcji dla odcinka granicznego Przemyśl Bakończyce – Niżankowice ukazała się w 1979 r. Dopuszczono w niej, ponownie, wykorzystanie wszystkich rodzajów taboru parowego i spalinowego PKP (najmniejszy promień łuku 196 m). Szlak zabezpieczony był już wówczas przekaźnikową półsamoczynną blokadą liniową, z zastrzeżeniem, że na polskiej stacji granicznej obowiązywała jazda pociągów „do kilometra i z powrotem”. Nadal stacja Niżankowice, z elektrycznym nastawianiem zwrotnic i sygnałów, z semaforami świetlnymi, była znacznie nowocześniejsza niż Bakończyce. W stosunku do poprzedniego opracowania warto zauważyć poprawę (niewielką) parametrów torowiska po polskiej stronie<sup>49</sup>.

Podobną instrukcję wydano instrukcję dla odcinka Medyka – Mościska II. Jak wiadomo, nie chodzi tutaj o ruch tranzytowy, natomiast o dwa tory szlakowe, z których jeden był szeroki (1524<sup>50</sup> mm), natomiast drugi obejmował splot obu szerokości (1435 mm i 1524 mm, z wykorzystaniem czterech szyn)<sup>51</sup>. Całość zabezpieczona była przekaźnikową, półautomatyczną blokadą liniową, umożliwiającą jednoczesne prowadzenie ruchu po obu torach. Na stacji Mościska II zainstalowane były semafony świetlne, w Medyce nadal kształtowe, przy czym na obu istniała blokada stacyjna. Jednocześnie jednak ruch odbywał się „w zasadzie jednokierunkowo na zasadzie dwutorowego ruchu z obowiązkiem posługiwania się aparatem według przepisów jednotorowego ruchu”. Instrukcja wyjaśniała również znaczenie poszczególnych sygnałów świetlnych i kształtowych. Sama odprawa następowała na podstawie telefonicznego uzgodnienia oraz (w przypadku toru splecionego) naciśnięciu przycisku wyboru szerokości toru – dopiero ich zgodne naciśnięcie zwalniało blokadę<sup>52</sup>. Określono odrębnie zasady prowadzenia ruchu pociągów roboczych czy drezyn motorowych (o nacisku na oś poniżej 3,75 t), z wykorzystaniem telegraficznego zapowiadania, z zastrzeżeniem, że ruch w obrębie jednego państwa odbywał się zgodnie z właściwymi lokalnymi przepisami. Pozostałe przepisy nie różniły się w sposób znaczący od typowych norm OSŻD. Ważnym zastrzeżeniem

<sup>48</sup> *Ibidem*, k. 75–92.

<sup>49</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 90–114.

<sup>50</sup> Ważne zastrzeżenie: w protokole z dwustronnych negocjacji z 1969 r. występuje prześwit szeroki 1524 mm, w wersji z 1973 r. już 1520 mm. AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/5, s. 1.

<sup>51</sup> Najmniejszy promień łuku 300 m.

<sup>52</sup> Zapalona zielona żarówka na pulpicie w nastawni oznaczała ruch po torze szerokim, żółta normalnym. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 55–67.

było kursowanie składów po torze 1524 mm bez obsady konduktorskiej<sup>53</sup>. Również ta instrukcja doczekała się nowego wydania w 1973 r.<sup>54</sup> Kluczową zmianą było zelektryfikowanie obydwu torów, a do ruchu dopuszczono cały tabor obu zarządów kolejowych. Zmianie nie uległ jednak sam system sterowania ruchem i jego prowadzenia.

W 1977 r. ukazało się nowe wydanie instrukcji ruchowej dla tego przejścia. Pozwala ono wskazać, że w Medyce wreszcie zamontowano sygnalizatory świetlne, jak również powstała centralna nastawnia dysponująca. Pozostałe zapisy nie zostały znacząco zmienione względem poprzedniej wersji, z zastrzeżeniem, że zachowany egzemplarz owej instrukcji jest bardzo silnie pokreślony, zawiera fragmenty zaklejone, wykreślone itp. Najprawdopodobniej zatem w kolejnych latach wprowadzano bieżące poprawki, zamiast wydawania nowej wersji<sup>55</sup>. Z 1974 r. dysponujemy także instrukcją regulującą prowadzenie ruchu między stacjami Rawa Ruska (kolei lwowskiej) i Werchrata (dyrekcji krakowskiej). Ten jednotorowy odcinek (1520 mm) zabezpieczony był przekaźnikową półsamoczynną blokadą liniową<sup>56</sup>. Podobnie jak w omówionych wyżej przypadkach po stronie ZSRR funkcjonowały sygnalizatory świetlne, po polskiej kształtowe. Zaskakiwać może bardzo duży promień łuków (minimum 495 m)<sup>57</sup>.

## Studia przypadków – granica z Czechosłowacją

Innym przykładem ruchu transgranicznego było, znane z literatury, przejście w Łupkowie. Stronie polskiej zależało na jego odbudowie, gdyż otwierało to nową drogę do szybkiego eksportu polskiego węgla na Bałkany. Dwustronne negocjacje na szczeblu politycznym były trudne<sup>58</sup>, ale ostatecznie zakończyły się sukcesem i podpisaniem Kolejowego Porozumienia Granicznego o wzajemnej komunikacji

---

<sup>53</sup> *Ibidem*, k. 68–73. Odpowiednia instrukcja prowadzenia pociągów zdawczych bez obsady konduktorskiej: *Ibidem*, k. 110–114 (21 IX 1965 r.). Podobnie wydano Instrukcję eksploatacji i remontu urządzeń sieci i zasilania w strefie granicznej między ZSRR i PRL. *Ibidem*, k. 174–178 (uzgodniona i podpisana w Krakowie 21 VI 1972 r., we Lwowie 18 VII 1972 r.).

<sup>54</sup> *Ibidem*, k. 192–227.

<sup>55</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 22–56.

<sup>56</sup> W przypadku awarii obowiązywały rozkazy szczególne „S” i telefonogramy.

<sup>57</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 1–21. Generalnie zasady określone w tej instrukcji nie różnią się od omówionych wyżej dla przejścia Medyka – Mościska II, z dostosowaniem do warunków lokalnych (zwłaszcza wyłącznie jednej szerokości toru). Był to fragment dawnej linii Munia – Werchrata – Sokal.

<sup>58</sup> Nigrin, *Kontakty*, s. 374–377.

kolejowej na przejściu granicznym Łupków – Medzilaborce z 11 IX 1974 r. Opierało się ono na podstawie porozumienia między odpowiednimi ministrami „o wzajemnej komunikacji kolejowej” z 19 XI 1971 r.<sup>59</sup> Otwarte w 1974 r. przejście graniczne przeznaczone było wyłącznie dla przesyłek towarowych całowagonowych

<sup>59</sup> Samo porozumienie było wynikiem Umowy między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Czechosłowacką Republiką Socjalistyczną o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisanej w Warszawie 8 IV 1967 r., a ratyfikowanej dopiero w czerwcu 1972 r. (weszła w życie 3 VI 1972 r.). Jej postanowienia obowiązywały do 26 II 1995 r. (Dz.U. RP 1972, nr 25, poz. 179). Poprzedziła ją umowa (do której w analizowanym materiale nie znaleziono dokumentów wykonawczych) o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisana w Pradze 31 I 1958 r. (Dz.U. RP 1958, nr 53, poz. 257). Generalnie postanowienia tych umów było spójne z odnotowaną już umową z ZSRR i NRD (Umowa między Rządem PRL a Rządem NRD o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez granicę państwową z 25 XI 1971 r., <https://traktaty.msz.gov.pl/umowa-4>, dostęp: 30 IV 2022). Kwintesencją potrzeb jest zapis art. 16: „1. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron budują i utrzymują w należyłym stanie niezbędne dla wzajemnej komunikacji kolejowej obiekty i urządzenia kolejowe na stacjach zdawczo-odbiorczych, jak również na odcinkach kolejowych między granicą państwową a stacjami granicznymi na terytorium własnego Państwa. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron uwzględniają przy budowie obiektów i urządzeń kolejowych na stacjach zdawczo-odbiorczych potrzeby organów kontroli granicznej, celnej, jak również innych organów kontrolnych oraz uzasadnione żądania zarządu kolejowego drugiej Umawiającej się Strony. 2. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron uzgadniają sprawę naprawy i utrzymania obiektów i urządzeń kolejowych, przeciętych granicą państwową. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron uzgodnią również sprawy budowy tego rodzaju obiektów i urządzeń kolejowych, o ile nie ma w tym zakresie odrębnych umów między Umawiającymi się Stronami”. Uzupełniająco warto jeszcze przytoczyć fragment dotyczący łączności: Artykuł 17. „1. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron zapewniają kolejową łączność telekomunikacyjną między stacjami granicznymi w każdym granicznym przejściu kolejowym. 2. Kolejowa łączność telekomunikacyjna może być zakładana również między zarządami kolejowymi Umawiających się Stron oraz między innymi jednostkami kolejowymi. 3. Łączność określona w ustępach 1 i 2 nie może mieć połączeń z wewnętrzną siecią telekomunikacyjną. 4. Pracownicy kolejowi Umawiających się Stron, wykonujący czynności służbowe na stacjach zdawczo-odbiorczych lub na odcinkach między stacjami granicznymi, mają prawo do bezpłatnego korzystania dla celów służbowych z kolejowej łączności telekomunikacyjnej drugiej Umawiającej się Strony. 5. Pracownicy organów kontroli granicznej, celnej, jak również innych organów kontrolnych mają prawo do bezpłatnego korzystania dla celów służbowych z kolejowej łączności telekomunikacyjnej na odcinkach wyznaczonych do wspólnego dokonywania kontroli z zastrzeżeniem pierwszeństwa rozmów dotyczących ruchu kolejowego”. Umowa obejmowała postanowienia eksploatacyjne, o przekraczaniu granicy państwowej, o odpowiedzialności za szkody, o odpłatności, dotyczące organów niekolejowych (a więc służb celnych i pocztowych). Jeśli chodzi o stosunki z Czechosłowacją, trzeba jeszcze pamiętać o umowach tranzytowych, gdzie to Polska była krajem przyjmującym: Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym transzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez Głuchołazy, podpisana w Warszawie dnia 12 XI 1948 r. (Dz.U. RP 1950, nr 15, poz. 134, akt nadal obowiązujący), Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym transzycie kolejowym z Polski do Polski przez Broumov – Meziměstí, podpisana w Pradze dnia 2 VII 1949 r. (Dz. U. RP 1951, nr 48, poz. 349, ważna do 15 V 1952 r.), Układ między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym transzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji na odcinku Liberec – Varnsdorf przez Polskę, podpisany w Pradze dnia 2 VI 1949 r. (Dz.U. RP 1951, nr 48, poz. 351).

węgla i koksu w komunikacji SMGS, a odprawa dokonywana miała być w Łupkowie. Opis stacji (podany w dokumencie) wskazuje na jej lokalny charakter (mimo remontu) i nieprzystosowania do zakładanych potrzeb przewozowych (brak stałych sygnałów manewrowych, ręczne nastawianie zwrotnic). Jednotorowy (na krótkim fragmencie znajdował się drugi, nieczynny tor) miał niewiele ponad 16 km i przebiegał m.in. przez graniczny tunel (ustalono, że co najmniej co dwa lata jego stan będzie sprawdzać dwustronna komisja). Łączność zapewniał dwudrutowy obwód telefoniczny (ściślej: obwód do zapowiadania pociągów, zabezpieczony magnetofonem<sup>60</sup> i drugi dla dyżurnych ruchu), nieposiadający połączenia z sieciami zewnętrznymi (zgodnie z postanowieniami umowy międzypaństwowej). Ze względu na fakt, że to stronie polskiej zależało na działaniu przejścia, dyrekcja krakowska zobowiązana była do napraw bieżących torowiska, remontu bieżącego podtorza<sup>61</sup> oraz do utrzymania przejezdności w okresie zimowym, poprzez zapewnienie pługą odśnieżnego (na zamówienie dyżurnego ruchu stacji Medzilaborce) do km 109,00 czeskosłowackiej sieci (okolice posterunku odgałęźnego Vydraň<sup>62</sup>). Było tak, mimo że granice utrzymania przebiegały zasadniczo na granicy państwa. Co rozumiałe, w Łupkowie służbom czeskosłowackim (Československé štátne dráhy – CSD) udostępniono pomieszczenia biurowe. W Łupkowie składy przejmowały drużyny i tabor CSD. Obowiązywały typowe zasady wymiany aktualnych przepisów drogowych i ruchowych i ich wzajemnej znajomości, a także częściowa (formalna) dwujęzyczność druków urzędowych oraz wymienna dwujęzyczność komunikatów (strona polska przekazywała je w języku polskim, czeskosłowacka w języku słowackim). Dopuszczano używanie lokomotywy popychowej PKP do

---

<sup>60</sup> Choć w przypadku jego awarii porozumienie dopuszczało fakt odstąpienia od nagrywania rozmów. W pewnym stopniu mogła to być furtka do zaniechań.

<sup>61</sup> Według zakresu określonego podczas konferencji w Zakopanem. ANKES, PDOKP, sygn. 488/6, k. 61–62. Terminy prac wyznaczono na 15 marca do 15 maja i/lub 1–30 października.

<sup>62</sup> To jest odcinek, który PKP remontowało, począwszy od 20 VIII 1974 r. *Ibidem*, k. 57, 62. Zakres prac obejmował regulację toru w pionie i poziomie po stronie słowackiej (od 10 do 30 cm), podbicie toru na odcinku do wspomnianego km 109,00. *Ibidem*, k. 60. Por. też notatka w tej sprawie z 8 sierpnia. *Ibidem*, k. 208–209. Na odcinku CSD znajdowały się także osuwiska, których nie można było w krótkiej perspektywie usunąć. W związku z tym na podstawie dokumentacji dyrekcji CSD dyrekcja krakowska miała przygotować plan realizacji tego remontu, przy czym prace miała zrealizować strona polska do końca 1977 r. Zakładano, że koszty zostaną poniesione po połowie, z zastrzeżeniem, że PKP zrealizuje remont. *Ibidem*, k. 60–61. Por. regulamin prowadzenia ruchu dla wykonania robót nawierzchniowych [...] przed podjęciem normalnego ruchu granicznego. *Ibidem*, k. 136–139. Pracownikom Ośrodek Socjalno-Bytowy PKP miał zapewnić w Łupkowie codzienny dowóz ciepłego posiłku oraz otwarcie kiosku spożywczego. *Ibidem*, k. 159. Poza tym, jeszcze w marcu, planowano przeprowadzenie odbudowy mijanki Mokre Małopolskie. *Ibidem*, k. 246.



km 50,20 (bez ponoszenia opłat przez CSD). Same wagony do przekazania miały być już, generalnie, sformowane i przekazane jedynie do dołączenia lokomotywy. W ruchu granicznym stosowano czas wschodnioeuropejski, a stacja Medzilaborce została zobligowana do codziennego podawania o godz. 12:00 czasu stacji w Łupkowie. Sam ruch odbywał się w odstępach stacyjnych<sup>63</sup>.

Dokument ten kończył wieloletni i skomplikowany proces opisany już w historiografii ze strony czeskiej i w oparciu o rozmowy na szczeblu ministerialnym. Tymczasem zachowane źródła polskiej proveniencji pozwalają na uzupełnienie tego obrazu. Faktycznie bowiem przejście otwarto 26 XI 1974 r., co potwierdzono wymianą not z 20 XI / 27 XII 1974 r.<sup>64</sup> W Bratysławie od 9 do 11 IX 1974 r.<sup>65</sup> przedstawiciele obu granicznych obszarowych dyrekcji kolejowych (z Krakowa i Bratysławy) dyskutowali nad postępowaniem przy odbudowie przejścia. Wskazano zatem na uzgodnienia z konferencji dwustronnej z 8–9 sierpnia w Zakopanem<sup>66</sup>, które obejmowały zasady prowadzenia ruchu, w szczególności poprzez uchwalenie 11 września Miejscowego Porozumienia Granicznego o wzajemnej komunikacji kolejowej (opisanego wyżej), Regulaminu prowadzenia ruchu pociągów oraz Harmonogramu obróbki towarowych pociągów zdawczych. Z pewnością dozą naiwności zakładano, że przejście zostanie otworzone 15 września<sup>67</sup>. W dniach 15–16 sierpnia, w związku z ustaleniami zakopiańskiej konferencji, w Łupkowie spotkali się przedstawiciele obu dyrekcji, służb ruchowych, handlowych, drogowych, przedsiębiorstwa C. Hartwig<sup>68</sup> oraz Karpackiej Brygady Wojsk Obrony Pogranicza<sup>69</sup>. Ich rozmowy opierały się oczywiście na wcześniejszym

<sup>63</sup> *Ibidem*, k. 1–11; specyfikacja techniczna linii, *ibidem*, k. 12–12v. Uwagę zwraca szczególnie zestawienie czasu trwania poszczególnych czynności przy odprawie pociągów. Do porozumienia dołączono Regulamin prowadzenia ruchu na przejściu granicznym – *ibidem*, k. 13–24.

<sup>64</sup> *Ibidem* [karta bez paginy, między k. 27 i 28]. Formalnie było to potwierdzenie wzajemnych ustaleń, choć strona czechosłowacka miała drobne uwagi (*ibidem*, k. 29). ANKES, PDOKP, sygn. 488/6, k. 28–28v. czego to dotyczy?

<sup>65</sup> Por. notatka z podróży służbowej sporządzona przez przewodniczącego polskiej delegacji, zastępcę przewodniczącego dyrekcji krakowskiej, Stanisława Pachotę. *Ibidem*, k. 67–68. Delegacja podróżowała przez Zebrzydowice. *Ibidem*, k. 84.

<sup>66</sup> Protokół: *ibidem*, k. 59–65. Było to pierwsze spotkanie robocze związane z wdrożeniem tej inwestycji.

<sup>67</sup> *Ibidem*, k. 29–30. Por. k. 92.

<sup>68</sup> W toku rokowań na stacji Sanok Zagórz 15 VIII 1974 r. wskazano, że z racji ograniczenia asortymentu przewożonego z wykorzystaniem przejścia nie ma potrzeby uruchamiania biura spedytora na stacji, natomiast konieczne jest wyposażenie jej w wagę wagonową 100-tonową. *Ibidem*, k. 158.

<sup>69</sup> W czasie spotkania 15 sierpnia domagano się dwóch pomieszczeń dla Granicznej Placówki Kontrolnej WOP o łącznej powierzchni 40 m<sup>2</sup> oraz dostosowania oświetlenia na stacji. *Ibidem*, k. 158. Szeroki zakres prac na samej stacji w Łupkowie oraz planowane przeznaczenie

porozumieniu, ale ustalono wówczas m.in. maksymalną szybkość ruchu pociągów 35 km/h (do posterunku odgałęźnego Vydraň) i dalej 50 km/h. Do obsługi dopuszczono wyłącznie słowackie lokomotywy spalinowe serii T 478.1 (współcześnie seria 749, 751)<sup>70</sup>. Strona czeska kategorycznie (*na chwilę obecną*) sprzeciwiła się uruchamianiu na przejściu nawet jednej pary pociągów pasażerskich<sup>71</sup>. Pociągi korzystające z przejścia miały mieć maksymalnie 750 t obciążenia, a dodatkowo dopuszczano zwrotne wykorzystanie dla przewozu wagonów pustych<sup>72</sup>. 12 VII 1974 r. podpisano Protokół o otwarciu przejścia, będący podstawą wszystkich tych działań<sup>73</sup>. Ciekawe, że aż do 1990 r. kursowały tutaj jedynie dwie pary pociągów towarowych dziennie (jak określono w sierpniu 1974 r.<sup>74</sup>), co w żaden sposób nie poprawiało globalnej sytuacji przewozowej PKP. A poza tym w rzeczywistości był to jeden pociąg<sup>75</sup>. Było to wypełnienie postanowień lipcowego protokołu. Dopuszczano (na tym etapie) możliwość wykorzystania przejścia także w ruchu pasażerskim (wagony motorowe CSD)<sup>76</sup>. Co prawda, jeszcze w marcu 1974 r. zakładano do 1980 r. osiągnięcie przepustowości czterech par pociągów na dobę (a więc faktycznie dwóch pociągów)<sup>77</sup> – nigdy do tego jednak nie doszło.

---

poszczególnych pomieszczeń dworca, według notatki informacyjno-dyspozycyjnej z 8 VIII 1974 r., na podstawie ustaleń spotkania komisji na miejscu 30 lipca – *ibidem*, k. 219–221. Sama notatka ze spotkania – *ibidem*, k. 222–224. Co ciekawe, remont wymagał również likwidacji noclegowni drużyn konduktorskich w Łupkowie, co przyniosło decyzję o skrócenie biegu ostatniego / pierwszego pociągu do Komańczy i przeniesienie tam noclegowni, eksmisję pracownika PKP (załatwiono mu mieszkanie z przedsiębiorstwa „Autosan”) czy budowę nowej centrali telefonicznej w Łupkowie.

<sup>70</sup> *Ibidem*, k. 55–58. W marcu 1974 r. strona polska zakładała jeszcze, że obsługę do stacji granicznej CSD będzie prowadziła również własnym taborem, ale (najpewniej) z racji tego, że musiałyby być to parowóz, nie uzyskano na to w czasie negocjacji zgody. *Ibidem*, k. 245v.

<sup>71</sup> *Ibidem*, k. 64.

<sup>72</sup> *Ibidem*, k. 124–127.

<sup>73</sup> *Ibidem*, k. 234–240v.

<sup>74</sup> Pociąg zbiorczy z Medzilaborzec do Cierna n. Tisou miał odjeżdżać najpóźniej o 20:00. Aby stało się to możliwe, pociąg służbowy (lokomotywa z wagonem służbowym) miał być w Łupkowie między 9:00 a 10:00, a między 11:00 i 12:00 oraz 14:00 i 15:00 miały odjeżdżać dwa pociągi z węglem. *Ibidem*, k. 63. Szczegółowy rozkład miał zostać ustalony podczas spotkania konstruktorów rozkładów jazdy 13 VIII 1974 r. Rozkłady uzgodniono 15–16 sierpnia w Łupkowie. *Ibidem*, k. 94.

<sup>75</sup> Por. np. ANKES, PDOKP, sygn. 488/7, k. 99.

<sup>76</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/6, k. 239v. Por. też notatka z rozmów: *ibidem*, k. 243–244. Warto zauważyć, że w polskich założeniach (z marca 1974 r.) planowano na to przejście kierować składy po 1100 t każdy (faktycznie ze Śląska wyjeżdżające jako jeden, 2200 t), prowadzone przez Przemysł – Krościenko (tranzytem przez ZSRR), od Przemysła z parowozami Ty2. Zakładano, że tranzyt możliwy będzie w godzinach od 4:00 do 20:00 (dla próżnych i ładownych składów), co uzgodniono z dyrekcją lwowską.

<sup>77</sup> *Ibidem*, k. 245v.

Wydaje się, że strona polska w negocjacjach z czeską w istocie występowała z pozycji petenta i uzyskała umiarkowany sukces<sup>78</sup>.

Warto jeszcze przypomnieć, że 3 XII 1960 r. pomiędzy dyrekcją krakowską a Zarządem Koszyckiej Kolei w Koszycach podpisano miejscową umowę graniczną w sprawie ruchu na przejściu Łupków – Medzilaborce. Zakładała ona wyłącznie przewóz towarów (całodobowy), a pod względem ruchowym obsługę pociągów zdawczych zapewniało PKP (według przepisów CSD). Być może ten stan był źródłem wspomnianego optymizmu. Szlak miał umożliwiać przejazd z prędkością do 50 km/h, pociągów o masie do 1000 t brutto i 110 osiach<sup>79</sup>. Nie znaleziono jednak potwierdzenia jej wejścia w życie.

## Podsumowanie

Analizując zachowane materiały źródłowe, wydaje się uzasadnione przychylenie się do wniosków Falka Flade i Tomáša Nigrina. W istocie bowiem w negocjacjach nad treścią umów kolejowo-granicznych oraz w bieżącym wypełnieniu ich postanowień obowiązuje niepisana zasada troski o interesy własnego państwa. Stąd ograniczenia na przejściu w Łupkowie, przerzucenie kosztów naprawy na stronę polską, ale jednocześnie (z racji ograniczonej przepustowości własnych szlaków) brak woli strony słowackiej umożliwienia szerszego wykorzystania przejścia. Z drugiej strony, zestawienie środków naprawczych, które wymieniały dyrekcje lwowska i krakowska w 1973 r., wskazuje na występujące niedostatki własne. Dyrekcja lwowska przyznawała, że konieczne są poprawa dostępności właściwych wagonów do transportu rudy (zwłaszcza w węglarkach i na platformach), niedopuszczanie do przewozu wagonów nieczytelnie opisanych lub z uszkodzonymi ścianami, a także przestrzeganie ustaleń konwencji trójstronnej z Cottbus w odniesieniu do rytmiczności przekazywania PKP wagonów z mazutem. Natomiast dyrekcja krakowska przyznawała się do wysyłania węglarek z niezamkniętymi drzwiami czołowymi czy uszkodzania wewnętrznych urządzeń w wagonach – transporterach samochodów. W tym drugim wypadku wskazywano też planowane podjęcie negocjacji z producentem przyczep samochodowych z Sanoka

<sup>78</sup> *Ibidem*, k. 246–247. T. Nigrin zwraca uwagę, że odbudowa tego przejścia wiązała się z kosztami także dla CSD, ponoszonymi wszakże na innych liniach kolejowych, które musiały przyjąć ten ruch. Również to studziło zaangażowanie w ten projekt. Relacje z tych negocjacji: *ibidem*, k. 273–289.

<sup>79</sup> *Ibidem*, k. 250–254v. Regulamin wykonywania służby ruchu – *ibidem*, k. 258–268 (w tym schemat szlaku granicznego).

w sprawie załadunku części zamiennych i drobnych elementów transportowanych pojazdów... w skrzyniach (czyli jako przesyłki drobnicowe)<sup>80</sup>.

Przewozy transgraniczne ujawniały również systemowe problemy PKP. Koncentracja działań utrzymaniowych i remontowych na głównych szlakach powodowała, że linie boczne i lokalne, w tym te prowadzące do granicy, miały ograniczoną przepustowość. To dlatego pojawiła się konieczność wznowienia ruchu granicznego przez Łupków w celu poprawy warunków transportu węgla do Rumunii. Problem w tym, że przepustowość trasy przez Jasło (zarówno w wariancie przez Tarnów, jak i Rzeszów) była znacząco ograniczona. Stąd wybór dłuższej, skomplikowanej (tranzyt) trasy przez ZSRR, kompensowanej częściowo świadczeniami dla CSD wykorzystującego ten odcinek dla tranzytu uzupełniającego do ZSRR. Było to jednak o 120 km dłużej niż najkrótszą trasą przez Jasło. Przykładem innego zjawiska może być sytuacja z grudnia 1974 r., gdy koleje CSD odmówiły przyjęcia uszkodzonych wagonów w składzie z Wodzisławia Śląskiego do Rumunii, które (dla niezbędnych napraw) musiały zjechać do Jasła, co oznaczało konieczność przejazdu łącznie 232 km<sup>81</sup>.

Zaprezentowane porozumienia graniczne skłaniają do zadania kilku pytań. Nie odnaleziono dotąd dokumentów sprzed 1961 / 1971 r. Czy zatem wcześniej nie prowadzono przewozów transgranicznych? Bynajmniej przecież! Nieznane są również realne poglądy polskich negocjatorów tych norm na szczeblu ministerialnym – zachowane i przebadane dokumenty pokazują raczej wykonawczą część porozumień. Zastanawia dlaczego, mimo polskiej deklaracji, nie udało się prowadzić ruchu przez Łupków polskim taborem. Podobnie zresztą sytuacja wyglądała na pozostałych polsko-czechosłowackich przejściach<sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> Oznacza to, że przewoźnik nie był w stanie zrealizować usługi i domagał się od zleceniodawcy demontażu drobnych (np. oświetlenie, plandeki) elementów wyposażenia do transportu. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 294.

<sup>81</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/6, k. 27.

<sup>82</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/7; Dz.U. RP 1972, nr 25, poz. 179. Art. 11: „1. Obsługę pociągów lokomotywami i drużynami pociągowymi między stacją zdawczo-odbiorczą a stacją graniczną drugiej Umawiającej się Strony wykonuje zarząd kolejowy tej drugiej Strony. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron mogą uzgadniać odstępstwa od tej zasady oraz określać, w których przypadkach tego rodzaju obsługa będzie stosowana na odcinkach linii kolejowych, położonych poza stacjami granicznymi. 2. Przy prowadzeniu ruchu kolejowego, obowiązują, jeżeli nie uzgodniono inaczej między zarządami kolejowymi Umawiających się Stron, przepisy zarządu kolejowego, na którego stacjach i odcinkach ruch się odbywa”.

## BIBLIOGRAFIA

- Archiwum Narodowe w Krakowie Ekspozytura w Spytkowicach  
Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie, sygn. 488/1; 488/2; 488/6; 488/7.
- Archiwum Państwowe w Lublinie  
Wschodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Lublinie, sygn. 2/5; 2/6; 2/7.  
„Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej”, 1950, nr 15, poz. 134; 1951, nr 48, poz. 349, 351; 1958, nr 53, poz. 257; 1960, nr 54, poz. 311; 1961, nr 47, poz. 253; 1963, nr 54, poz. 295; 1972, nr 25, poz. 179.  
„Monitor Polski” 1961, nr 47, poz. 210.
- Flade Falk, *Beyond Socialist Camaraderie. Cross-border Railway between German Democratic Republic, Poland and Soviet Union (1950s–60s)*, „The Journal of Transport History”, 40 (2019), 2, s. 251–269.
- Friedl Jiří, *Domů, a za svobodou. Role Československa v migracích obyvatel Polska v letech 1945–1948*, Praha 2020.
- Graff Marek, *Komunikacja kolejowa pomiędzy Rumunią oraz Związkiem Radzieckim (1945–1991) / Ukrainą i Mołdawią (po 1991 r.)*, „Technika Transportu Szynowego”, 2019, 2, s. 36–51.
- Keller Dawid, „*Bez odpowiednich doświadczeń*”. *Produkcja taboru kolejowego w zakładach Zjednoczenia Przemysłu Taboru Kolejowego – przyczynek badawczy*, [w:] *Modernizacja bez suwerenności. Przemiany gospodarcze i społeczne w Polsce Ludowej*, red. Paweł Grata, Rzeszów 2021, s. 468–490.
- Lijewski Teofil, *Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej*, „Zeszyty Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN”, 23 (1994).
- Marcinkowska Halina Hila, *Wieczni tulacze. Powojenna emigracja polskich Żydów*, Warszawa 2019.
- Nigrin Tomáš, *Kontakty transportowo-polityczne między Kolejami Czechosłowackimi a Polskimi Kolejami Państwowymi w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w.: bratnia współpraca czy ochrona własnych interesów?*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2017, s. 365–378.
- Obcy w domu. Wokół Marca ,68 = Estranged. March ,68 and Its Aftermath*, katalog wystawy, red. Justyna Koszarska-Szulc, Natalia Romik, Warszawa 2018.
- Tucholski Zbigniew, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego: technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009.

## SUMMARY

Among the issues that researchers have almost never analyzed is the railway cross-border traffic in the period of 1945–1989. The article presents the legal (international agreements) and

organizational (the course of bilateral negotiations) context of the relations between Polish, Czechoslovak and Soviet state railway companies in southeast Poland, based primarily on archive material preserved in railway institutions or related entities. Related difficulties and international background are outlined, and the course of crucial investments within the borderland, such as rebuilding of the Łupków border crossing or establishment of transit from Przemyśl to Krościenko, is presented. This paper is in correspondence with the findings of Tomáš Nigrin and Falk Flade in pointing out that the (unwritten) principle both during negotiations and in everyday fulfilment of the signed agreements was the concern for one's own country interests. The results of this principle were, among others, limitations enforced at the Łupkovo border crossing, offloading the reconstruction costs on Poland, but at the same time lack of Slovak authorities' willingness to allow a more intensive use of this crossing (because of limited traffic capacity of their own their own transport routes). Shortcomings on the Polish side were also a contributing factor. For example, the Regional Directorate of State Railways in Cracow admitted that transporting motor vehicles (cars, trucks) in freight railway cars caused damage to the latter, proposing – as an alternative – entering negotiations with the producer of car trailers from Sanok; the concept was that the spare parts and smaller elements of the transported vehicles were to be loaded into railway cars in boxes (that is, as unitized cargo). Cross-border transport showed also systemic problems in Polish State Railways (Polskie Koleje Państwowe – PKP). The concentration of maintenance and renovation works on the main railroad routes resulted in limited traffic capacity of back and local routes, including those leading to state borders. Such problems were the principal reason for resuming the border traffic through the Łupków crossing – the objective was to improve the coal transport to Romania; however, owing to limited traffic capacity of the route through Jasło, such improvement involved intensified transit through the Soviet territory.

## O AUTORZE

dr Dawid Keller, historyk, archiwista, muzealnik, badacz dziejów transportu kolejowego na ziemiach polskich oraz Górnego Śląska w XIX i XX w. Redaktor lub współredaktor szeregu publikacji, w tym: *Dzieje kolei w Polsce* (Rybnik 2012); *Węgiel, stal, polityka, ludzie. Studia z dziejów kolei na Śląsku* (Rybnik 2017). Ostatnio opublikował m.in. *Polish State Railways in 1945–1989 – A Research Contribution*, „*Studia Historiae Oeconomicae*” 2021, oraz *Polish State Railways During the Interwar Period – Building of a Timeless Brand?*, [w:] *Polish Brands. Historical, Cultural and Economic Contexts*, ed. S. Kamosiński, R. Pacanowska, Poznań 2021. Adres e-mail: [dawid.keller@gmail.com](mailto:dawid.keller@gmail.com).





GRZEGORZ PIOTROWSKI  
Bydgoszcz  
ORCID: [0000-0003-4109-2127](https://orcid.org/0000-0003-4109-2127)

## STACJA KOLEJOWA JAKO MIEJSCE GRANICZNE NA DRODZE DO NOWOCZESNOŚCI. *SÓL ZIEMI. POWIEŚĆ O CIERPLIWYM PIECHURZE* JÓZEFA WITTLINA

RAILWAY STATION AS A BORDER ON THE WAY TO MODERNITY. *SÓL  
ZIEMI. POWIEŚĆ O CIERPLIWYM PIECHURZE* [SALT OF THE EARTH.  
A NOVEL ABOUT A PERSISTENT WALKER] BY JÓZEF WITTLIN

**ABSTRACT:** In the present article, I utilize the first part of Józef Wittlin's novel *Sól ziemi. Powieść o cierpliwym piechurze* [*Salt of the earth. A novel about a persistent walker*] to present changes in the perception of railway in the wake of World War I. On the example of Piotr Niewiadomski – the main character of the discussed work – I analyze how owing to this mean of transport millions of people were moved into a new dimension of reality, in which humanity has been reduced to the role of replaceable parts of immense machineries – railway and war.

**KEYWORDS:** Józef Wittlin, novel *Sól ziemi* [*Salt of the earth*], railway, modernity, war

Na początku chciałbym wspomnieć o mało znanym wierszu Jana Brzechwy pt. *Ekspress*, będącym w stosunku do słynnej Tuwimowskiej *Lokomotywy* specyficznym „spojrzeniem w dal”. Uwagę poety, będącego synem inżyniera kolejowego, w utworze tym przyciągnął pociąg w pełnym biegu. Unieruchomiony parowóz w wierszu Tuwima symbolizował potęgę kolei i siłę europejskiej cywilizacji. W tekście Brzechwy ten sam pociąg jest znakiem globalnego kryzysu, w jakim znalazła się Europa po I wojnie światowej o zasięgu globalnym. Poeta zapisał w wierszu m.in. takie słowa<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> Jan Brzechwa, *Ekspress*, [w:] *idem, Oblicza zmyślone*, Warszawa 1926, s. 91.

Co się stało? Co się stało?  
Coś się w świecie naderwało?  
Skąd ten rozpęd, skąd ten pęd?  
Tunel, sygnał, most czy skręt,  
Nie czas wracać już na powrót –  
Coś porwało nas w kołowrót [...]

Dramatyczny akcent w postaci powtarzanego bezradnie (i mechanicznie) pytania przypomina, „co” się stało. Wybuchła I wojna światowa, która, jak naiwnie sądzono, zakończy wszystkie wojny. Tymczasem jedynym, co się wówczas skończyło, był wiek XIX z jego optymistyczną wiarą w dobrodziejstwo postępu. Doszło do społeczno-politycznych przewrotów, upadły trzy dynastie, w kilku krajach wybuchły rewolucje, na nowo kreślono granice państw, w tym odrodzonej Polski. Wielka Wojna była pierwszym konfliktem zbrojnym w dziejach świata, który tak znacząco dotknął miliony ludzi na całym globie. Jej totalny charakter odcisnął piętno nie tylko na biografiach milionach żołnierzy obu walczących stron, ale też na wielokrotnie większej rzeszy cywilów żyjących poza liniami frontów.

Nawet w Polsce, której wyniszczające zmagania państw zaborczych przyniosły długo wyczekiwaną niepodległość, humanistyczna refleksja nad charakterem konfliktu miała podobne oblicze jak w krajach Europy Zachodniej. Konfrontacja zbrojna o takiej skali i jej następstwa musiały znaleźć oddźwięk w literaturze. Anna Nasiłowska trafnie oddaje ówczesne problemy i dylematy: „I wojna światowa to ukryty kompleks całej literatury dwudziestolecia, kompleks drążący ją dogłębnie, mający swoje odbicie w poczuciu zachwiania ładu. Radość odzyskania niepodległości tylko częściowo zagłuszyła poczucie absurdu tkwiącego w historii i tragiczne wyzwanie, na które trzeba odpowiedzieć”<sup>2</sup>.

Z pamięcią o I wojnie światowej nierozzerwalnie zrosły się pociągi. Dotyczy to zarówno wspomnień weteranów, jak i ludności cywilnej na terenach objętych działaniami bojowymi, okupacją, przemarszami wojsk i epidemiami oraz kontrolą władz. A ta była w Europie po raz pierwszy w historii kontynentu totalna, tak jak i sama wojna. Wspomniane doświadczenie miało się okazać dla pisarzy bardzo istotne. Ukazując w swoich dziełach horror zmechanizowanej rzezi, propagowali idee pacyfistyczne, ale też przestrzegali przed groźbą nowego konfliktu o jeszcze większej skali. W przyszłej wojnie widzieli bowiem istotne zagrożenie dla fundamentów

---

<sup>2</sup> Anna Nasiłowska, *Trzydziestolecie 1914–1944*, Warszawa 2013, s. 6.

ogólnoludzkiej kultury. Elementy te możemy znaleźć w powieści Józefa Wittlina *Sól ziemi*<sup>3</sup>, która tylko pozornie jest historią o doświadczeniu wojennej przemiany.

*Powieść o cierpliwym piechurze* została opublikowana w 1935 r. Kanwą utworu są wspomnienia autora z dwuletniej służby w wojsku austriacko-węgierskim podczas Wielkiej Wojny. Zostały one przetransponowane na postać Piotra Niewiadomskiego, prostego i niezbyt rozgarniętego żołnierza z zapadłej huculskiej prowincji. Tematykę wojenną podjął wcześniej Wittlin w esejju pt. *Wojna, pokój i dusza poety*, w którym zawarł „przeświadczenie o alienującym charakterze cywilizacji, która ludzkim wytworom nadaje cechy panującej nad człowiekiem mocy”<sup>4</sup>. W *Soli ziemi*, gdy cesarz wyprawia swoją armię na wojnę, apokaliptyczny żywioł wdiera się do świata ładu, panującego na stacji Topory-Czernelica. Historia anonimowego żołnierza ukazana zostanie w powieści w perspektywie mitycznej, a motywy wojskowych pociągów i stacji kolejowych odegrają w niej zasadniczą rolę. Opowieść o stwarzaniu świata i jego zagładzie snuć będzie narrator pokazujący wędrówkę Piotra Niewiadomskiego z małej stacji do wielkiego miasta z imponującym dworcem.

Warto jednak zauważyć, że status narratora powieści jest nieoczywisty. Ewa Wiegandt co prawda określiła sposób prowadzenia opowieści jako formułę auktorialną<sup>5</sup>, uznając jednocześnie, że nie mamy tu do czynienia z czystą formą narracji personalnej ani auktorialnej. Będzie to widoczne już na pierwszych kartach powieści. Oto w *Prologu* pozornie narrator w pełni identyfikuje się z ludźmi z gminu takimi jak Niewiadomski: „Mój brat jest prostym człowiekiem. Moi bracia to ludzie prości: fryzjerzy, szewcy, kolejarze, konduktorzy tramwajowi, giserzy w olbrzymich odlewniach żelaza, manipulanci biurowi, kelnerzy, chłopi. Chłopi. Moja siostra jest prostą kobietą. One wszystkie takie: proste i gadatliwe. Przekupki, prasowaczki, modniarki, szwaczki, »dziewczęta do wszystkiego«, mamki do dzieci, lepszych niż moje”<sup>6</sup>.

Wymieniając te gminne zajęcia i zawody, narrator jednak wprowadza do tekstu element oceny („one wszystkie takie”), co dość wyraźnie sugerować może odmienny od ludowego punkt widzenia. Nawet więc w sytuacji, w której narrator wydaje się przyjmować perspektywę bohatera, często jego wiedza wykracza poza świat przedstawiony. Sygnalizują to przede wszystkim tekstowe znaki dystansu

<sup>3</sup> Józef Wittlin, *Sól ziemi. Powieść o cierpliwym piechurze*, oprac. Ewa Wiegandt, Wrocław 1991 (Biblioteka Narodowa I, 278).

<sup>4</sup> Ewa Wiegandt, *Sól ziemi*, [w:] Wittlin, *Sól ziemi*, s. XLVIII.

<sup>5</sup> *Ibidem*, s. LVIII.

<sup>6</sup> Wittlin, *Sól ziemi*, s. 4.

narratora wobec postaci głównego bohatera, umieszczane konsekwentnie na sąsiadujących stronicach albo nawet powtarzane na tej samej stronie. Czytamy więc na przykład: „Ten ciemny Hucuł był przecież jego człowiekiem”<sup>7</sup>, „Piotr, chociaż i analfabeta, rozumiał dobrze znaczenie szyldu”<sup>8</sup>, „W głowie Piotra coś zaczęło świtać”<sup>9</sup> albo „Piotr znów przestał rozumieć” i „Skoro nie wie, gdzie lewa, a gdzie prawa strona, może nie wiedzieć, gdzie przód, a gdzie tył”<sup>10</sup>. Ta pośrednia charakterystyka ukazuje postać godną szwejkowskiego miana kompanijnego idioty, a zatem niemożliwego do utożsamienia z pozycją z narratora.

Uniemożliwia to także wszechwiedza osoby prezentującej powieściowe wydarzenia. W eposach Homera dzięki tej wszechwiedzy charakteryzowane były dwie równoległe rzeczywistości: ludzka i boska, u Wittlina natomiast pojawia się w takich chwilach dwojaka perspektywa: świata materii i świata ducha. Obydwa płynnie się przenikają. Przykładem może być scena, w której pociągi mobilizacyjne wtaczają się na perony budapeszteńskiego dworca. Naszym oczom ukazuje się wówczas kosmiczny spektakl, w którym najpierw zburzone zostaną fundamenty świata, by następnie zostać odbudowane i uświęcone. Widzimy więc moment symboliczny i scenę apokaliptyczną: „Nagle wśród nocy zaskoczył ich biały dzień. Jak gdyby odwrócone zaćmienie słońca. Jasność dnia wśród ciemnej nocy. Obudziły ich potężne wstrząsy, cały pociąg słaniał się, balansował, wyginał, przerzucany z szyn na szyny, z szyn na szyny. Sznury pociągów mijały ich w biegu, całe tabory wagonów stały w bezruchu na nieprzeliczonych ślepych torach. Ogłuszająca mieszanina dźwięków: stukotu żelaza, gwizdów i dzwonków”<sup>11</sup>. Może się wydawać, że oglądamy zwykły dzień pracy w kolejowej przestrzeni. Jednak wstrzymanie ruchu, a następnie jego gwałtowne przyspieszenie, wyrazisty kontrast pomiędzy światłem a ciemnością, gwałtowność zmian zachodzących momentalnie na naszych oczach, właściwy raczej poezji niż prozie paralelizm składniowy i hiperbolizująca tonacja fragmentu stanowią tekstową zapowiedź przemiany zwykłej „kolejowej szopy” w świątynię: „Wielki gwar panował w tym przedziwnym kościele kolei żelaznej, gdzie kilkanaście lokomotyw modliło się żarliwie słupami dymu i kadzidłem pary”<sup>12</sup>. To jeden z fragmentów podkreślających istotną rolę

---

<sup>7</sup> *Ibidem*, s. 111.

<sup>8</sup> *Ibidem*, s. 112.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 113.

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 107.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 167.

<sup>12</sup> *Ibidem*, s. 167.

kolei w przemianie świata – zarówno tego przedstawionego, w którym funkcjonują nieświadomi tego faktu bohaterowie powieści, jak i tego, w którym egzystuje jej czytelnik, znający dalszy ciąg historii zapoczątkowanej przez Wielką Wojnę.

Zresztą od samego początku tory, pociągi, semafony, perony symbolizować będą rzeczywistość uporządkowaną i stabilną. Kolej, wdarłszy się do świata natury, ucywilizuje okolicę: „W głuche zakątki huculskiej ziemi, pachnącej mięta w letnie wieczory, w senne wioski, przylepione do cichych połonin, gdzie pasterze grają na długich trombitach – wdziera się kolej żelazna. Ona jedna łączy ze światem te ustronia zabite od niego deskami”<sup>13</sup>.

W scenie, w której pisarz ukazuje zetknięcie się dwóch światów – arkadyjskiej wsi, synonimu naturalnego porządku rzeczy i technicyzowanej nowoczesności w postaci kolei – triumfuje to, co nowe. Już pierwsze chwile kulturowej agonii prowincji zapowiadają triumf hałaśliwego pośpiechu, bezwzględnej, żelaznej logiki zysku i straty oraz nieuchronną konieczność zerwania wielopokoleniowej ciągłości kulturowej. Nowoczesność obdarzona jest bowiem ogromną siłą przyciągania. Kolej uczyniła Piotra człowiekiem, i to ważnym. Wykonywał co prawda na stacji najprostsze prace, niewymagające żadnych kwalifikacji, zarabiał niewiele, ale – był na służbie. Dręczyła go co prawda świadomość, że z niewiadomych powodów nie wydano mu kolejarskiego uniformu i czapki z monogramem cesarskim, ale wiedział, że jak każdy, zatrudniony na kolei, jest człowiekiem najjaśniejszego pana i jako taki stoi w hierarchii społecznej o wiele wyżej od cywilów, których obsługuje na stacji w Toporach. Niewiadomski marzył o mundurze, rozumiał, że symbolizuje on cesarsko-królewską potęgę władającą górami, dolinami, a nawet odległymi morzami i daje noszącemu go status osoby niemal nietykalnej (bo jednak istnieje służbowa hierarchia), a co najmniej poważanej. Uniform symbolizuje bowiem odwieczny ład, kojarzony z osobą samego cesarza, panującego nad kilkoma pokoleniami obywateli państwa austro-węgierskiego.

Otrzymanie czapki dróżnika byłoby dla Piotra oznaką ogromnego awansu społecznego. Bohaterowi wydawało się, że zmiana statusu umożliwiłaby mu porządny ożenek (tzn. taki, przed którym mógłby dokonać przeglądu kandydatek na żonę) i odnowienie chałupy, czyli realizację marzeń. Zastanawiał się również, czy mógłby wsiąść do któregoś z wagonów pociągów pospiesznych, przejeżdżających przez Topory-Czernielicę w daleki świat. W ich oknach widywał niekiedy

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 29.

dystygowanych ludzi i wydawało mu się wtedy, że śni na jawie i przed jego oczyma rozgrywa się baśniowa opowieść o tajemniczych krainach.

Kolej jest cesarska, więc dla Piotra, analfabety i zwykłego popychadła, każdy jej element jest świętością, o którą należy gorliwie dbać. Nawet pojedyncza śruba czy gwóźdź w świetle tej patrymonialnej koncepcji stanowią niezbędny element monarchii. Cesarz uosabia państwo, wszystko, co do niego należy, a zatem w prostodusznym myśleniu Niewiadomskiego stanowi świętość. Takie rozumowanie pozwala bohaterowi osiągnąć stan harmonii ze światem w wypełnionym poniżającym trudem życia.

Pobyt na stacji daje bohaterowi też niemal mistyczną nadzieję i religijną pociechę. Według zwierchnika Piotra wszyscy pracownicy kolei mogą bowiem liczyć na to, że – jakkolwiek dziś nierozpoznani albo nawet wyszydzani – zapiszą się złotymi zgłoskami na kartach wielkiej historii. Zarządzona przecież przez władze kolejowe ewakuacja ludzi i wyposażenia stacji w Galicji Wschodniej naczelnikowi przypominają tę sprzed wieków, gdy nieprzyjaciel wchodził w granice imperium rzymskiego i groził unicestwieniem państwa. Według niego za sprawą wybuchu wojny wszystkim kolejarzom przyszło żyć w historycznych czasach. Nawet więc jeśli Niewiadomski zginie na służbie, jego śmierć nie pójdzie na marne, ponieważ będzie miał udział w ratowaniu kolejowego dobytku i tym samym w zaszczytnej obronie zagrożonej ojczyzny.

Przedtem jednak bohater powieści musi przejść kontrolę lekarską w komisji poborowej. Przypomina ona beznamiętny ogląd maszyny (jej obudowy i manometrów). Niewiadomski jednak nie odczuwa upokorzenia przedmiotowym traktowaniem. Dla niego to swoisty awans egzystencjalny, gdy ciało kolejowe upodabnia się do maszyny, to wstąpienie na wyższy stopień ewolucji w drodze ku doskonałości. Przemiana ta stała się zresztą zauważalna także dla innych. W drodze na front rekruci ujrzeli w Piotrze autorytet (miał na głowie kolejarzką czapkę) i z ogromnym szacunkiem słuchali jego objaśnień dotyczących rozkładu jazdy.

Większość z nich, wsiadając do wagonów towarowych w Toporach, pierwszy raz na własne oczy widziała pociąg i budynki stacyjne. Przyjazd do Budapesztu musiał więc być dla nich swoistą epifanią. Ujrzeli tam przeszklony budynek dworca, przypominający świątynię i znaleźli się w rzeczywistości mistycznej, wypełnionej światłem i życiem. Oczom zdumionych żołnierzy ukazały się też ofiarne dymy (wyziewy lokomotyw) i „święty czas kolejowy” na wielkich zegarach. Mimo nocy w olbrzymim wnętrzu panował niezwykle gwar w obcym rekrutom języku. Mieli



poczucie, jakby wstępowali w progi ziemi obiecanej, mlekiem i miodem płynącej (tutaj po raz pierwszy od dawna porządnie ich nakarmiono). Wrażenie religijnego doznania musiały też wzmacniać wyglądające jak posągi świętych rzeźby Jamesa Watta i George'a Stephensona umieszczone we wnękach fasady trzydziestoletniego wówczas dworca. Bohaterowie *Soli ziemi* nie wiedzieli jeszcze wówczas, że to piękne miejsce będzie ostatnim kolejowym przystankiem w świecie ładu i szczęścia.

Już na początku powieści widać bowiem, że kolej reprezentuje także żywioł chaosu i zniszczenia. Koncentracja pociągów towarowych w pobliżu linii potencjalnego frontu staje się oznaką nadciągającej wojny. Zwiastują ją także stada czarnych ptaków, spłoszonych przez nadciągające wojska. Wittlin nie przypadkiem odwołuje się w tym miejscu do homeryckiego obrazowania i budując paralełę, zwiastuje koniec pewnego świata: „Ruszyło. Ruszyli ludzie, ruszyły konie, osły, muły, bydło rzeźne. Ruszyło żelazo, mosiądz, drzewo i stal”<sup>14</sup>. Niepokój ogarnia wszystko, co żyje, porusza też materię nieożywioną, przenika fundamenty świata „pięknej epoki”. Jego kres budzi strach i żal, więc płaczą dworce, przez które przejeżdżają złowróżbne pociągi, pełne „mięsa armatniego”. Ludzie, wepchnięci do wnętrza maszyn, bezradnie obserwują początek tańca śmierci na peronowych tablicach (oznaczają go wojenne obwieszczenia, afisze, plakaty), który unieważnia cywilne rozkłady jazdy. Nikogo z tych, którzy obsługują wojenną maszynę, nie cieszą przyspieszone awanse, ponieważ zdają sobie oni sprawę, że tak samo przyspiesza bieg ich życia w stronę zagłady<sup>15</sup>.

Gdy nadchodzącą wojnę już oficjalnie obwieszczono, świat zastyga w śmiertelnej ciszy. Ustają też transporty. Nienawistna moc bije z każdego urzędowego pisma. Mnożą się zakazy, nakazy i ostrzeżenia, zewsząd czyha śmiertelne niebezpieczeństwo, którego widowym znakiem są pociągi wiozące pokonane oddziały, jęczących z bólu rannych i przeraźliwie ryczące bydło rzeźne. Nad świat opanowany przez złe moce nadciąga apokaliptyczna ciemność. Odjeżdżających w stronę wojennego piekła rekrutów żegnają płaczący bliscy. Wiejska znachorka błogosławi tory, jakby tym sposobem chciała przebłągać wroga ludziom potęgę, której służą pociąg i cała kolej<sup>16</sup>.

Wybuch wojny podporządkowuje kolei całą ludność monarchii, a będący dotąd pracownikami cywilnymi kolejarze zostają zmilitaryzowani. Jak trafnie

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 22.

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 37–40.

<sup>16</sup> *Ibidem*, s. 145–147.

zauważyła Ewa Wiegandt, ich rozmowy uwypuklają podstawowy rys bohaterów. Są oni dwiema różnymi osobami w życiu prywatnym i służbowym. Pisarz charakteryzuje ich w działaniu, tak jak ma to miejsce w narracji filmowej. Widziani są przede wszystkim jako trybiki instytucji kolejowej, a po 21 sierpnia (symbolicznym dniu końca świata pokoju) stają się elementami maszyny wojennej. Postępujące uprzedmiotowienie ludzi Wittlin ukazuje za pomocą metaforycznych skojarzeń, tworzących ciągi obrazów rozpiętych pomiędzy ową reifikacją człowieczeństwa i sakralizacją wojny<sup>17</sup>. Ten poetycki model prozy narracyjnej<sup>18</sup> można zilustrować typowym przykładem. Oto w dzień końca znanego świata (21 VIII 1914 r.) ogłoszono wiadomość o śmierci papieża, a Piotr Niewiadomski razem z innymi powołanymi odjeżdża do wojska. Dzień wcześniej przez Topory-Czernelicę przejeżdżały pociągi z ewakuowanymi z Pokucia Żydami. W „dzień Pańskiego gniewu” na stacji z kilkugodzinnym wyprzedzeniem pojawił się tłum ludzi z całej okolicy i dla wszystkich oczywista była niezwykłość tej chwili: „A peron tego dnia zapełnił się ludźmi, którzy nigdy przedtem nie jeździli koleją”<sup>19</sup>. Ludzie mają świadomość, że nieodwołalnie kończy się normalne życie, a nadciąga jakaś nowa, straszna, bo nieznaną rzeczywistość. Wielu ma nadzieję, że przez ten historyczny próg pomoże im przejść ksiądz, który obiecał przyjść i odprawić mszę w intencji odjeżdżających na wojnę. Podniosła atmosfera udziela się stopniowo innym istotom żywym, a następnie przestrzeni, w której trwała ich egzystencja: „Miało się wrażenie, że przyjdą jeszcze wszystkie krowy ze wsi, wszystkie konie, wszystkie barany i świny, że przybiegnie rzeczka, płynąca środkiem wsi i opuszczą swe koryta Prut i Czeremosz, święte rzeki huculskie”<sup>20</sup>.

Odgłosy kanonady artyleryjskiej dobiegające z nieodległego już frontu zmieniły bieg myśli czekających na peronie ludzi. Przestali myśleć o dotychczasowym życiu, zaczęli natomiast myśleć o śmierci w odległych, nieznanych krajach, już czekającej na ich ojców, braci i synów. Lęk zaczął rosnać, gdy pociąg, spodziewany o szóstej, nie pojawił się. Okazało się, że nawet kolej, instytucja o nienaruszalnym porządku, podlega ważniejszym od niej prawom wojny. Nigdy niespóźniający się pociąg do Toporów przyjeżdża ostatecznie z prawie godzinnym opóźnieniem. Nawet dla Piotra Niewiadomskiego, kolejarza, jest to chwila wstrząsająca.

<sup>17</sup> Ewa Wiegandt, *Inne postacie*, [w:] Wittlin, *Sól ziemi*, s. LXIII–LXIV.

<sup>18</sup> *Ibidem*, s. LXV.

<sup>19</sup> Wittlin, *Sól ziemi*, s. 143.

<sup>20</sup> *Ibidem*, s. 144.

Wydaje mu się, że widzi pociąg po raz pierwszy w życiu: „Cisza zaległa peron, cisza tak głęboka, że słycać było pulsowanie aparatów w kancelarii naczelnika. Krótki, histeryczny gwizd brutalnie przeciął ciszę”<sup>21</sup>. W dalszej części opisu lokomotywa ciągnąca skład zostanie porównana do wielbłąda. To rzadkie w literaturze „kolejowej” porównanie ma logiczne uzasadnienie nie tylko w charakterystycznym kształcie parowozu, którego komin może kojarzyć się z wielbłądzim garbem, ale również w planie powieściowym. Większość z Huculów zapewne nigdy nie miała możliwości zobaczenia tak egzotycznego zwierzęcia, które w ich oczach urastało w tej szczególnej chwili do rangi symbolu nieznanego, rządzonego prawami wojny świata, jadącego w dodatku w groźną ciemność („Zadzwończyły wszystkie łańcuchy, i pociąg cofnął się o krok, jak człowiek w ciemności zawadził o mur”<sup>22</sup>). Głośno brzęczące w powszechnej ciszy łańcuchy sprzęgów dodatkowo wzmacniały lęk, ponieważ łatwo kojarzyć się mogły z kajdanami, a więc odbieraniem wolności i surową karą, spadającą na Boga ducha winnych ludzi.

Pociąg wjeżdża więc na stację w nabożnej ciszy. Moment ten stłoczonym na peronie ludziom mógł kojarzyć się również z ceremonią pogrzebową i ostatnią drogą – żyjących jeszcze przecież – żołnierzy. Dopiero gdy parowóz się zatrzymał, wypuszczając parę z tłoków i jak gdyby wydając ostatni dech, przestał onieśmiać patrzących. Ze zwierzęcia zamienił się w ich oczach w niegroźny przedmiot, niewzbudzający już nabożnego lęku. Umiejętnie wykorzystując pochodzący z poetyki ekspresjonistycznej „efekt obcości”<sup>23</sup>, Wittlin w tej i szeregu podobnych scen desakralizuje mit wojny. Najpierw uwzniośla chwilę, pozwalając swym bohaterom upatrywać jej pozornej niezwykłości i tajemniczości, po czym demaskuje jej zwyczajność, ukazując lokomotywę już tylko w postaci zwykłej maszyny parowej, niemającej w sobie nic groźnego

Jednak żywioł wojny metodycznie ogarnia stale rosnący tłum żołnierzy. Wojna czaruje ich widokami mijanych przez pociąg okolic, podsuwa gorzałkę, aby stępić zmysły i pozwolić zapomnieć o bożym świecie podczas żołnierskiej pijatyki<sup>24</sup>. Ale we wnętrzach bydłocych wagonów, swoistej ruchomej wieży Babel, zaczyna budzić się wrogość wobec innych nacji. Ta sama nienawiść, która zapisana została w archetypicznej opowieści o Kainie i Ablu. Dzisiaj już wiemy, że

<sup>21</sup> *Ibidem*, s. 144.

<sup>22</sup> *Ibidem*, s. 145.

<sup>23</sup> Wiegandt, *Sól ziemi*, s. XLIX.

<sup>24</sup> Wittlin, *Sól ziemi*, s. 162–163.

zasiana w wojskowych transportach 1914 r. po ćwierćwieczu zaowocuje ludobójstwem podczas lat II wojny światowej. Używając „kolejowej” metaforyki, można powiedzieć, że Wittlin pokazuje, jak w mroku bydłących wagonów wśród zwykłych ludzi rodziło się zło. Wiegandt komentuje to w następujący sposób: „Wojna to następstwo ludzkiej dążności do wydarcia Bogu jego tajemnic, wykwit cywilizacji, która niszczy podmiotowość człowieka, prowadzi do nacjonalizmów i religijnej nietolerancji”<sup>25</sup>. Zastosowana w powieści narracja i perspektywa bohatera-prostaczka, którego naiwne przemyślenia podane zostały w formie mowy pozornie zależnej, uwypuklają obraz świata wojny, której w takiej postaci i w takim rozmiarze ludzkość miała doświadczyć po raz pierwszy<sup>26</sup>.

Kończąc te rozważania, warto przyjrzeć się jeszcze raz niezwykłemu statusowi Piotra Niewiadomskiego. Jest on jedynym bohaterem w obszarze prozy „kolejowej” dwudziestolecia pochodzącym z ludu. Od pierwszych kart powieści widzimy, że kolej darzy prawdziwie nabożną czcią. Jak to wytłumaczyć? Wiemy, że Piotr pochodzi ze wsi, a narrator informuje nas, że nie posiadał nawet własnego gospodarstwa. Skoro tak, nie miał też żadnych własnych narzędzi ani tym bardziej maszyn. Świat kolei tworzą zaś przede wszystkim maszyny i urządzenia mechaniczne. Podziw dla instytucji kolei rodzi się w umyśle Piotra Niewiadomskiego jako wynik zestawienia własnego stanu posiadania z jednej strony i technicznego bogactwa prowincjonalnej przecież stacji z drugiej. Ta cześć dla nowoczesnej instytucji udziela się później jego kolegom, którzy w Piotrze widzą kogoś mądrzejszego, znającego tajemną prawdę o mechanizmach rządzących koleją, która jest dla nich wszystkich znakiem najwyższej, cesarskiej władzy. Mówiąc inaczej – podziw prostych ludzi wobec kolei zasada się na ogromnej różnicy sięgającej kilku poziomów technologicznych (według typologii Mumforda). Żyjący od wielu pokoleń na wsi szeregowi żołnierze na stacji kolejowej po raz pierwszy konfrontują swoje ciało, czyli paleotechniczną „maszynę społeczną” z neotechniczną „megamaszyną”<sup>27</sup>, w której zdyscyplinowane ludzkie ciała stanowią część gigantycznej energii, zdolnej zmieniać oblicze świata. Oderwani od swojej kultury poborowi zostają błyskawicznie (według ich pojmowania czasu) przeniesieni w rzeczywistość zdominowaną przez maszyny. Ich ciała, stanowiące dotychczas podstawowe narzędzie komunikacji ze światem zewnętrznym, w świecie kolei stykają się z nieznaną

<sup>25</sup> Ewa Wiegandt, *Bohater i narrator*, [w:] Wittlin, *Sól ziemi*, s. LX.

<sup>26</sup> *Ibidem*, s. LVIII–LIX.

<sup>27</sup> Lewis Mumford, *Mit maszyny. Technika a rozwój człowieka*, t. 1–2, Warszawa 2012.

materią. Na wsi tworzyła ją przede wszystkim woda, ziemia, drewno, powietrze pełne naturalnych aromatów i odorów, a także rzadko spotykane metalowe narzędzia, konstruowane z żelaza, pozyskiwanego najczęściej z rudy darniowej i przetwarzanego w niezmiennych się przez tysiące lat wiejskich kuźniach. W świecie nowoczesnym, do którego żołnierze zostali niejako „wwiezieni” rozkazem, dominuje stal, widoczna wszędzie: na ziemi (szyny, urządzenia sterowania ruchem) i w powietrzu (ramiona semaforów, lampy stacyjne, linie telegraficzne, kładki nad torami). Nawet woda na stacji dostępna jest wyłącznie dzięki urządzeniom wytwarzanym we wciąż modernizowanych hutach (stalowych żurawiach i metalowych kranach). Większości poborowych nieznane były też zapewne tworzywa sztuczne, tworzące istną część kolejowej „megamaszyny”: bakelit (używany m.in. do produkcji telefonów), ebonit (z którego tworzono np. izolatory na liniach telefonicznych), gutaperka (m.in. używana do izolacji kabli), syntetyczny kauczuk (wytwarzano z niego wówczas np. węże dla straży pożarnej) czy lateks (spotykany m.in. w uszczelnkach okien). Świat zbudowany ze stali i tworzyw przemysłowych mógł wydawać się zwykłym żołnierzom nieludzki, to znaczy nienaturalny lub nawet nadnaturalny, czyli cudowny. Ciało człowieka wydawało się do niego nie przystawać. Przymusowy kontakt z rzeczywistością kolei niejako musiał więc budzić u współtowarzyszy Piotra Niewiadomskiego zdumienie, podziw, lęk lub nawet nabożną trwogę wobec czegoś, co przekracza pojęcie ludzi przyzwyczajonych do niezmiennego od pokoleń świata. To, że nie przynależą oni do nowoczesności, wizualnie wyraża nawet ich strój. Ubrani w stroje ludowe wieśniacy wyraźnie odróżniają się od umundurowanych żołnierzy i kolejarzy.

Oprócz zetknięcia się z nowoczesną techniką rekruci na dworcu i w pociągu weszli w kontakt z jeszcze jedną ważną instytucją nowoczesną – wojskiem. Jest to o tyle istotne, że zdaniem Mumforda armia stanowiła swoisty pas transmisyjny megamaszyny pomiędzy kulturami<sup>28</sup>. Mechanizm rejestrowania poborowych, wcielania rekrutów do oddziałów, ich skoszarowania i dyslokacji na front jest jednym z trybów przyspieszonego pokonywania dystansu dzielącego świat przednowoczesny od nowoczesności. W trybie tym istotną rolę, o czym mówiłem już wcześniej, odgrywała też kolej.

Co o procesie tym myśleli żołnierze? Piotr Niewiadomski to postać literacka, wykreowana zgodnie z ekspresjonistyczną konwencją biedaczyny bożego. Ale

---

<sup>28</sup> *Ibidem*, s. 281.

w jego figurze dostrzegam punkt wyjścia do refleksji, co naprawdę o kolei, wojsku i wojnie myśleli polscy chłopcy na początku XX w. Nie dowiemy się tego z kart powieści, bowiem ludowa twórczość należała wówczas wyłącznie do sfery kultury oralnej, ale idąc tropem kolei, docieram do interesującego źródła. Otóż kiedy powstawała *Sól ziemi*, dorobek kultury ludowej był już częściowo opisany przez etnografów. Jednemu z nich zawdzięczmy zapis żołnierskich pieśni z Galicji, a więc z krainy, która względem „małej ojczyzny” Niewiadomskiego lokuje się w tej samej przestrzeni polityczno-kulturowej – w granicach c.k. monarchii Habsburgów.

Główny bohater *Soli ziemi* jest człowiekiem naiwnym i pokornym. Wydaje się jednak, że w jego środowisku społecznym bardziej prawdopodobna była postawa buntu wobec przymusowej konfrontacji z rzeczywistością neotechniczną, reprezentowaną w powieści przez kolej. W domniemaniu tym utwierdza ludowy utwór z końca XIX w., przypomniany przez zespół R.U.T.A. jako *Związali mnie w powróż*<sup>29</sup>. Ta wielowątkowa pieśń przymusowych rekrutów w oryginale zawiera m.in. takie zwrotki:

17. Cysarzu, cysarzu, nie werbuj nas więcy,

Bo nas matki płacą, aże ziemia jęczy

[...]

52. Cysarzu, cysarzu, najaśniesz panie,

dałeś mi trzewiki, na... bym ci na nie

oraz

56. Jak ci mie oddali, związali mnie w powróż,

Najstarszy braciszek na kolej mie odwióz<sup>30</sup>.

W przytoczonych tu fragmentach ludowego utworu zapisany został głos, nieobecny w kulturze oficjalnej. Jest to głos buntu, rozpacz i odrzucenia tego, co nowoczesne – armii z poboru, kolei oraz żołnierskich butów. Są one metonimiami nowoczesności, instytucjami i przedmiotami jednakowo niewolącymi ludzi, ich ciała i umysły. Współczesna im społeczna megamaszyna ma wszystkie cechy wymienione przez Mumforda: urzeczywistnia władzę cesarza za pomocą wojennych obwieszczeń, oficerowie i kolejni urzędnicy realizują ją wśród lokalnych społeczności na kolejowych dworcach, będących odpowiednikami starożytnych

<sup>29</sup> Zob. R.U.T.A., *Związali mnie w powróż*, [w:] *Gore – pieśni buntu i niedoli XVI–XX wieku*, Karrot Kommando 2011, CD; [https://www.youtube.com/watch?v=\\_UBe8nWv3Ss](https://www.youtube.com/watch?v=_UBe8nWv3Ss).

<sup>30</sup> Szymon Udziela, *Lud polski w powiecie ropczyckim w Galicyi*, Kraków 1892, s. 213.



świętyń, a każda wciągnięta w tryby tej maszynierii jednostka może mieć wrażenie uczestniczenia w kosmicznym porządku świata<sup>31</sup>.

Potęga cesarsko-królewskiej kolei i armii stopniowo degradowuje człowieczeństwo Piotra Niewiadomskiego. Uniform kolejjarza czyni go najpierw drobnym trybikiem leżącej na odludziu stacji, co bohater w swej naiwności interpretuje całkowicie opacznie jako synonim wyróżnienia. Dopiero otrzymany w jednostce wojskowej karabin numer 46 821 uświadamia mu, że stał się tylko dodatkiem do wielkiej maszyny mobilizacyjnej<sup>32</sup>, który można łatwo wymienić, tak jak wymienia się żołnierski ekwipunek. W jego skład wchodzi nie tylko rzeczy wydawane nowym rekrutom, gdy przybywają z dworca do koszar. Także ciała szeregowców od tej chwili stanowią część zasobów magazynowych: „Żołnierz składa się z bluzy, spodni, płaszcza, butów, karabinu, pasa, dwóch ładownic, bagnetu, tornistra, chlebaka, łopatki (albo bajlpiki), menażki, manierki, dwóch koców, jednego celtblatu, czyli płótna rozpinania namiotu, z wielkiej ilości rzemieni oraz z siebie. No i czapki. Bez czapki jest prawie kaleką, jest jak lampa bez abażuru, jak łodyga bez kwietnej korony”<sup>33</sup>. Ironiczne porównania żołnierza pozbawionego cesarsko-królewskiego nakrycia głowy do uszkodzonych sprzętów (nie tylko przedmiotów, ponieważ reifikujące porównanie obejmuje też istoty żywe i samego człowieka) wypuklają dramat ludzi rzuconych na pożarcie wojennej machinie.

Kolej przedstawiana jest u Wittlina jako swoista maszyna dehumanizacji i śmierci, o wiele groźniejsza niż aeroplany i ówczesne czołgi. W przeciwieństwie do nich jest bowiem wszechobecna, działa także poza linią frontu, w jej skład wchodzi procedura zabijania przećwiczone już podczas wojen końca XIX w. (np. wojny francusko-pruskiej), kursuje codziennie, w każdych warunkach pogodowych i przez okrągły rok, lekceważąc tym samym jeden z fundamentów świata przednowoczesnego – chrześcijański porządek życia codziennego i świąt. Kolej pozostaje przy tym na wskroś nowoczesna, bo za jej sprawą całym ciałem doświadczają się dynamizmu epoki w postaci ruchu. Na stacji kolejowej nawet tylko biernie patrząc czy stojąc w pobliżu pociągu – słyszy się odgłosy hamujących albo ruszających pociągów/parowozów, jest się dotykany przez ludzi obcych i potrącanym przez tłum, widzi się lokomotywy i ludzi, czuje zapachy dymu, smarów.

<sup>31</sup> Zob. Mumford, *Mit maszyny*, s. 304.

<sup>32</sup> Katarzyna Szewczyk-Haake, *Nowoczesna literatura etyczna. Wokół twórczości Józefa Wittlina i Pära Lagerkvista*, Poznań 2017, s. 204–206.

<sup>33</sup> Wittlin, *Sól ziemi*, s. 248.

Za jej sprawą miliony ludzi przenoszą się w inny wymiar rzeczywistości, w którym człowieczeństwo podlega redukcji do roli wymiennych części wielkich maszyn – kolejowej i wojennej<sup>34</sup>.

## BIBLIOGRAFIA

- Brzechwa Jan, *Ekspres*, [w:] *idem, Oblicza zmyślane*, Warszawa 1926.
- R.U.T.A., *Związali mnie w powrót*, [w:] *Gore - pieśni buntu i niedoli XVI–XX wieku*, Karrot Kommando 2011, CD; [https://www.youtube.com/watch?v=\\_UBe8nWv3Ss](https://www.youtube.com/watch?v=_UBe8nWv3Ss).
- Wittlin Józef, *Sól ziemi. Powieść o cierpliwym piechurze*, oprac. Ewa Wiegandt, Wrocław 1991.
- Klimek Barbara, *Koleje habsburskie w galicyjskiej twórczości Józefa Wittlina i Josepha Rotha*, [w:] *Kolej na kolej. Pociąg, dworzec, poczekalnia w literaturze i refleksji humanistycznej*, red. Kamila Gieba, Janusz Łastowiecki, Monika Szott, Zielona Góra 2015, s. 33–44.
- Mumford Lewis, *Mit maszyny. Technika a rozwój człowieka*, t. 1–2, Warszawa 2012.
- Nasiłowska Anna, *Trzydziestolecie 1914–1944*, Warszawa 2013.
- Szewczyk-Haake Katarzyna, *Nowoczesna literatura etyczna. Wokół twórczości Józefa Wittlina i Përa Lagerkvista*, Poznań 2017.
- Udziela Seweryn, *Lud polski w powiecie ropczyckim w Galicyi*, Kraków 1892.

## SUMMARY

In depictions of World War I, railroads have a prominent position – both sides used them to transport soldiers, equipment and supplies. The motif of railway cars and stations – a common element of war reality – can be found also in literature, which is a record of humanist reflection on the character of this conflict. The novel *Sól ziemi. Powieść o cierpliwym piechurze* [*Salt of the earth. A novel about a persistent walker*] by Polish writer Józef Wittlin, which only seems to be a story of a psychological transformation caused by war, has been analyzed for this trope. The work was first published in 1935 and is based on Wittlin's own memories from his service in the Austro-Hungarian army during the Great War. These experiences have been transposed into the character of Piotr Niewiadomski, a simple man and simple-minded soldier from godforsaken back of beyond. His journey from a small country station to a big city with a grand, imposing railway station is a story about creation and destruction of the world. By means of the railway ordinary subjects of the Austrian emperor are moved into a new dimension of reality, in which humanity has been reduced to the role of replaceable parts of immense machineries – railway and war.

---

<sup>34</sup> O uniwersalnej wymowie powieści Wittlina przekonuje m.in. Barbara Klimek: *Koleje habsburskie w galicyjskiej twórczości Józefa Wittlina i Josepha Rotha*, [w:] *Kolej na kolej. Pociąg, dworzec, poczekalnia w literaturze i refleksji humanistycznej*, red. Kamila Gieba, Janusz Łastowiecki, Monika Szott, Zielona Góra 2015, s. 33–44.

Railway station has been described in this novel as a border on the way to modernity, at the same time in the process of dehumanization and reification. The present paper is itself a work situated on tri-border area of three research fields – history of literature, interpretation and anthropology.

#### O AUTORZE

dr Grzegorz Piotrowski – literaturoznawca, rozprawę doktorską pt. *Polskie doświadczenie nowoczesności. Kolej w literaturze dwudziestolecia międzywojennego*, pisaną pod opieką naukową prof. dr. hab. Wojciecha Tomasika, obronił na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy w roku 2020. Pracuje jako nauczyciel w szkole średniej. Adres e-mail: [wolentalczyk@wp.pl](mailto:wolentalczyk@wp.pl)





TOMASZ PRZERWA  
Uniwersytet Wrocławski  
Instytut Historyczny  
ORCID: [0000-0001-8972-0773](https://orcid.org/0000-0001-8972-0773)

## NIEDOKOŃCZONA KOLEJ IZERSKA (*ISERGEBIRGSBAHN*) I GRANICA POTRZEB

### THE UNFINISHED JIZERA RAILWAY (*ISERGEBIRGSBAHN*) AND THE LIMIT OF NEEDS

**ABSTRACT:** The paper presents efforts to establish a railway route through the hard-to-reach Jizera Mountains, as well as the factors which contributed to only partial accomplishment of that project (only the Mirsk–Świeradów Zdrój section was built). The planned elongation of this railway line from Świeradów-Zdrój to Szklarska Poręba (via Rozdroże Izerskie – a mountain clearing 769 meters above sea level) was not particularly challenging for railway engineering at the turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century, but providing a proper justification of the costly endeavor and securing adequate financing has proven to be a challenge. In a broader perspective, the present study raises two issues: critical assessment of the real transportation needs in the region, and the influence of railway investments on the development of mountain region in Silesia.

**KEYWORDS:** Silesia, mountain railways, profitability, influence of railway investments

W opracowaniach poświęconych historii transportu kolejowego sporo uwagi poświęca się analizowaniu i dokumentowaniu przebiegu poszczególnych inwestycji. Wizje i projekty niezrealizowane bywają dostrzegane, ale wspomina się o nich w kategoriach niejakiej straty, zaprzepaszczonej szans czy możliwości. Takie podejście do problemu wydaje się poniekąd naturalne, stanowi jednak pewne uproszczenie, ponieważ budowa kosztownej infrastruktury była warunkowana m.in. sprawnością przewozową kolei, przydatnością i rentownością poszczególnych rozwiązań transportowych, o czym należy stale przypominać. Zbyt łatwo przyjmujemy, że

każde połączenie musiało nieść korzyści, przyczyniało się do wzrostu przewozów osobowych i towarowych, a poprzez to do rozwoju danego rejonu czy kraju. Kuszeni wizją ogólnego postępu nie zawsze dostrzegamy, że bilans strat i zysków odbiegał niekiedy od znanego wzoru. Pozostaje w sumie zapytać, czy potrafimy współcześnie realnie ocenić uwarunkowania towarzyszące konkretnej inwestycji, związane z nią ryzyko finansowe i długofalowe następstwa? Odległa perspektywa czasowa nie ułatwia oglądu sytuacji, ponieważ jakże często tracimy z pola widzenia ważne szczegóły, czynniki znane decydentom odpowiedzialnym za projekt. Nie sposób twierdzić, że kalkulacje tychże zawsze były przedmiotowe i trafne, niemniej warto zachować ostrożność i mniej życzeniowo podchodzić do zagadnienia.

Punktem wyjścia do rozważań podjętych w artykule było pytanie o wpływ przeszkód naturalnych – w szczególności zaś gór – na realizację projektów kolejowych. Powyższa kwestia bywa wprawdzie sygnalizowana w opracowaniach poświęconych historii kolejnictwa (tj. linii, węzłów, obiektów inżynierskich itd.), zasługuje niemniej na osobny wywód. Nie wymaga dowodzenia, że kolej z pewnym opóźnieniem i mniejszą intensywnością wkroczyła na obszary górskie, co dobrze pokazuje przykład Dolnego Śląska<sup>1</sup>. Jego górskie okolice należały na początku XIX w. do najlepiej rozwiniętych gospodarczo (i demograficznie) powiatów prowincji śląskiej i całych Prus, ale kryzys prężnego dawniej tkactwa chałupniczego i innych tradycyjnych form produkcji doprowadził do fundamentalnych przeobrażeń. Z jednej strony obserwowano wyludnianie się terenów górskich, z drugiej zaś rozkwit turystyki górskiej. Szczególną rolę odegrała ona w transformacji rejonu karkonosko-izerskiego<sup>2</sup>, co potwierdza imponujący rozkwit Szklarskiej Poręby, jak też rozwój pobliskiego uzdrowiska – Świeradowa-Zdroju. Pomędzy nimi rozciągały się mniej popularne i trudno dostępne Góry Izerskie, przez które przechodziły nieliczne drogi – szykowane przeważnie na użytek leśnych służb hrabiów Schaffgotschów z Cieplic<sup>3</sup>. Były to warunki sprzyjające budowie Kolei Izerskiej (Isergebirgsbahn), ale po

<sup>1</sup> Por.: Michał Jerczyński, Stanisław Koziański, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992; Przemysław Dominas, Tomasz Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku do Kolei Dolnośląskich*, Łódź 2017.

<sup>2</sup> Szerzej m.in.: Hans Poser, *Geographische Studien über den Fremdenverkehr im Riesengebirge*, Göttingen 1939; Edmund Szczepański, *Wpływ turystyki na życie gospodarcze w powiecie jeleniogórskim od połowy XIX wieku do 1939 roku*, 1982, mps w zbiorach Archiwum Państwowego we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze.

<sup>3</sup> Tomasz Przerwa, *Zapomniany przełom, czyli o dziewiętnastowiecznej modernizacji połączeń drogowych w rejonie Gór Izerskich (część pruska)*, [w:] *W krainie Ducha Gór*, red. Piotr Gryszel, Iwo Łaborewicz, Marek Szajda, Jelenia Góra–Wrocław 2021, s. 37–58.



uruchomieniu początkowego odcinka Mirsk – Świeradów-Zdrój, mimo ponawianych starań, nigdy nie doszło do przedłużenia szlaku w stronę Rozdroża Izerskiego (769 m n.p.m.) i Szklarskiej Poręby. Analiza tego przypadku pozwala przyrzeć się uwarunkowaniom towarzyszącym inwestycjom kolejowym w górskich okolicach. Kwestie techniczne – zasadniczo – nie stanowiły przeszkody, większym problemem okazało się wskazanie właściwego uzasadnienia dla dyskusyjnego przedsięwzięcia, zapewnienie finansowania i znalezienie optymalnego powiązania z siecią komunikacyjną regionu. W ogólnym rozrachunku prezentowane studium pozwala podnieść kwestię krytycznej oceny rzeczywistych potrzeb transportowych i wpływu inwestycji kolejowych na rozwój górskich okolic (Śląska).

\*\*\*

Spółki kolejowe, odpowiadające w latach 40. i 50. XIX w. za budowę pierwszych linii na Śląsku, unikały inwestycji w trudnym terenie górskim, co nie znaczy, że takowych projektów nie rozważały lub nie próbowały – stopniowo – realizować, w czym prym wiodła Kolej Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzicka (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn). Istotny przełom wyznacza jednak powstanie Śląskiej Kolei Górskiej (Schlesische Gebirgsbahn – SGB) łączącej Zgorzelec (Görlitz) i Węgliniec z Jelenią Górą oraz Wałbrzychem. Jej finansowanie wzięły na siebie władze Prus, które dostrzegły potencjał transportu kolejowego i postanowiły przejąć odpowiedzialność za rozwój sieci kolejowej. W 1865 r. SGB doprowadzono do Lubania, Gryfowa Śląskiego i Rybnicy, rok później do Jeleniej Góry. Wzrosła wówczas dostępność Świeradowa-Zdroju i Szklarskiej Poręby, ale na dalsze ich otwarcie na świat przyszło poczekać. Warto dodać, że dzięki SGB rejon karkonosko-izerski został skomunikowany z kluczowymi ośrodkami śląskimi, saksońskimi i brandenburskimi. Powstała zachodniosudecka magistrala, od której w kolejnych dekadach odchodziły lokalne odgałęzienia. Jeszcze w latach 80. XIX w. kursowało na tej trasie od czterech do pięciu par pociągów dziennie, na początku XX w. dwukrotnie więcej, w tym pociągi pospieszne z Berlina i Wrocławia. Wzrastające przewozy wymuszały modernizację szlaku, który przebudowano na dwutorowy (na odcinku Jelenia Góra – Gryfów Śląski w 1884 r.), a w 1914 r. zaczęto elektryfikować<sup>4</sup>.

Zestawienia statystyczne z początku XX w. oddają natężenie ruchu osobowego i towarowego na stacjach i przystankach kolejowych powstałych w otoczeniu Gór

---

<sup>4</sup> Przemysław Dominas, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej: Görlitz / Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014, s. 13–39.

Izerskich (tabela 1), wskazują zarazem na szczególną rolę węzła gryfowskiego. W 1885 r. Gryfów Śląski uzyskał połączenie z Lwówkiem Śląskim i dalej ze Złotoryją oraz Legnicą<sup>5</sup>, rok wcześniej – 1 XI 1884 r. – z Mirskiem (8,1 km), który stał się nową bramą w śląskie Góry Izerskie. Początkowo docierały do tego ośrodka trzy pary pociągów dziennie, dwie dekady później – dziewięć. Na kuracjuszy i turystów wybierających się w stronę Świeradowa-Zdroju czekały tam pojazdy pocztowe, pozwalające pokonać kilkukilometrowy odcinek dzielący stację i uzdrowisko<sup>6</sup>. Dwaście lat później wspomniana kolej drugorzędna (*Nebenbahn*) została przedłużona do czeskich Jindřichovic pod Smrkiem, które posiadały połączenie z Frydlantem (Friedländer Bezirksbahn). Nowe połączenie, uruchomione 1 XI 1904 r., skracało przejazd do Wolimierza, Pobiednej i Czerniawy-Zdroju, zapewniało nadto dostęp do austriackiej sieci kolejowej obiegającej Góry Izerskie od zachodu i południa. Graniczny charakter nie czynił przy tym z połączenia do Jindřichovic szlaku magistralnego. Wspomnianą trasę przemierzało przed Wielką Wojną sześć par pociągów dziennie, sam przejazd zajmował zaś ok. 25 minut<sup>7</sup>.

**Tabela 1. Liczba biletów kolejowych sprzedanych na wybranych stacjach i przystankach kolejowych w rejonie Gór Izerskich w latach 1903–1913**

Polska nazwa	Niemiecka nazwa	1903	1904	1905	1913
Gryfów Śląski	Greiffenberg in Schlesien	120 371	126 546	135 156	181 929
Rębiszów	Rabishau	24 080	23 297	23 910	31 357
Stara Kamienica	Alt-Kemnitz	31 611	31 956	35 219	46 751
Rybnica	Reibnitz	13 782	14 060	15 390	17 229
Mirsk	Friedeberg am Quais	46 303	59 856	68 778	86 436
Wolimierz	Neu-Scheibe	–	3 853	21 582	–
Pobiedna	Meffersdorf	–	7 855	19 634	27 262
Piechowice Dolne	Nieder Petersdorf	15 754	15 851	16 379	27 108
Piechowice	Petersdorf (Riesengebirge)	67 218	60 192	59 057	97 376

<sup>5</sup> *Idem*, *Koleje regionu kaczawskiego (Lwówek Śląski Złotoryja – Marciszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski)*, Jelenia Góra 2012, s. 16–18.

<sup>6</sup> Hannes Scholdan, *Aus urwüchsigem Wald inmitten Bergen zum Bad Flinsberg im Isergebirge*, [Swisttal 1992], s. 68; [Waldemar] Adam, *Führer ins Isergebirge*, Görlitz 1898, s. 76, 81, 88.

<sup>7</sup> Rafał Wiernicki, *Śladem zwiniętych torów. Mirsk – Pobiedna – Jindřichovice pod Smrkiem*, „Turysta Dolnośląski”, 2004, 10, s. 10; Feliks Chojnacki, *Jak to w Mirsku z kolejami bywało*, [www.goryizerskie.pl](http://www.goryizerskie.pl), s. 1–5 (dostęp: 15 V 2022).

Polska nazwa	Niemiecka nazwa	1903	1904	1905	1913
Szklarska Poręba Dolna	Nieder-Schreiberhau	16 812	17 796	16 866	33 269
Szklarska Poręba Średnia	Mittel-Schreiberhau	13 344	13 096	12 465	29 817
Szklarska Poręba Górna	Ober-Schreiberhau	70 743	61 630	56 217	126 770
Szklarska Poręba Huta	Josephinenhütte	12 169	18 514	12 761	30 364
Szklarska Poręba Jakuszyce	Karlsthal / Jakobsthal	6 454	6 208	6 484	7 068
Tkacze (obecnie Harrachov)	Strickerhäuser	9 813	11 393	10 321	24 969

Opracowanie własne na podstawie: *Verkehrstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau für das Etatsjahr 1905*, s. 5–6, 10, 13, 19, 24–29, 31, 33, 35, 40; *Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Stationsstatistik für das Kalenderjahr 1927*, s. 4, 8, 22, 28, 40, 42, 62, 64, 66, 70, 72, 76, 80, 82, 84, 100.

Fala inwestycji kolejowych z przełomu XIX i XX w. pozwoliła zagęścić sieć połączeń na terenie prowincji śląskiej, czemu sprzyjała pruska ustawa z 1892 r. o kolejach trzeciorzędnych (*Kleinbahn*), w której istotnie złagodzone obowiązujące normy techniczne, a to znacząco obniżało koszt budowy. W tym samym czasie upowszechniało się zresztą przekonanie, że pojazdy szynowe stanowią podstawę nowoczesnego transportu lądowego. Oddalone od szlaków kolejowych ośrodki wyraźnie traciły na znaczeniu, dlatego władze i mieszkańcy wykluczonych komunikacyjnie okolic intensyfikowali starania o doprowadzenie do nich torów. Wagę kolejowych powiązań dobrze rozumiano również w Świeradowie-Zdroju, którego dalszy rozwój zależał od uruchomienia bezpośredniego połączenia kolejowego. Władze uzdrowiska dostrzegały zmianę standardów, wzrost mobilności społeczeństwa oraz przewagę lepiej skomunikowanych letnisk i kurortów. Władze berlińskie przy tym rozwiały w 1903 r. nadzieje na rychłą budowę linii kolejowej w Górach Izerskich ze środków publicznych, dlatego skorzystano z propozycji składanych przez prywatne przedsiębiorstwa kolejowe w sprawie poprowadzenia lokalnej linii z Mirska do Świeradowa-Zdroju. Berlińska spółka Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co podjęła w 1905 r. niezbędne przygotowania, a inwestycja została zrealizowana w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego<sup>8</sup>. Dnia 1 II 1908 r. zawiązano

<sup>8</sup> Janusz Gołaszewski, *Kolejka Izerska 1909–1945*, „Rocznik Jeleniogórski”, 29 (1997), s. 56–73.

spółkę Friedeberg-Flinsberger Kleinbahn A.-G., której kapitał założycielski wynosił 1,37 mln marek. Wśród jej udziałowców znaleźli się m.in.: powiat lwówecki (33,3% akcji), Schaffgotschowie (10,9%), Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co (9,1%) oraz gmina Świeradów-Zdrój (8,8%). Za budowę kolei i jej eksploatację odpowiadało wspomiane przedsiębiorstwo Becker & Co, które realizowało zadania zlecone przez władze Kolei Mirsko-Świeradowskiej, przemianowanej w połowie 1911 r. na Kolej Izerską (Isergebirgsbahn). Wypada wspomnieć, że od samego początku miała ona charakter normalnotorowej linii znaczenia lokalnego<sup>9</sup>. Prace budowlane ruszyły wiosną 1908 r. Miały się zakończyć w lipcu następnego roku, ale złe warunki pogodowe pokrzyżowały te plany. Uroczyste otwarcie liczącej 8 km linii z Mirska do Świeradowa-Zdroju nastąpiło zatem 1 X 1909 r., a to w obecności prezydenta rejencji legnickiej Günthera von Seherr-Thoßa. Już w następnym roku zaobserwowano wzrost liczby gości uzdrowiska (w 1908 r. 11 455, a w 1910 r. 14 214 kuracjuszy i urlopowiczów), wyliczenia te nie uwzględniają przy tym osób wyruszających na jednodniowe wycieczki (bez noclegów). Na początku XX w. szacowano, że ich liczba może sięgać 20 tys.<sup>10</sup>



Il. 1. Logo Kolei Mirsko-Świeradowskiej, 1906 r. Źródło: Archiwum Państwowe we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze, Akta miasta Mirska, sygn. 2841, k. 81.

<sup>9</sup> Nie jest prawdą, jakoby na Kolei Izerskiej zastosowano pierwotnie rozstaw szyn 600 mm, jak twierdzi m.in.: Józef Andrzej Bossowski, *Kolej do Świeradowa Zdroju*, Lwówek Śląski 2004, s. 29.

<sup>10</sup> SchoIdan, *Aus urwüchsigem Wald*, s. 69–71, 120; Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: AP Wr), Akta majątku Schaffgotschów (dalej: AmSch; w oczekiwaniu na nowe opracowanie zespołu użyto przedwojennych sygnatur jednostek archiwalnych), sygn. GEN 1021: Die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, Bericht über das 1. Geschäftsjahr bis 31. Dezember 1908 der Friedeberg-Flinsberger Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft, k. 240–242; sygn. GEN 1022: Die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, Pismo zarządu Kolei Izerskiej, Mirsk 9 VII 1911, k. 139.

W 1926 r. Georg Dauster napisał w gruntownym studium poświęconym projektom transportowym w rejonie jeleniogórskim, że Świeradów-Zdrój – „klejnot Gór Izerskich” – bardzo skorzystał na uruchomieniu Kolei Izerskiej, ale też zauważył, że jakkolwiek kolej przekroczyła granicę Gór Izerskich, to jednak nie doprowadziło to do ich rzeczywistego otwarcia komunikacyjnego<sup>11</sup>. Podobnie zapewne postrzegano również tzw. Kolej Kamiennej (*Zackenbahn*) z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby i Horní Polubný (obecnie Kořenov), która obiegała masyw izerski od południowego wschodu i zapewniała połączenie z austriacką / czeską siecią kolejową. Ta ważna, transgraniczna linia miała istotne znaczenie również dla ruchu lokalnego i turystycznego, co oddają statystyki ruchu pasażerskiego z początku XX w. (tabela 1). Z Górą Izerską związana była zapewne mniejsza część podróźnych, nie sposób przy tym określić, jak duża była „przewaga” Karonoszy. Już choćby ten aspekt sprawia, że wprowadzona współcześnie nazwa „Kolej Izerska” wydaje się niewłaściwa, a do tego może wprowadzać w błąd, ponieważ historycznie była ona związana z linią do Świeradowa-Zdroju. Używane przez niemieckich autorów określenie „Kolej Kamiennej” nie miało oficjalnego charakteru. Omawiana linia od początku znajdowała się bowiem pod zarządem kolei państwowych, stąd standardowo posługiwano się nazwami stacji końcowych<sup>12</sup>.

Sejm pruski przyjął ustawę o budowie kolei Jelenia Góra – Piechowice w 1888 r. i przeznaczył na ten cel 1,05 mln marek. Dyskusje na temat jej przebiegu opóźniły rozpoczęcie prac o trzy lata, ale udało się je zakończyć przed końcem roku i 20 XII 1891 r. doszło do uroczystego otwarcia połączenia. Rozstrzygnięcie decyzji o poprowadzeniu trudniejszego technicznie odcinka do Szklarskiej Poręby – i dalej do granicy państwowej – odsuwano w czasie, wiązano je zresztą z inwestycjami austriackimi. Szlak z Jablonca nad Nisou do Tanvaldu oddano do użytku w 1894 r., a jego przedłużenie do Horní Polubný w połowie 1902 r. Sezonowy ruch pasażerski (turystyczny) i ograniczone potrzeby przewozowe Szklarskiej Poręby nie przesądzały o rentowności przedsięwzięcia, tę wiązano z transportem śląskiego węgla do zakładów położonych w Kraju Libereckim, a to wymagało porozumienia obu stron. W 1897 r. zapadła w Berlinie decyzja o przyznaniu 6,18 mln marek na budowę połączenia Piechowice – Horní Polubný, a rok później doszło do podpisania umowy w tej sprawie z władzami austriackimi. Prace ruszyły w 1899 r.,

<sup>11</sup> Georg Dauster, *Neue Schienenwege im Riesen-, Iser- und Boberkatzbachgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Glogau 1926, s. 9.

<sup>12</sup> Dominik Kara, *Kolej w Szklarskiej Porębie*, Szklarska Poręba 2010, s. 10–11.

ale były hamowane przeciągającymi się postępowaniami wyłączeniowymi, trudnymi warunkami terenowymi i pogodowymi. Konieczne okazało się drażnienie przekopów i dwóch tuneli, budowa szeregu mostów i przepustów, sypanie wysokich nasypów. Roboty ziemne ukończono w 1901 r., kładzenie torów – rok później<sup>13</sup>.

Odcinek Piechowice – Szklarska Poręba został otwarty 25 VI 1902 r., a kolejny – Szklarska Poręba – Horní Polubný – 1 X 1902 r., co zapewniło połączenie Jeleniej Góry z Libercem. Nowy szlak kolejowy z Piechowic do granicy liczył łącznie 35,7 km, a jego nachylenie dochodziło do 25‰. Inaczej niż po stronie czeskiej, nie było zatem potrzeby zastosowania systemu kolei zębatej. Odpowiednie parametry trasy dało zastosowanie łuków o minimalnych, dozwolonych przepisami promieniach, przebicie dwóch tuneli, jednego przed Szklarską Porębą Dolną (145 m długości) i drugiego za Tkaczami (280 m długości)<sup>14</sup>, nadto poprowadzenia głębokiego na 20 m przekopu przez Zbójnickie Skały i wzniesienie czteroprzęsłowego mostu nad Izerą koło Tkaczy (długości 150 m i wysokości 25 m). Górski charakter linii rodził szereg problemów eksploatacyjnych. Pomogła je ograniczyć elektryfikacja linii, co nastąpiło w powiązaniu z przesądzoną w 1911 r. elektryfikacją Śląskiej Kolei Górskiej. Jesienią tego samego roku przeprowadzono w rejonie Jakuszyc badania efektywności trakcji elektrycznej na odcinku długości 1,5 km, ale do montażu przewodów trakcyjnych na całej trasie przystąpiono później. Prace wstrzymano podczas wojny, a w związku z deficytem metali kolorowych zdecydowano się nawet na demontaż sieci trakcyjnej, stąd lokomotywy elektryczne ostatecznie na szlaku z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby zaczęły kursować dopiero 15 II 1923 r.

Średni czas przejazdu z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby wynosił początkowo 90 minut, ale jeszcze przed I wojną światową został skrócony o 10 minut. Należy dodać, że podróż z Berlina zajmowała wówczas przeszło 6 h. Większość podróżnych wysiadała i wsiadała na stacji Szklarska Poręba Górna, której skromny zrazu dworzec doczekał się przebudowy już po kilku latach, zyskując reprezentacyjną formę i bogatą oprawę. W sezonie docierało do Szklarskiej Poręby Górnej nawet 14 par pociągów dziennie, zaledwie kilka kontynuowało jazdę do Horní Polubný, gdzie można się było przesiąść do składów austriackich. Warto

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 8–12; Klaus Christian Kasper, *Die Zackenbahn Hirschberg – Schreiberhau – Grünthal/Polaun*, Bonn-Oberkassel 2002 (tamże o budowie górskiego odcinka Kolei Izerskiej – s. 109).

<sup>14</sup> Przemysław Dominas, *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 r.*, Łódź 2020, s. 201–206.



wspomnieć, że w Jakuszycach powstał najwyżej położony przystanek kolejowy w Prusach (886 m n.p.m.), ale osada cieszyła się raczej umiarkowanym zainteresowaniem turystów. Do 1911 r. przystanek nosił zresztą nazwę sąsiedniego Orla<sup>15</sup>. Większy ruch panował na ostatnim pruskim przystanku kolejowym w Tkaczach, co mogło mieć związek z bliskością granicy. Generalnie „Kolej Kamiennej” (porównywana z głośną Koleją Semmering, stąd określenie „Schlesische Semmeringbahn”) niewątpliwie zwiększyła dostępność wschodnich partii Gór Izerskich, ale też nie doprowadziła do równie wyraźnego jak w Karkonoszach umasowienia ruchu turystycznego. Ułatwiła wywóz drewna, kruszywa i wyrobów szklanych, miała jednak ograniczony wpływ na stan miejscowego przemysłu.

\*\*\*

Przedstawione inwestycje przesądziły o układzie transportowym tego zakątka Sudetów, warto jednak zwrócić uwagę na inne projekty, które nie doczekały się realizacji. Jeden z nich firmował Urząd Kameralny Schaffgotschów, do których należały rozległe tereny w Karkonoszach i Górach Izerskich. W roku 1896 wyszedł on z inicjatywą budowy sieci lokalnych połączeń kolejowych o rozstawie szyn 1000 mm, ale ostatecznie – bez wsparcia i akceptacji władz rejencyjnych – wycofał się z realizacji tego zamysłu. Warto nadmienić, że był on częścią szerszego projektu zakładającego wykorzystanie energii wytworzonej w elektrowniach wodnych. W segmencie transportowym przewidziano budowę kilku linii kolejowych (trakcja elektryczna), w tym: Piechowice – Rozdroże Izerskie – Świeradów-Zdrój i Szklarska Poręba Huta – Jakuszyce – Orle – Wielka Izera (Skalno). Obie miały zasadniczo służyć do transportu drewna, dodatkowo także torfu (Hala Izerska). Przewozy pasażerskie rozważano jedynie w przypadku połączenia świeradowskiego. Wspomniane szlaki kolejowe miały się łączyć z kolejkami leśnymi (trakcja konna), co oddaje kompleksowe podejście autora tej koncepcji – Wilhelma Hostmanna – do problemów komunikacyjnych. Rozmach projektu – z kosztorysem na poziomie 15 mln marek – wydaje się niezwykle, tłumaczy poniekąd trudności z jego wcieleniem w życie<sup>16</sup>. O utrudnionym dostępie do śląskiej części Gór Izerskich przesądził jednak bardziej brak normalnotorowej kolei pomiędzy Świeradowem-Zdrojem

<sup>15</sup> Kara, *Kolej*, s. 37, 48–52, 55.

<sup>16</sup> W[ilhelm] Hostmann, *Die wirtschaftliche Erschliessung des Riesen- und Isergebirges*, Wiesbaden 1897; Dauster, *Neue Schienenwege*, s. 11; Michał Jerczyński, *Projektowane kolejni wąskotorowe w Karkonoszach*, „Świat Kolei” 1997, 4, s. 26–30; Janusz Gołaszewski, *Projekt budowy kolejki karkonosko-izerskiej z lat 1896–1897 na terenie posiadłości Schaffgotschów*, „Śląski Labirynt Krajoznawczy”, 7 (1995), s. 85–97.

i Szklarską Porębą. Projekt ten był kilkakrotnie podejmowany przez lokalne gremia, ale – jak się okazało – nie były one w stanie przeforsować budowy górskiego odcinka. Co istotne, nie chodziło o przeszkody natury czysto technicznej, lecz finansowej. Na przełomie XIX i XX w. inżynieria kolejowa stała na wysokim poziomie, co pozwalało poprowadzić szlaki kolejowe przez masywy zdecydowanie wyższe i o większym nachyleniu stoków, niż to miało miejsce w przypadku Gór Izerskich. Dobrym tego przykładem jest Centralna Kolej Transandyjska – dzieło Ernesta Malinowskiego<sup>17</sup>.

Koncepcja poprowadzenia szlaku kolejowego przez Góry Izerskie stanowiła rozwinięcie projektu przedłużenia drugorzędnej kolei państwowej z Mirska do Świeradowa-Zdroju, który pojawił się najpóźniej w 1898 r. Dyrekcja Kolejowa (Eisenbahndirektion) we Wrocławiu nie była zainteresowana jego realizacją, ale godziła się na podjęcie inwestycji przez prywatny kapitał. Rok później zarząd dóbr Schaffgotschów badał możliwość poprowadzenia linii kolejowej z Mirska do Świeradowa-Zdroju, stąd do gospody Ludwigsbaude na Rozdrożu Izerskim i dalej do Szklarskiej Poręby. Oczekiwano, że wspomniane przedłużenie podstawowego szlaku – z naciskiem na normalny rozstaw szyn – przyczyni się do zwiększenia przewozów, a tym samym podniesie rentowność nowej linii. Na spore korzyści mogła liczyć rodzina Schaffgotschów – właściciele uzdrowiska, górskich lasów i kamieniołomów, których intensywna eksploatacja wymagała dostępu do nowoczesnej infrastruktury transportowej. Samo przedłużenie trasy w stronę Szklarskiej Poręby miało nastąpić najpewniej w drugiej kolejności, prezydent rejencji udzielił bowiem zezwolenia na prace pomiarowe i projektowe tylko między Mirskiem i Świeradowem-Zdrojem (1899)<sup>18</sup>. Udziałem w projekcie zainteresowane były wyspecjalizowane przedsiębiorstwa kolejowe, w tym: Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co, Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft, Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft, hamburska firma Hüttner, Walter & Co, Hannoversche Bahnindustrie i Lenz & Co. Konsultacje nt. charakteru planowanej linii przedłużały się. Dyskutowano o różnych wariantach, w tym o wykorzystaniu elektrycznych tramwajów (1904/1905), co powiązano z budową zapory (i elektrowni wodnej) koło Leśnej<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> Przemysław Dominas, *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya: dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Łódź 2022 (w druku).

<sup>18</sup> AP Wt, AmSch, sygn. GEN 1011: Die projektierte Bahnanlage Friedeberg – Flinsberg, *passim*.

<sup>19</sup> Archiwum Państwowe we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze (dalej: AP JG), Akta miasta Mirska (dalej: AmM), sygn. 2841: Bau einer Eisenbahn von Friedeberg a. Qu. über Flinsberg nach

Uruchomienie połączenia kolejowego z Piechowic do Szklarskiej Poręby w 1902 r. przyczyniło się do wzrostu zainteresowania planowaną linią Mirsk – Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba, co dobrze oddaje seria interpelacji poselskich z lat 1903–1906. Warto przywołać treść tych wystąpień, ponieważ zawarte w nich argumenty były później wielokrotnie powtarzane, w tym w kluczowym memorandum z 1906 r. Na wstępie trzeba jednak zastrzec, że posłowie sejmu pruskiego dostrzegali w owym projekcie same korzyści, a ich twierdzenia o rentowanym i prorozwojowym przedsięwzięciu, dającym znaczne oszczędności nie były poparte konkretnymi wyliczeniami. Jako pierwszy poruszył temat hr. Alfred von Strachwitz (28 III 1903 r.) z powiatu lubańskiego (poseł katolickiej partii Centrum), który z sejmowej mównicy przekonywał do budowy kolei Mirsk – Szklarska Poręba ze środków publicznych. Cała trasa miała liczyć 28 km długości (37 km po dodaniu czynnej już linii Gryfów Śląski – Mirsk), podczas gdy pociągi kursujące wówczas do Szklarskiej Poręby z kierunku zachodniego miały (od Gryfowa Śląskiego) do pokonania trasę blisko dwukrotnie dłuższą (70 km przez Jelenią Górę). Polityk nie przewidywał problemów technicznych ani konieczności wznoszenia większych obiektów inżynierskich, a nachylenie szlaku nie przekraczało jego zdaniem 25%. Zauważył on, że inwestycja nie nastęrcza większych trudności niż ukończony rok wcześniej „Schlesische Semmeringbahn”. Jednocześnie wskazywał na znaczne korzyści gospodarcze dla regionu, w zakresie rolnictwa, leśnictwa, górnictwa i turystyki<sup>20</sup>.

W podobnym tonie wypowiedział się 16 V 1904 r. konserwatywny poseł Friedrich von Kölichen (wybrany w okręgu Bolesławiec – Lwówek Śląski), który podkreślał potrzebę doprowadzenia kolei do uzdrowiska świeradowskiego, jak też skrócenia przejazdu do Szklarskiej Poręby. Dodawał zarazem, że planowana linia będzie się zaliczała do najpiękniejszych na Śląsku, a pasażerowie zyskają

---

Schreiberhau (Weißbachthal), Pismo firmy Otto Conrads Eisenbahnbau- und Tiefbaugeschäft do Miejskiego Urzędu Budowlanego w Mirsku, Berlin 31 XII 1904, k. 36; Pismo firmy Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein do burmistrza Mirska, Berlin 14 IV 1905, k. 39.

<sup>20</sup> AP Wr, Wydział Samorządowy Prowincji Śląskiej we Wrocławiu, sygn. 2432: (*Isergebirgsbahn*) die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, *Denkschrift betreffend den Bau einer normalspurigen Kleinbahn von Friedeberg nach Flinsberg*, Löwenberg 1906, Anlage B, k. 8–11. Pierwsze reakcje na wystąpienie A. Strachwitza, zob. AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013: Die projektierte Eisenbahn Friedeberg a/Qu. – Schreiberhau bezw. Flinsberg – Schreiberhau, List dyrektora Mayntza do orłowickiego nadleśniczego, Sobieszów 11 IV 1903; wycinek prasowy: *Friedeberg – Schreiberhau*; Pismo dyrektora Mayntza do posła A. Strachwitza, Sobieszów 14 IV 1903; Pismo dyrektora Mayntza do hrabiny [Marii von] Schaffgotsch, Sobieszów 23 IV 1903; Pismo dyrektora Mayntza do ministra robót publicznych, Sobieszów 23 IV 1903, b.p.

możliwość delektowania się wspaniałym krajobrazem górskim (piękniejszym niż na „Kolei Kamiennej”). Podkreślał korzyści natury gospodarczej, polemizował jednocześnie z tezą o wysokich kosztach inwestycji i braku rentowności. Dzień później o możliwie szybką realizację projektu zaapelował demokratą Julius Kopsch (wybrany w okręgu Görlitz – Lubań). Wspominał o rentowności przedsięwzięcia, ale dostrzegał też jego wymiar społeczny. Mówił o powszechnych w tych okolicach bezrobociu i dotkliwej biedzie (tkaczy), które – jak się spodziewał – można będzie pomniejszyć po doprowadzeniu kolei. Liczył na rozwój turystyki w „dziewicznych” Górach Izerskich i podkreślał potrzebę połączenia Świeradowa-Zdroju ze Szklarską Porębą. 30 III 1905 r. przypomniał o projekcie liberał Bruno Fritsch (wybrany w okręgu Görlitz – Lubań), widząc w nim szansę na zatrzymanie pauperyzacji i wyludnienia się terenów górskich. Krytykował działania Ministerstwa Robót Publicznych, które pod pretekstem wysokich kosztów budowy i eksploatacji odmówiło realizacji projektu ze środków publicznych, wspominał zarazem o uruchomieniu prywatnej kolei lokalnej. Rok później w podobnym duchu wypowiedział się jego kolega partyjny Julius Witzmann (okręg wyborczy Złotoryja – Legnica), wiążąc to z potrzebą przyspieszenia przejazdu pociągów na kolejach drugorzędnych, oraz wolnokonserwatywny poseł Max Baensch-Schmidtlein (okręg wyborczy Świerzawa – Jelenia Góra).

Wystąpienia polityków (reprezentantów większości partii!) – jednoznacznie związanych z Sudetami Zachodnimi – znajdowały przychylność niższej izby sejmu pruskiego, ale nie zdołały przekonać berlińskich decydentów do urzeczywistnienia tego pomysłu. Szczegółowych odpowiedzi właściwego w tej materii Ministerstwa Robót Publicznych (Ministerium der öffentlichen Arbeiten) nie udało się odnaleźć, ale chodziło niewątpliwie o kwestie finansowe, które w ocenie urzędników kolejowych wyglądały inaczej, niż to przedstawiali dolnośląscy posłowie. Petycja wysłana 23 IV 1903 r. przez lokalny komitet do ministra robót publicznych Hermanna von Budde została przezeń odrzucona po zaledwie kilku tygodniach (o czym lakonicznie poinformował zainteresowanych nadprezydent prowincji śląskiej – „nie przewiduje się budowy takiej kolei przez państwo”<sup>21</sup>), dlatego – jak pamiętamy – ostatecznie doszło do budowy lokalnej linii z Mirska

---

<sup>21</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, Pismo nadprezydenta prowincji śląskiej do dyrektora Mayntza, Wrocław 20 V 1903, b.p.; AP JG, AmM, sygn. 2841, Pismo burmistrza Mirska do landrata powiatu lwóweckiego, Mirsk 29 VII 1903, k. 21–22.

do Świeradowa-Zdroju, a właściwie do Świeradowa-Lasu (Flinsberg-Forst<sup>22</sup>) długości 10,77 km. Liczono na znaczne przewozy. Początkowo zakładano uruchamianie ośmiu par pociągów dziennie w sezonie letnim i pięciu – w zimowym, ale później zredukowano te zapowiedzi do pięciu/czterech par. Na stacji końcowej (Flinsberg-Forst) przewidziano dużą ładownię dłużycy pozyskiwanej z lasów należących do Schaffgotschów, którzy należeli do promotorów całego przedsięwzięcia.

W projekt kolei Mirsk – Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba (Biała Dolina) zaangażowani byli wysocy urzędnicy Schaffgotschów. Pod wezwaniem z 1903 r. o poparcie wspomnianej już petycji kierowanej do ministra robót publicznych – nieprzypadkowo jako pierwsi – podpisali się dyrektor Urzędu Kameralnego nadleśniczy Mayntz z Sobieszowa i lekarz uzdrowiskowy dr Waldemar Adam ze Świeradowa-Zdroju<sup>23</sup>. Nawiązali oni bliską współpracę z burmistrzem Mirska Theodorem Häuslerem, który stanął na czele komitetu lobbującego za budową państwowej kolei głównej (*Vollbahn*) przechodzącej przez Góry Izerskie. Linia drugorzędna – ze względu na niższe parametry techniczne i wolniejszy bieg pociągów – była przedstawiana jako rozwiązanie połowiczne, nie dość konkurencyjne dla magistralnego połączenia przez Jelenią Górę. Mniejsza prędkość i wydłużone postoje „lokalnych” pociągów przekreślały bowiem przewagę czasową postulowanego „skrót”, a to uderzało w rentowność całego przedsięwzięcia. Strony krytycznie analizowały poszczególne warianty inwestycji, co dobrze widać w postawie władz miejskich Mirska. Były one zainteresowane dostępem do państwowych kolei głównych i chłodno przyjęły projekt lokalnej linii. Niektórzy zwolennicy optowali zresztą za realizacją całego przedsięwzięcia za jednym razem<sup>24</sup>, ale odbiegało to od dotychczasowej praktyki budowania śląskich linii górskich etapami<sup>25</sup>. W przypadku projektu izersko-karkonoskiego również przyjęto takie

<sup>22</sup> W okresie powojennym: Świeradów-Nadleśnictwo.

<sup>23</sup> AP JG, AmM, sygn. 2841, Alle diejenigen, welche ein Interesse irgend welcher Art an einer von uns erstrebten staatlichen Eisenbahn von Friedeberg über Egelsdorf, Ullersdorf, Flinsberg, Ludwigsaube nach Hauptbahnhof Schreiberhau haben ..., Wielkanoc 1903, k. 1.

<sup>24</sup> AP JG, AmM, sygn. 2841: List dr W. Adama do burmistrza Mirska, [Świeradów-Zdrój] 12 IV 1903, k. 5–7; List burmistrza Mirska do dr W. Adama, Mirsk 17 IV 1903, k. 9; List burmistrza Mirska do dyrektora Mayntza, Mirsk 20 IV 1903, k. 12; List burmistrza Mirska do dyrektora Mayntza, Mirsk 24 IV 1903, k. 18; Pismo landrata powiatu lwóweckiego do magistratu Mirska, Lwówek Śląski 15 I 1906, k. 43; Notatka, Mirsk 18 I 1905, k. 44; Pismo magistratu Mirska do landrata powiatu lwóweckiego, Mirsk 23 I 1906, k. 45.

<sup>25</sup> Szerzej: Przemysław Dominas, *Kolej Kowary – Kamienna Góra na tle lokalnych linii górskich Dolnego Śląska do 1945 r.*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 76 (2021), 1, s. 63–83.

rozwiązanie, stąd podjęte w 1906 r. prace pomiarowe i planistyczne (*Vorarbeiten*) dotyczyły tylko szlaku Mirsk – Świeradów-Zdrój<sup>26</sup>.

Doprowadzenie kolei do izerskiego uzdrowiska postrzegano na początku XX w. jako warunek jego dalszego rozwoju. W petycji skierowanej do ministra robót publicznych Hermanna von Budde wiosną 1903 r. pisano: „teraźniejszość stoi pod znakiem turystyki, szczególnie tej zwróconej w kierunku niemieckich gór z ich wiecznie zielonymi lasami i wiecznie świeżym powietrzem”. Zwracano uwagę na przyrost liczby kuracjuszy i turystów, w tym znaczący udział berlińczyków (w 1902 r. na 8459 gości przybyłych do Świeradowa-Zdroju 3100 miało przyjechać z Berlina i jego okolic). Przekonywano, że nowa kolej pozwoli niemieckim turystom wypoczywać w niemieckich górach. Sięgano do patriotycznych haseł, nie zapominano o argumentach natury gospodarczej (dowóz zaopatrzenia, „kolosalnych ilości” drewna i kruszywa) oraz społecznej (przeciwdziałanie biedzie, bezrobociu i wyludnianiu okolicy). Sugerowano, że uruchomienie nowego połączenia pozwoli zaoszczędzić podróżnym wybierającym się do Szklarskiej Poręby czas (3 h w obie strony) i pieniądze (w II klasie – 2,7 marki, w III klasie – 1,8 marki)<sup>27</sup>. Odmowa ministerstwa nie przerwała starań o realizację inwestycji. 10 II 1904 r. nową petycję do Ministerstwa Robót Publicznych skierowała Izba Handlowa (*Handelskammer*) w Lubaniu. Powtórzono znane argumenty, wspomniano nadto, że planowany szlak kolejowy ma być poprowadzony w znacznej części przez dobra Schaffgotschów, co pozwalało liczyć na łatwe i tanie pozyskanie niezbędnych gruntów<sup>28</sup>. Władze kolejowe nadal nie widziały jednak korzyści z realizacji projektu, najpewniej nie chciały również obniżyć rentowności nowo otwartego połączenia Jelenia Góra – Szklarska Poręba, które dla przewozów z kierunku północno-zachodniego stałoby się mniej atrakcyjne.

Dyrekcja Kolejowa we Wrocławiu nie tylko podważała celowość poprowadzenia górskiego szlaku ze Świeradowa-Zdroju do Szklarskiej Poręby, ale sceptycznie podchodziła również do planu budowy odcinka Mirsk – Świeradów-Zdrój, który proponowała zastąpić linią Rębiszów – Świeradów-Zdrój. Całemu projektowi

<sup>26</sup> AP JG, AmM, sygn. 2841, Pismo firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co do magistratu Mirska, Berlin 15 I 1906, k. 46; *Betrifft Bahnbau Friedeberg a Qu. – Flinsberg*, „Kreis-Blatt des Kreises Löwenberg“, nr 98 z 7 XI 1906, s. 761–762; nr 112 z 16 XII 1906, s. 831–832.

<sup>27</sup> AP JG, AmM, sygn. 2841, Gehorsamstes Gesuch um Bau einer Staatsbahn von Friedeberg a. Qu. Nach Schreiberhau (Weißbachtal), Hermsdorf–Flinsberg–Schreiberhau, IV 1903, k. 2–4.

<sup>28</sup> *Ibidem*, *Betrifft den Bau einer Staatsbahn von Friedeberg a. Qu. nach Schreiberhau (Weißbachtal)*, k. 28–29.



przypisywała zresztą czysto lokalne znaczenie. Większych przewozów pasażerskich spodziewała się jedynie w miesiącach letnich, dlatego całe przedsięwzięcie uważała pod względem finansowym za ryzykowne i możliwe do zbilansowania pod warunkiem zastosowania najtańszych rozwiązań (kolej trzeciorzędna). Warto przywołać argumenty kolejowych decydentów przemawiające za przesunięciem miejsca styku nowej linii z kolejami państwowymi (Rębiszów zamiast Mirska) wyrażone w piśmie z 1906 r.<sup>29</sup> Proponowane połączenie miało być nieznacznie dłuższe, za to tańsze w realizacji. Zwracano jednocześnie uwagę na fakt, że linia Mirsk – Świeradów-Zdrój dublowała przewozy drogowe (szosowe), które ze względu na niewielką odległość obu miejscowości pozostałyby konkurencyjne. Takie rozwiązanie nie było zatem – zdaniem urzędników kolejowych – konieczne i rodziło wątpliwości w zakresie rentowności. Wariant „rębiszowski” (rozpatrywany również jako początkowy odcinek szlaku do Szklarskiej Poręby *vel* Huty Józefina) pojawił się w 1904 r. i mógł liczyć na poparcie mieszkańców Rębiszowa, Przecznicy i Gierczyna, którzy niewątpliwie skorzystaliby na wyborze alternatywnej trasy<sup>30</sup>.

Głosy te nie zostały jednak uwzględnione, późniejsze konsultacje i prace dotyczyły bowiem wyłącznie szlaku z Mirska, przez Mroczkowice, Krobicę i Orłowice do Świeradowa-Zdroju. Na doprecyzowanie czekał dalszy przebieg szlaku kolejowego w stronę Szklarskiej Poręby. O ile odcinek Świeradów-Zdrój – Rozdroże Izerskie (siodło między Grzbieciem Kamienickim i Wysokim Grzbieciem Gór Izerskich) wydawał się zasadniczo przesądzony (wzdłuż nurtu Kwisy), o tyle pociągnięcie linii w stronę „Kolei Kamiennej” wymagało strategicznych rozstrzygnięć. Oba szlaki mogły się stykać w rejonie Kopańca, Szklarskiej Poręby Dolnej lub Górnej. Rozważano drążenie tunelu/tuneli długości 3 km, ale z racji wysokich kosztów pomysł ten szybko porzucono. Władze kolejowe żądały, aby nachylenie szlaku nie przekraczało 25%, co w praktyce okazało się nie takie znowu łatwe, dlatego powyżej Świeradowa-Zdroju trzeba było wprowadzić ciasne łuki lub niewygodne trawersy. Występujące problemy zachęcały do szukania alternatywnych rozwiązań. O jednym z nich pisała wiosną 1903 r. lokalna gazeta „Bote aus dem Queisthale”. Chodziło o trolejbus przewidziany do połączenia Mirska ze Świeradowem-Zdrojem i dalej – ze Szklarską

<sup>29</sup> *Ibidem*, Odpis pisma dyrekcji kolejowej we Wrocławiu do ministra robót publicznych, Wrocław 15 III 1906, k. 87–88.

<sup>30</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, List ordowickiego nadleśniczego, Orłowice 6 VI 1904, b.p.; sygn. GEN 1021, Pismo Komitetu Budowy Koli z Rębiszowa do Świeradowa-Zdroju (Komitee für einen Bahnbau von Rabischau nach Flinsberg) do Urzędu Kameralnego Schaffgotschów, Gierczyn 19 I 1906, k. 58.

Porębą. Warto wspomnieć w tym miejscu, że dwie ostatnie miejscowości łączyła od końca XIX w. Droga Kwisy (Queisstraße), którą kazali zbudować Schaffgotschowie. Za ich pozwoleniem i za niewielką opłatą można było z niej korzystać. Droga wykorzystywana do zwózki drewna nie mogła się jednak równać ze szlakiem kolejowym, wpisanym w sieć transportową Gór Izerskich. Schaffgotschowie zakładali zresztą, że do Rozdroża Izerskiego doprowadzą kolejki leśne<sup>31</sup>.

\*\*\*

Władze berlińskie nie podjęły się budowy kolei izersko-karkonoskiej, budowa świeradowskiej linii doszła zatem do skutku – jak już wspomniano – na koszt zawiązanej w tym celu spółki. Kolej Izerska ruszyła 30 X 1909 r., odcinek Świeradów-Zdrój – Świeradów-Las otwarto dopiero 5 VII 1910 r. Dwa lata później władze spółki informowały Schaffgotschów, że szykują się do przedłużenia linii do Szklarskiej Poręby lub Piechowic. Jakoby odpowiadały w ten sposób na społeczne oczekiwania, ale też uznały, że kontynuacja inwestycji jest w interesie samego przedsiębiorstwa, tj. pozwoli poprawić jego efektywność i rentowność<sup>32</sup>. Proszono Schaffgotschów o wyrażenie opinii w tej kwestii, ponieważ zdawano sobie sprawę z tego, że przychyłność hrabiów ułatwi realizację projektu, chociażby poprzez przekazanie niezbędnych gruntów, ale też z racji spodziewanych nadań towarów, czy też partycypacji w kosztach inwestycji. Należeli zresztą do kluczowych akcjonariuszy spółki Kolej Izerska.

Po kilku latach zawieszenia – w zmienionych okolicznościach – wracano do projektu górskiego odcinka Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba, w którym widziano szansę wzmocnienia istniejącego już podmiotu kolejowego. Warto zatem przedstawić pokrótce jego sytuację. W pierwszym roku funkcjonowania z usług Kolei Izerskiej skorzystało 114 637 pasażerów, w drugim – 114 801, kolejne lata przyniosły nieznaczny spadek: 113 294 w 1911 r., 108 894 w 1912 r., 103 479 w 1913 r.<sup>33</sup> Tabor Kolei Izerskiej składał się z dwóch parowozów (T3 szczecińskiej firmy Vulcan), czterech wagonów osobowych III klasy, wagonu pocztowego i sześciu dwuosioowych wagonów towarowych, a zatem był nader skromny. Pociągi poruszały się z typową dla kolei trzeciorzędnych prędkością do 30 km/h, dlatego przejazd z Mirska do Świeradowa-Zdroju (7,7 km) trwał ok. 20 minut. Dla porównania, podróż

<sup>31</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, wycinek prasowy: *Gleislose elektrische Straßenbahn!*, „Bote aus dem Queisthale“ [III 1903], b.p.

<sup>32</sup> *Ibidem*, Pismo zarządu Kolei Izerskiej do Schaffgotschów, Mirsk 6 XII 1912, b.p.

<sup>33</sup> Dauster, *Neue Schienenwege*, s. 43.

na tej samej trasie konnym omnibusem lub dorożką zajmowała wcześniej ok. 75 minut<sup>34</sup>. Kolej Izerska dowoziła do uzdrowiska głównie węgiel, a wywoziła drewno. W 1911 r. przewiozła łącznie 26 977 t towarów, rok później 28 150 t. Nie były to wielkości imponujące, co oddaje stosunek wpływów uzyskanych w 1912 r. z ruchu pasażerskiego (53 310 marek) i towarowego (35 055 marek). Bilans spółki wypadał dodatnio (27 577 marek), ale trzeba było spłacać pożyczkę, stąd w wymiarze ekonomicznym trudno mówić o spektakularnym sukcesie. Oficjalne sprawozdania Kolei Izerskiej nie oddają w pełni realiów funkcjonowania spółki, podobnie nie pozwalają ocenić, w jakim stopniu spełniała pokładane w niej nadzieje. Dysponujemy przy tym uwagami i wyliczeniami przygotowanymi w 1912 r. – na prośbę dyrektora Urzędu Kameralnego Schaffgotschów – przez władze uzdrowiska i administrację leśną, a to w związku z sygnalizowanymi już planami przedłużenia linii kolejowej. Oba dokumenty powstały na wewnętrzny użytek zarządu majątku Schaffgotschów, dlatego mają niezwykle rzeczowy charakter. Pozwalają poznać ówczesne – po trzech latach od otwarcia Kolei Izerskiej – postrzeganie problemów kolejowych przez dobrze zorientowanych w temacie urzędników, dlatego zostaną przedstawione możliwie obszernie.

Władze uzdrowiska pisały 20 XII 1912 r., że przewozy osobowe i towarowe nie były w stanie przynieść akcjonariuszom Kolei Izerskiej odpowiedniego zwrotu zainwestowanego kapitału i jeszcze przez wiele lat trudno było oczekiwać znaczącej poprawy sytuacji, i to pomimo wysokich cen biletów i taryf przewozowych. Udziałowcy mieli jednak uzyskiwać pośrednie zyski w postaci podatków lub wyższych przychodów ze sprzedaży towarów. Dla samego kurortu bilans korzyści wcale nie był przy tym tak oczywisty. Napływ gości nie wykazywał wyraźnego trendu wzrostowego, w 1910 r. odwiedziło Świeradów-Zdrój 12 414 kuracjuszy, w 1911 r. – 13 028, a w 1912 r. – 12 544. W porównaniu z wcześniejszym okresem odnotowano zatem niewielki progres (11 455 osób w 1908 r., 11 079 w 1909 r.), autorzy dokumentu nie byli przy tym pewni, w jakim stopniu było to warunkowane otwarciem połączenia kolejowego, a w jakim wzrastającą systematycznie od dłuższego czasu popularnością uzdrowiska. Skokowy przyrost odnotowano za to w grupie turystów jednodniowych. Ograniczone korzyści przyniósł transport towarów. Koszt przewozu węgla z Mirska do Świeradowa-Zdroju obniżył się (względem transportu konnego) z 15 do 11,5 fenigów za cetnar (ok. 51,5 kg),

---

<sup>34</sup> Wilhelm Patschovsky, *Führer durch Bad Flinsberg und Bad Schwarzenbach im Schlesi-sche Isergebirge*, Schweidnitz [1909], s. 5–6.

w przypadku drewna – z 18 do 12 fenigów. Autorzy podkreślili zarazem, że taryfy kolejowe za przewóz drobnych przesyłek były wyższe niż w minionym okresie. W sumie do transportu ładunków wykorzystano w 1910 r. 1847 wagonów, w 1911 – 2071, a w 1912 – 2093. Przy przewozach wynoszących łącznie 12 tys. cetnarów rocznie dało to miejscowości oszczędności rządu 480 marek (sic!). Administracja uzdrowiska szacowała, że dodatkowo zyskała 300 marek ze sprzedaży dodatkowych biletów na koncerty i 1500 marek z wpływów domu zdrojowego, co łącznie oznaczało korzyści na poziomie 2280 marek. Zważywszy na wcześniejsze oczekiwania, były to – w odczuciu władz kurortu – wyniki rozczarowujące<sup>35</sup>.

Na pytanie, czy kontynuacja inwestycji jest w interesie Świeradowa-Zdroju, zarząd uzdrowiska odpowiadał niejednoznacznie. Urzędnicy oceniali, że pierwotnie zakładana budowa linii przez państwo przyniosłaby znacząco większe korzyści niż lokalna kolej prywatna, obsługująca mniejszy ruch i stosująca przez to wyższe taryfy (niezbędne dla jej utrzymania). W przypadku pełnowymiarowej linii państwowej można było liczyć na zwiększone zainteresowanie (w tym ruch tranzytowy), co rzutowałoby na jej ofertę nie tylko cenową. Przy odpowiednim skomunikowaniu pociągów, pasażerowie jadący w Góry Izerskie i Karkonosze (z kierunku północno-zachodniego) mogli oszczędzić czas i pieniądze. W przypadku odrębnego, niewielkiego przedsiębiorstwa kolejowego korzyści z uruchomienia połączenia przez Rozdroże Izerskie wydawały się autorom tego dokumentu wątpliwe. Przejazd z Gryfowa Śląskiego przez Jelenią Górę do Szklarskiej Poręby (70 km) kolejami państwowymi trwał w tym czasie 2 h, a kosztował w III klasie – 2,2 marki (wedle taryfy niedzielnej 1,5 marki), w II klasie – 3,4 marki (2,3 marki). Szacowano, że w przypadku lokalnej Kolei Izerskiej, po zbudowaniu odcinka górskiego, podróż z Gryfowa Śląskiego do Szklarskiej Poręby (mimo krótszej trasy) potrwa przeszło 2 h i będzie wymagała uiszczenia wyższej opłaty za bilet. Nie była to zatem propozycja szczególnie atrakcyjna (dodajmy przesiadki) i nie mogła przynieść spółce wymiernych korzyści.

W dalszych wywodach świeradowscy urzędnicy pokusili się o ocenę wpływu potencjalnej inwestycji na rozwój samego uzdrowiska, a to przy założeniu, że pociągi kursowałyby jednak szybciej, bilety zaś byłyby tańsze. Nie liczone na to, że na stacji w Świeradowie-Zdroju wysiadzie większa grupa gości podążających do Szklarskiej Poręby. Nie spodziewano się również kuracjuszy jadących od

---

<sup>35</sup> AP Wt, AmSch, sygn. GEN 1013, Pismo zarządu uzdrowiska Świeradów-Zdrój do Urzędu Kameralnego Schaffgotschów, Świeradów-Zdrój 15 XII 1912, b.p.

strony Szklarskiej Poręby. Zakładano wprawdzie zwiększony napływ turystów licznie odwiedzających Kotlinę Jeleniogórską i Karkonosze, ale korzyści wynikające z tego faktu miały być znikome. Spodziewano się wzrostu dochodów z biletowanych koncertów organizowanych w kurorcie oraz „parę marek” za kawę serwowaną w zdrojowych lokalach. Potencjalne korzyści obarczone były jednak ryzykiem, że duża część kuracjuszy świeradowskich wykorzysta okazję, tj. wybierze się na wycieczkę do Szklarskiej Poręby i skorzysta z tamtejszych usług. Powołano się na wcześniejsze obserwacje, które wskazywały, że na jednego turystę przybyłego do Świeradowa-Zdroju ze Szklarskiej Poręby przypadało 10 wybierających się w odwrotnym kierunku. Wzmożony napływ turystów nie był zresztą w strefie uzdrowiskowej pożądany, ponieważ mógł on drażnić kuracjuszy, których obsługa zapewniała właścicielom uzdrowiska podstawowy dochód. Warto podkreślić, że urzędnicy oceniali konsekwencje finansowe, a nie frekwencję, która stała się popularnym wskaźnikiem ruchu turystycznego. W ocenie hrabiowskiej administracji inwestycja nie nosła szczególnych korzyści. Tych można się było spodziewać w przypadku całego Świeradowa-Zdroju (usługi turystyczne prowadzone przez niezależne podmioty).

Nadleśniczy Koehler wypowiedział się w piśmie z 22 I 1913 r. jeszcze bardziej krytycznie. Z jego wyliczeń wynikało, że pas ziemi niezbędny do poprowadzenia górskiego odcinka Kolei Izerskiej – od stacji Świeradów-Las (540 m n.p.m.), przez Rozdroże Izerskie (767 m n.p.m.), do Mijanki Kopaniec/Zalesie (520 m n.p.m.) – odpowiada powierzchni ok. 66 ha, w tym lasu I klasy z drzewami liczącymi powyżej 80 lat. Zwracał uwagę na niebezpieczeństwo wybuchu pożaru, większe obciążenie ruchem turystycznym, płoszenie zwierząt, potrzebę wzmocnienia służby leśnej i dodatkowe wydatki na utrzymanie leśnych dróg. Wskazanych szkód w żaden sposób nie rekompensowały – jego zdaniem – znikome korzyści. Twierdził wręcz, że z perspektywy gospodarki leśnej projekt pozbawiony jest znaczenia. Drzewo z powodzeniem zwożone było Drogą Kwiską do ładowni w Świeradowie-Lesie i Piechowicach, stąd wysoko położona ładownia na Rozdrożu Izerskim mogła obsługiwać ograniczony przestrzennie obszar. Nadleśniczy zauważał jednocześnie, że w rejonie Rozdroża Izerskiego rosły drzewa gorsze gatunkowo, zatem mniej przydatne / tańsze. Generalnie nie przewidywał istotnego wzrostu wykorzystania kolei do transportu drewna, obawiał się zarazem wysokich taryf przewozowych. Przypomnijmy, że wizja wywozu izerskiego drewna należała do podstawowych argumentów zwolenników budowy Kolei Izerskiej. Innych nadań

nie sposób się było spodziewać, ponieważ planowana trasa biegła poza główną strefą zamieszkania. Schronisko Ludwigsbaude na Rozdrożu Izerskim należało do nielicznych wyjątków<sup>36</sup>.

Krytyczne głosy urzędników Schaffgotschów nie przesądzały, oczywiście, o celowości poprowadzenia kolei w stronę Szklarskiej Poręby. Warto przywołać w tym miejscu szczegółowe omówienie projektu przedstawione w październiku 1913 r. przez berlińską spółkę Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co, która – jako udziałowiec i podmiot zarządzający Koleją Izerską – była zainteresowana powodzeniem całego przedsięwzięcia. W dokumencie podkreślono, że standardowy rozstaw szyn i odpowiednie nachylenie torowisk pozwalały przyjmować na szlaku do Świeradowa-Zdroju wagony kolei państwowych, takie też standardy przewidziano dla górskiego odcinka. Miało to uzasadnienie, ponieważ do składów Kolei Izerskiej już w tym czasie doczepiano wagony kolei państwowej, dzięki czemu jadący w nich pasażerowie nie musieli się przesiadać. Powyżej Świeradowa-Zdroju nachylenie terenu przekraczało dopuszczalne przez koleje państwowe 25%, zatem konieczne było wprowadzenie serpentyn lub trawersów. Pierwsze rozwiązanie dawało płynność przejazdu, ale było trudniejsze do realizacji (większy zakres prac inżynierskich, w tym tunele długości przynajmniej 500 m) i wymagało znacznych nakładów finansowych. W drugim wariantcie – mieszczącym się we wcześniejszym kosztorysie – zakładano utrudnienia w ruchu pociągów, ponieważ trzeba je było dwukrotnie zatrzymać i zmieniać kierunek jazdy. Ze względu na ograniczone środki opowiadano się za tańszym rozwiązaniem, z wizją późniejszego zastąpienia trawersów serpentynami. Do rozstrzygnięcia pozostała kwestia lokalizacji styku Kolei Izerskiej z „Koleją Kamiennej”. Za optymalne uznawano połączenie w pobliżu stacji Szklarska Poręba Dolna, ale to wymagało użytkowania torów należących do kolei państwowych i podjęcia trudnych rozmów z Dyrekcją Kolejową we Wrocławiu. Budowa odcinka długości 19 km miała – wedle ówczesnych szacunków – kosztować ok. 2 mln marek (bez gruntów), tj. średnio ok. 105 tys. marek za 1 km<sup>37</sup>, niewiele więcej niż w przypadku prywatnej Kolei Sowiogórskiej (Eulengebirgsbahn) – 94,7 tys. marek za 1 km, za to zdecydowanie mniej niż w przypadku górskich odcinków budowanych na Śląsku przez koleje

<sup>36</sup> *Ibidem*, Pismo nadleśniczego Koehlera do Urzędu Kameralnego Schaffgotschów, Świeradow-Zdrój 22 I 1913, b.p.

<sup>37</sup> *Ibidem*, Erläuterungen zum Plan einer Weiterführung der Bahn von Forst-Flinsberg nach Schreiberhau, Berlin X 1913, b.p.



państwowe. Przykładowo, średni koszt 1 km linii Piechowice – Szklarska Poręba – Granica pochłonął 173 tys. marek, a Jelenia Góra – Wleń – 250 tys. marek<sup>38</sup>.

Górski odcinek Kolei Izerskiej miał połączyć istniejące szlaki Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Granica oraz Gryfów – Mirsk – Świeradów-Zdrój, co miało ułatwić transfery turystów. Miłośnicy górskich wędrówek mogli poza tym liczyć na dojazd do Rozdroża Izerskiego, gdzie planowany był jedyny przystanek kolejowy. Wedle optymistycznych założeń berlińskiej spółki miała za tym iść wysoka frekwencja. Przyjmowano, że Szklarską Porębę odwiedzało rocznie 100 tys. turystów, a Świeradów-Zdrój – 50 tys. osób, które to wielkości posłużyły do oszacowania sprzedaży biletów kolejowych. Wypada wspomnieć, że „Schlesische Semmeringbahn” pomyłono w tych analizach z Koleją Karkonoską (*Riesengebirgsbahn*) Jelenia Góra – Karpacz, co nie świadczy najlepiej o znajomości tematu przez osoby przygotowujące dokument. Niezależnie od powyższego, w okresie letnim oczekiwano 120 tys. korzystających z nowego połączenia, zimą – 40 tys. osób. W sezonie (150 dni) miało to dać średnio 800 pasażerów dziennie, poza sezonem – 200. O nadziejach związanych z inwestycją wiele mówi fakt, że ruch na Kolei Izerskiej był w tamtym czasie mniejszy (średnio 500 osób dziennie w sezonie i 150 poza sezonem). Przy bilecie kosztującym 1 markę można było liczyć na przychód rzędu 160 tys. marek rocznie. Przewozy towarowe miały przynieść zaledwie 10 tys. marek, analogicznie pozostałe wpływy – w tym przewóz bagażu (6 tys. marek). Jak widać, obsługa turystów miała stanowić główne źródło dochodów. Nie zakładano znaczących nadań drewna i materiałów skalnych. W sezonie miało wyruszać na górską trasę pięć par pociągów dziennie, poza sezonem – cztery, co łącznie dawało 54 tys. pockm. Szacowano, że obsługa odcinka górskiego pochłonie 97 200 marek (1,8 marki na pockm), a razem z administracją oraz funduszem rezerwy i odnowy – 115,2 tys. marek rocznie. Po odjęciu tych środków od przychodów (180 tys.) miało pozostać 64,8 tys. marek, co powinno było wystarczyć na spłatę pożyczki oprocentowanej na 3%. Nadal jednak były to tylko wstępne szacunki. Szukano optymalnego przebiegu szlaku kolejowego. Rozważano wprowadzenie trakcji elektrycznej, co pozostawało zapewne w związku z sygnalizowanymi już działaniami kolei państwowych. Niosło to większe koszty inwestycji, za to mniejsze wydatki eksploatacyjne.

---

<sup>38</sup> Dominas, *Kolej Kowar*, s. 65–66.



Il. 2. Zachodni fragment projektu odcinka kolejowego ze Świeradowa-Zdroju do Szklarskiej Poręby, 1912–1924 r. Źródło: Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Akta majątku Schaffgotschów, sygn. GEN 1013, b.p.

Gotową koncepcję przedstawiono 8 XI 1913 r. w formie (niezachowanego) memorandum<sup>39</sup>. Prace nad projektem zostały jednak wkrótce przerwane, ponieważ wybuchła Wielka Wojna. Wrócono do niego po dekadzie<sup>40</sup>, w zmienionych okolicznościach. Wystarczy wspomnieć powojenny kryzys i towarzyszącą mu hiperinflację. W lokalnej prasie w latach 1924–1927 ukazała się seria artykułów, które zwracały uwagę na potrzebę modernizacji (skrócenia) przejazdu do Szklarskiej Poręby z kierunku zachodniego<sup>41</sup>. Wzmógł się ruch na stacji kolejowej w Jeleniu

<sup>39</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, Pismo firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co do dyrektora Kreutzta, Berlin 28 II 1924, b.p.

<sup>40</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1023: Die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, Pismo firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co do dyrektora Kreutzta, Berlin 6 XII 1923, b.p.

<sup>41</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, wycinki prasowe: *Eine neue Abkürzungslinie nach dem Riesengebirge*, [„Schlesische Gebirgszeitung“, nr 295 z 16 XII 1924]; *Umbau des Bahnhofes Hirschberg?*, [XII 1924]; *Eine neue Abkürzungslinie nach dem Riesengebirge*, [„Bote aus dem Riesengebirge“, 16 XII 1924]; *Auf kürzerem Schienenwege nach Schreiberhau*, [„Bote aus dem Riesengebirge“, nr 8 z 16 I 1925]; *Abkürzungstrecke Flinsberg – Seiferschau?*, [„Bote aus dem Riesengebirge“, nr 10 z 13 I 1925]; *Zur Entlastung des Hauptbahnhofes Hirschberg*, [„Schlesische Gebirgszeitung“, 25 I 1925], b.p.

Górze miał rodzić trudności, którym mogła zaradzić jej kosztowna rozbudowa. Innym rozwiązaniem było odciążenie węzła jeleniogórskiego, tj. poprowadzenie części składów inną trasą. Rozważano budowę łącznika z Rybnicy (na trasie Śląskiej Kolei Górskiej) do Kopańca (na trasie Jelenia Góra – Szklarska Poręba), wrócono również do wariantu górskiego, który miał otworzyć „wnętrze” Gór Izerskich dla masowej turystyki. Dostrzegano, że Kolej Izerska nie była przesadnie obciążona<sup>42</sup>. Jej status prawny (prywatne przedsiębiorstwo) i parametry techniczne linii lokalnej miały przy tym stanowić istotną przeszkodę w urzeczywistnieniu pomysłu. Nie wszyscy podzielali zresztą optymizm zwolenników nowych połączeń, dlatego pojawiały się również głosy krytyczne wobec kosztownych projektów. Dość sceptycznie wypowiedział się m.in. doświadczony dyrektor Paul Mittelstaedt z firmy Lenz & Co, która obsługiwała Kolej Sowiogórską z jedynym na Śląsku odcinkiem kolei zębatej. Inicjatywę w kwestii górskiego połączenia przypisywał on Schaffgotschom i dyrektorowi ich Urzędu Kameralnego – Kreutzowi. Ten dostrzegał – jak pisał w jednym z listów z 1926 r. – słabe strony projektu, niemniej podejmował ostrożne negocjacje z władzami kolejowymi<sup>43</sup>.

Wrocławska dyrekcja wyliczyła na przełomie 1926/27 r., że poprowadzenie kolei państwowych przez Góry Izerskie nie ma racji bytu, ponieważ na inwestycję trzeba było przeznaczyć 9 mln marek. Nie przekreślała jednocześnie możliwości budowy odcinka kolei trzeciorzędnej, który wymagał trzykrotnie mniejszych nakładów<sup>44</sup>. Teoretycznie decyzja należała do Kolei Izerskiej, ale problemem było znalezienie źródła finansowania. Zarząd spółki nie rezygnował zatem z prób pozyskania środków publicznych. Na zebraniu rady nadzorczej w 1927 r. ustalono, że Kolej Izerska nie jest w stanie zrealizować tych planów bez pomocy państwa i Towarzystwa Niemieckich Kolei Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft – DRG*). W liście do „operatora” Kolei Izerskiej pisał Kreutz wyraźnie, że jest zwolennikiem

---

<sup>42</sup> Kolej Izerska miała przewieźć w 1924 r. 125 897 pasażerów, a w ruchu towarowym 23 216 t (1451 wagonów). W sezonie letnim kursowało pięć/sześć par pociągów dziennie, zimą – trzy. W 1926 r., odpowiednio, 123 530 osób i 28 118 t (1733 wagony), a dziennie kursowało sześć/siedem par pociągów w miesiącach styczeń – wrzesień, oraz pięć par w miesiącach październik – grudzień. – AP JG, AmM, sygn. 2842: Eisenbahn Friedeberg Qu. – Bad Flinsberg, Bericht der Isergebirgsbahn-Aktien-Gesellschaft (1 I–31 XII 1924); Bericht der Isergebirgsbahn-Aktien-Gesellschaft (1 I–31 XII 1926); Bericht der Isergebirgsbahn-Aktien-Gesellschaft (1 I–31 XII 1927), b.p.

<sup>43</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, List bankiera E. Heimanna do dyrektora Kreutza, Wrocław 24 IX 1926; Odpis listu dyrektora Mittelstaedta do bankiera E. Heimanna, [24 IX 1926]; List dyrektora Kreutza do bankiera E. Heimanna, Sobieszów 25 IX 1926; b.p.

<sup>44</sup> *Ibidem*, wycinek prasowy: *Bahnbau Bad Flinsberg – Schreiberhau*, [„Bote aus dem Riesengebirge“, nr 63 z 16 III 1927], b.p.

budowy górskiego odcinka, ale pod warunkiem, że DRG wezmą odpowiedzialność za projekt<sup>45</sup>. Były to oczekiwania mało realne, ponieważ DRG – obciążone spłatami reparacji wojennych – unikało w tym czasie angażowania się w mniej istotne inwestycje, skupiając się na eksploatacji (i modernizacji) istniejącej infrastruktury, jak też na obronie pozycji zagrożonej ekspansją motoryzacji<sup>46</sup>. Wystarczy przypomnieć, że wrocławska dyrekcja DRG – z obawy o spadek zainteresowania przejazdami na linii kolejowej Jelenia Góra – Szklarska Poręba – starała się blokować budowę szosy na Przełęcz Karkonoską<sup>47</sup>. Wygoda turystów liczyła się w tym wypadku mniej niż ochrona własnych interesów.

Wspomniany już Georg Dauster stwierdził w 1926 r., że DRG nie było zainteresowane projektem izerskim. Przypomniął, że na samo wykupienie Kolei Izerskiej DRG musiały przeznaczyć przynajmniej 1,5 mln marek, a konieczne były kosztowne prace dostosowujące ten szlak do standardów kolei głównych. Jeszcze większe wydatki wiązały się z budową brakującego odcinka (Świeradów-Las – Szklarska Poręba), ponieważ – jak podawał – na trasie długości 16,2 km planowano drążenie tuneli o łącznej długości 7,6 km: na serpentynach powyżej Świeradowa-Zdroju, pod Rozdrożem Izerskim i – najdłuższego – pod Wysokim Grzbietem, nieopodal stacji Szklarska Poręba Górna. W sumie pozwalało to skrócić szlak o 33,8 km, ale wymagało wysokich nakładów – 9,6 mln marek. Znający realia izersko-karkonoskie specjalista szacował, że dziennie nową linię mogły przejeżdżać cztery pary pociągów osobowych i jedna – towarowych, co oznaczało wydatek blisko 1,14 mln marek rocznie. Transport towarów mógł przynieść do 80 tys. marek, zatem kluczowe były przewozy pasażerskie. Dauster wyliczył, że dla zrównoważenia kosztów inwestycji należało obsłużyć 1 322 500 osób, tymczasem realnie można było liczyć na 240 tys. pasażerów. Generalnie wątpił, by DRG chciały przekierować pociągi pośpieszne i osobowe na „trudny” szlak górski (z pominięciem Jeleniej Góry), ponieważ prócz

---

<sup>45</sup> *Ibidem*; List dyrektora Beckera do dyrektora Kreutza, Bad Kissinger 27 V 1927; List dyrektora Kreutza do dyrektora Beckera, Sobieszów 8 VI 1927, b.p.

<sup>46</sup> Szerzej o Niemieckich Kolejach Rzeszy w okresie republiki weimarskiej, zob.: Manfred Pohl, *Von den Staatsbahnen zur Reichsbahn 1918–1924*, [w:] *Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart*, hrsg. von Lothar Gall, Manfred Pohl, München 1999, s. 75–107; Eberhard Kolb, *Die Reichsbahn vom Dawes-Plan bis zum Ende der Weimarer Republik*, [w:] *Die Eisenbahn in Deutschland*, s. 109–163.

<sup>47</sup> Tomasz Przerwa, *Koleje Rzeszy, mają szczególny interes w tym, żeby w istniejących stacjach niczego nie zmieniać: Proturystyczna inicjatywa niemieckich kolei w Karkonoszach w latach 1932–1933?*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie... Studia z historii kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018, s. 281–292.



turystów woziły one i innych podróżnych. Dublowanie połączeń uderzało zaś w ich rentowność. Jadąc z Gryfowa Śląskiego przez Świeradów-Zdrój do Szklarskiej Poręby, można było wprawdzie oszczędzić 1,5 h i 1,3 marki (III klasa), ale korzyści te były nieadekwatne do szacowanych nakładów. Zdaniem Daustera, inwestycja zaszkodziłaby istniejącym już, państwowym liniom kolejowym<sup>48</sup>.



Il. 3. Układ sieci kolejowej w rejonie Gór Ierskich, 1925 r. Źródło: Georg Dauster, *Neue Schienenwege im Riesen-, Iser- und Boberkatzbachgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Glogau 1926.

A – Greifenberg – Gryfów Śląski, B – Friedeberg – Mirsk, C – Bad-Flinsberg – Świeradów-Zdrój, D – Ludwigsbaude – Rozdroże Izerskie, E – Schreiberhau – Szklarska Poręba, F – Hirschberg – Jelenia Góra, G – Rabishau – Rębiszów

W tych okolicznościach za spory sukces należy uznać organizację spotkania w Świeradowie-Zdroju w czerwcu 1927 r., na które przybyli reprezentanci Kolei Izerskiej i wrocławskiej Dyrekcji Kolei Rzeszy (Reichsbahndirektion), jak też przedstawiciele władz rejencyjnych, powiatowych, gminnych i zainteresowanych

<sup>48</sup> Dauster, *Neue Schienenwege*, s. 21.

gremiów (Hauptverkehrsstelle für das Riesen- und Isergebirge). Uczestnicy zgodzili się, że budowa kolei pomiędzy Świeradowem-Zdrojem i Szklarską Porębą nie przedstawiała większych trudności pod względem technicznym, przy czym wariant z trawersami – ze względu na niższe koszty – uznali za korzystniejszy od serpentyn z tunelami. Nie udało się uzgodnić, czy inwestycja ma być prowadzona przez Kolej Izerską czy przez DRG, w podsumowaniu rozmów odnotowano jednak ostrożnie, że: „żadna ze stron nie odrzucała projektu. Wszyscy przedstawiciele władz byli przychylnie nastawieni do przedsięwzięcia i obiecali, że będą go promować w miarę swoich możliwości”<sup>49</sup>. Nie zapomniano przypomnieć o kryterium rentowności (ukłon w stronę DRG) i powtórzyć argumentów o korzyściach wynikających z transportu drewna i kruszywa, jak też z przewozów turystycznych (ukłon w stronę Kolei Izerskiej). Zapewniano, że nowe połączenie zwiększy ruch kolejowy bez uszczuplenia frekwencji na istniejących trasach, ale były to ogólneki. DRG raczej nie podzielały tej opinii, choć w planowanym połączeniu mogły też widzieć szansę na wzrost zainteresowania usługami kolejowymi. W sumie były jednak nastawione zachowawczo i nie podejmowały „ryzykownych” przedsięwzięć, grając zapewne na czas i kontrolując rozwój wypadków. Władze DRG miały zapewne świadomość, że bez ich udziału opisywana kolej nie miała przyszłości, ponieważ „izerska” spółka nie dysponowała takimi środkami.

Konsultacje, w tym na temat elektryfikacji całej linii, kontynuowano, ale nie przynosiły one wymiernych postępów, dlatego w 1928 r. Kolej Izerska zainteresowała się możliwością uruchomienia połączenia autobusowego na trasie Świeradów-Las – Rozdroże Izerskie – Szklarska Poręba, w czym widziano szansę na wzmocnienie słabnących przewozów osobowych. Administracja Schaffgotschów nie wyraziła jednak na to zgody, ponieważ Droga Kwisy służyła przede wszystkim do zwózki drewna i nie miała standardu szosy. Wąska (3,5 m szerokości) i słabo utwardzona jezdnia oraz liczne mostki o ograniczonej nośności nie pozwalały na regularny ruch autobusów i samochodów ciężarowych. Na modernizację drogi i jej udostępnienie dla wszystkich pojazdów brakowało zaś publicznych środków<sup>50</sup>. Cel ten osiągnięto blisko dekadę później. W 1937 r. otwarto izerski odcinek Drogi Sudeckiej (Sudetenstraße),

<sup>49</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, wycinek prasowy: *Das Bahnbauprojekt Schreiberhau – Bad Flinsberg*, „Bote aus dem Riesengebirge“, nr 141 z 19 VI 1927 s. 6.

<sup>50</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1023, List dyrektora Beckera do dyrektora Kreutza, Bad Kissin- gen 27 V 1927, b.p.; sygn. GEN 1024: Die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, Pismo firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co do dyrektora Kreutza, Berlin 19 X 1928; Pismo dyrektora Kreutza do firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co, Sobieszów 20 X 1928, b.p.



który połączył Świeradów-Zdrój ze Szklarską Porębą<sup>51</sup>. Wspomniana inwestycja, pokłosie zmieniających się trendów transportowych (rozkwit motoryzacji), zamykała *de facto* temat niedosłego połączenia kolejowego w Górach Izerskich. Warto wspomnieć, że niewiele wcześniej, w 1935 r. podjęto ostatnią już próbę przeforsowania budowy kolei Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba. Przywołano znane już argumenty, nowe były jedynie okoliczności. Starano się bowiem wpisać projekt w naziistowską politykę walki z bezrobociem (prace interwencyjne), co pozwalało znacząco obniżyć koszty realizacji<sup>52</sup>. Inicjatywa ta przeszła bez większego echa, bowiem władze prowincjonalne myślały już o Drodze Sudeckiej. Spółka kolejowa miała tego świadomość, dlatego postanowiła uruchomić na wspomnianej szosie regularne przewozy autobusowe. W staraniach o koncesję zderzyła się z interesami Niemieckiej Poczty Rzeszy (*Deutsche Reichspost*), która miała na Śląsku ugruntowaną (i uprzywilejowaną) pozycję w zakresie komunikacji autobusowej<sup>53</sup>.

\*\*\*

Przykład Kolei Izerskiej pozwala spojrzeć na problemy towarzyszące budowie kolei górskich na Dolnym Śląsku. Jakkolwiek nie zdołano dotrzeć do szczegółowej dokumentacji wytworzonej przez urzędników kolei państwowych, ich negatywne stanowisko wobec tego projektu nie podlega dyskusji. Wbrew oficjalnym twierdzeniom dolnośląskich posłów, samorządowców czy innych zainteresowanych stron, można było kwestionować korzyści płynące z kosztownej inwestycji. Od strony technicznej pokonanie masywu górskiego nie rodziło poważniejszych przeszkód, mniej korzystnie układały się kwestie prawne, finansowe czy funkcjonalne. W dyskusjach nt. sposobu poprowadzenia Kolei Izerskiej przez masyw górski przewijały się różne rozwiązania: serpentyny z tunelami, trawersy czy – okazjonalnie wspominany – system zębaty, przy czym zasadniczo były one rozpatrywane pod kątem rentowności

---

<sup>51</sup> Szerzej: Tomasz Przerwa, *Wokół genezy Drogi Sudeckiej – nowe spojrzenie*, [w:] *Znowuż „z kuferkiem i chlebakiem”*, red. Beata Konopska, Joanna Nowosielska-Sobel, Grzegorz Strauchold, Wrocław 2014, s. 263–276.

<sup>52</sup> AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1024, Sprawozdanie z posiedzenia rady Nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 30 X 1935, b.p.; sygn. U.K. 1169: *Weiterbau der Isergebirgsbahn vom Bahnhof Forst Fliensberg nach Oberschreiberhau*.

<sup>53</sup> AP Wr, AMSch, sygn. GEN 1024, Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 6 VI 1936, b.p.; sygn. GEN 1025, Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 16 VII 1937; Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 1 III 1938; Odpis projektu umowy Kolei Izerskiej z Niemiecką Poczta Rzeszy, 6–7 V 1938; Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 22–23 VII 1938; Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 22 VII 1939; Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 2 VIII 1940, b.p.

i celowości. Warunki górskie niewątpliwie komplikowały przygotowania do inwestycji, ale – co warto ponownie podkreślić – nie przesądzały o niepowodzeniu przedsięwzięcia. Za kluczowy należy uznać niepewny bilans korzyści i strat, który należy przeciwstawić chwytnym, ale niekoniecznie rzeczowym argumentom zwolenników projektu. Z oficjalnych memoriałów, interpelacji i petycji kierowanych do władz przebija życzeniowa postawa ich autorów. Ogólnikowe, po części standardowe tezy najwyraźniej nie przekonały decydentów, zmuszają też do szerszej refleksji. Wycinkowe analizy przedstawione przez urzędników podległych Schaffgotschom dają wgląd w ówczesne postrzeganie tematu. Pokazują, że posługiwano się szczegółowymi wyliczeniami, a nie propagandowymi hasłami. Wydaje się, że takiej postawy brakuje niekiedy we współczesnych opracowaniach. Zbyt często wychodzimy z założenia, że dana linia powinna była powstać, widząc w niej element rewolucji transportowej i zakładając, że nowe połączenie przyniesie „dobrze znane” dobrodziejstwa.

Koleje budowano jednak głównie z myślą o realizacji konkretnych zadań przewozowych, a te w Górach Izerskich, jak się okazuje, były ograniczone. Można je podzielić na trzy segmenty. Wywóz drewna pozyskanego z lasów nie mógł generować większych przewozów, w międzyczasie powstała zresztą dostatecznie gęsta sieć leśnych dróg transportowych i punktów załadunkowych: tak w obrębie Kolei Izerskiej, jak i „Schlesische Semmeringbahn”. Na słabo zagospodarowanych i niemal bezludnych terenach górskich trudno było spodziewać się wzmożonego załadunku lub wyładunku innych towarów i surowców. Większe nadzieje można było zatem wiązać jedynie z ruchem pasażerskim; turystycznym lub tranzytowym. Turyści – po doprowadzeniu kolei do Świeradowa-Zdroju i Szklarskiej Poręby – mogli szukać okazji do odwiedzenia sąsiedniego kurortu albo liczyć na dojazd w wyższe partie gór. To pierwsze dotyczyło głównie gości przebywających we wspomnianych miejscowościach dłużej, tj. kuracjuszy i letników (wczasowiczów). Na planowanej trasie przewidziano tylko jeden przystanek (Rozdroże Izerskie), skąd osoby zainteresowane górką wędrowką miały do wyboru spacer po mniej atrakcyjnym Grzbiecie Kamienickim lub podejście na Wysoki Grzbiet (m.in. w stronę schroniska i wieży widokowej na Wysokim Kamieniu), który odgradzał doliny (górną) Kwisy i Małej Kamiennej od rozległej i urokliwej Hali Izerskiej. Do miejsc tych prowadziły już drogi (i szlaki turystyczne) ze Szklarskiej Poręby i Świeradowa-Zdroju, budowa odcinka kolejowego stanowiłaby zatem tylko uzupełnienie istniejącej sieci połączeń. Wypada wspomnieć, że Góry Izerskie były nieporównywalnie mniej popularne od Karkonoszy. Można przyjąć, że ułatwiony dostęp sprzyjałby zwiększeniu liczby turystów na tym terenie, ale ich

napływ miał nieregularny (sezonowy) charakter i, jak pokazuje skromny ruch pasażerski na „izerskich” przystankach Jakuszyce i Tkacze (położonych na trasie Szklarska Poręba – Granica), nie musiał przybrać charakteru masowego.

Zwolennicy projektu Kolei Izerskiej podkreślali, że budowa odcinka górskiego pozwoli podróżnym przybywającym w Karkonosze z kierunku zachodniego zaoszczędzić ok. 30 km. Różnica nie była bagatelna (w okresie międzywojennym doszedł nadto argument odciążenia węzła jeleniogórskiego), ale Niemieckie Koleje Rzeszy niekoniecznie były zainteresowane tym „skrótom”. Sporą wagę przywiązywały do utrzymania (i modernizacji, w tym elektryfikacji) linii głównych obiegających Góry Izerskie od północy i wschodu: Zgorzelec / Węgliniec – Jelenia Góra i Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Granica. Budowa nowego połączenia mogła osłabić rentowność obu szlaków, a potencjalne korzyści z realizacji nowych planów były względne – zależne od rozwiązań zastosowanych na górskim odcinku. Przyjęcie standardu kolei drugo- lub trzeciorzędnej czy wprowadzenie trawersów oznaczało wydłużenie i podrożenie przejazdu, a to uderzało w wizję oszczędności. W tym miejscu dochodzimy do kluczowego zagadnienia: statusu linii kolejowej Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba. Z Gryfowa Śląskiego do Mirska prowadziła drugorzędna kolej państwowa, z Mirska do Świeradowa-Zdroju – prywatna kolej trzeciorzędna, co niosło różnice standardów technicznych i rzutowało na organizację ruchu pociągów, w tym skomunikowanie, przepustowość, czas i koszt przejazdu. Wypada przypomnieć, że budowa Kolei Izerskiej do Świeradowa-Zdroju nie zaspokajała w pełni oczekiwań nawet w zakresie dostępu do tej miejscowości (m.in. ze względu na wyższe taryfy przewozowe). Powodzenie projektu przedłużenia linii do Szklarskiej Poręby zależało zatem w dużym stopniu od tego, czy uda się przekonać Niemieckie Koleje Rzeszy do przejścia i modernizacji całej trasy.

Przeszkoda naturalna w postaci masywu górskiego wpływała na realizację przedsięwzięcia, podobnie relacja kosztów inwestycji do spodziewanych korzyści, ograniczony zakres zadań przewozowych na peryferyjnym obszarze, preferencje i kalkulacje władz kolejowych, czy przeszkody natury prawnej (własnościowej). Przykład Kolei Izerskiej pokazuje dobitnie, że do inicjatyw tego typu trzeba podchodzić wielopłaszczyznowo ... i krytycznie. Zmiana poszczególnych składników projektu lub zewnętrznych uwarunkowań rzutowała na powodzenie koncepcji. W przypadku Kolei Izerskiej udało się wybudować i uruchomić „uzdrowiskowy” odcinek, którego format techniczno-prawny negatywnie wpływał na jego rentowność i sposób wykorzystania. Uruchomione połączenie, z pewnością, miało wpływ

na dalszy rozwój Świeradowa-Zdroju, ale wpływu tego – biorąc pod uwagę ostrożne oceny zarządu uzdrowiska – nie sposób absolutyzować. Generalnie należałoby rozważyć, na ile władze kolejowe słusznie przewidywały niską rentowność kolei Mirsk – Świeradów-Zdrój, a na ile późniejsze problemy spółki wynikały z niedokończenia inwestycji (Świeradów-Las – Szklarska Poręba) czy też z gwałtownego rozwoju motoryzacji (okres międzywojenny)<sup>54</sup>. W celu przełamania impasu trzeba było zwiększyć przewozy pasażerskie, a tego nie sposób było osiągnąć bez rozwinięcia (i poprawy) sieci połączeń. Optymalnym rozwiązaniem było włączenie całej trasy do sieci kolei państwowych, tak więc stale wracano do niespełnionej wizji z przełomu XIX i XX w. Otwarcie odcinka Drogi Sudeckiej w 1937 r. było sposobem na zaspokojenie przynajmniej niektórych potrzeb, samej Kolei Izerskiej raczej nie pomogło. Nowy pomysł na wzmocnienie jej pozycji zakładał budowę kolei linowej na Stóg Izerski. Granica oczekiwań i możliwości technicznych przesunęła się „w górę”, ale ograniczenia finansowe i presja okoliczności (w tym wypadku przebieg II wojny światowej) pozostały nadal aktualne.

## BIBLIOGRAFIA

Archiwum Państwowe we Wrocławiu

Akta majątku Schaffgotschów, sygn. GEN 1011, GEN 1013, GEN 1021, GEN 1022, GEN 1023, GEN 1024, GEN 1025, U.K. 1169.

Wydział Samorządowy Prowincji Śląskiej we Wrocławiu, sygn. 2432.

Archiwum Państwowe we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze

Akta miasta Mirska, sygn. 2841, 2842.

*Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Stationsstatistik für das Kalenderjahr 1927.*

*Verkehrstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau für das Etatsjahr 1905.*

Adam [Waldemar], *Führer ins Isergebirge*, Görlitz 1898.

Bossowski Józef Andrzej, *Kolej do Świeradowa Zdroju*, Lwówek Śląski 2004.

Chojnacki Feliks, *Jak to w Mirsku z kolejami bywało*, [www.goryizerskie.pl](http://www.goryizerskie.pl), s. 1–5.

Dauster Georg, *Neue Schienenwege im Riesen-, Iser- und Boberkatzbachgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Glogau 1926.

Dominas Przemysław, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej: Görlitz / Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014.

---

<sup>54</sup> W sprawozdaniu Kolei Izerskiej za 1929 r. spadek w przewozach osobowych (z 167 323 pasażerów w 1928 r. do 161 347) i towarowych (z 32 642 t w 1928 r. do 27 795 t) tłumaczono rosnącą konkurencją ze strony samochodów. - AP JG, AmM, sygn. 2842, Bericht der Isergebirgsbahn-Aktien-Gesellschaft (1 I-31 XII 1929), b.p.

- Dominas Przemysław, *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya: dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Łódź 2022 (w druku).
- Dominas Przemysław, *Kolej Kowary – Kamienna Góra na tle lokalnych linii górskich Dolnego Śląska do 1945 r.*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 76 (2021), 1, s. 63–83.
- Dominas Przemysław, *Koleje regionu kaczawskiego (Lwówek Śląski Złotoryja – Marciuszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski)*, Jelenia Góra 2012.
- Dominas Przemysław, *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 r.*, Łódź 2020.
- Dominas Przemysław, Przerwa Tomasz, *Od kolei na Dolnym Śląsku do Kolei Dolnośląskich*, Łódź 2017.
- Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart*, hrsg. von Lothar Gall, Martin Pohl, München 1999.
- Gołaszewski Janusz, *Kolejka Izerska 1909–1945*, „Rocznik Jeleniogórski”, 29 (1997), s. 56–73.
- Gołaszewski Janusz, *Projekt budowy kolejki karkonosko-izerskiej z lat 1896–1897 na terenie posiadłości Schaffgotschów*, „Śląski Labirynt Krajoznawczy”, 7 (1995), s. 85–97.
- Hostmann W[ilhelm], *Die wirtschaftliche Erschliessung des Riesen- und Isergebirges*, Wiesbaden 1897.
- Kara Dominik, *Kolej w Szklarskiej Porębie*, Szklarska Poręba 2010.
- Jerczyński Michał, *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach*, „Świat Kolei” 1997, 4, s. 26–30.
- Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.
- Kasper Klaus Christian, *Die Zackenbahn Hirschberg – Schreiberhau – Grünthal/Polaun*, Bonn-Oberkassel 2002.
- Patschovsky Wilhelm, *Führer durch Bad Flinsberg und Bad Schwarzenbach im Schlesische Isergebirge*, Schweidnitz [1909].
- Poser Hans, *Geographische Studien über den Fremdenverkehr im Riesengebirge*, Göttingen 1939.
- Przerwa Tomasz, *Koleje Rzeszy mają szczególny interes w tym, żeby w istniejących stosunkach niczego nie zmieniać: Proturystyczna inicjatywa niemieckich kolei w Karkonoszach w latach 1932–1933?*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie... Studia z historii kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018, s. 281–292.
- Przerwa Tomasz, *Wokół genezy Drogi Sudeckiej – nowe spojrzenie*, [w:] *Znowuż „z kuferkiem i chlebakiem”*, red. Beata Konopska, Joanna Nowosielska-Sobel, Grzegorz Strauchold, Wrocław 2014, s. 263–276.
- Przerwa Tomasz, *Zapomniany przełom, czyli o dziewiętnastowiecznej modernizacji połączeń drogowych w rejonie Gór Izerskich (część pruska)*, [w:] *W krainie Ducha Gór*, red. Piotr Gryszel, Ivo Łaborewicz, Marek Szajda, Jelenia Góra–Wrocław 2021, s. 37–58.

- Scholdan Hannes, *Aus urwüchsigem Wald inmitten Bergen zum Bad Flinsberg im Isergebirge*, [Swisttal 1992].
- Szczeptański Edmund, *Wpływ turystyki na życie gospodarcze w powiecie jeleniogórskim od połowy XIX wieku do 1939 roku*, 1982, mps w zbiorach Archiwum Państwowego we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze.
- Wiernicki Rafał, *Śladem zwiniętych torów. Mirsk – Pobiedna – Jindřichovice pod Smrkem*, „Turysta Dolnośląski” 2004, 10, s. 10.

## SUMMARY

The example of the Jizera Railway provides insight into problems accompanying the construction of mountain railways in Lower Silesia. Contrary to public claims of parliament members, local self-government officials or other interested parties, the purported benefits from the costly investment could be questioned. Crossing the mountain range of Jizera Mountains did not give rise to significant difficulties from a technical point of view, but the legal, financial and functional issues were not turning out comparably well. Various solutions were debated regarding the way in which the railway line should have been constructed through the range: switchbacks with tunnels, traverses or – only occasionally mentioned – cog railroad system; all were considered primarily to their profitability and usefulness. The mountain conditions undoubtedly complicated the investment preparation process, but in the end did not determine the failure of the whole endeavor. The crucial factor for the latter was the unpredictable balance of benefits and losses which should be contrasted with catchy but not necessarily matter-of-fact arguments presented by the supporters of the project. In the official memoranda, parliamentary questions and petitions addressed to the authorities, wishful thinking and attitude of their authors is clearly visible. Vague and in part simply conventional arguments apparently did not convince the decision makers, and also now provoke reflection. Partial analyses submitted by officials subordinate to the Schaffgotsch noble family provide insight into perception of the discussed matter at that time. They show that detailed calculations, not propaganda slogans, were taken into consideration. It seems that such attitude is lacking in contemporary historical research. Too often one works on the assumption that the aforementioned railway line should have been constructed – the route is seen as an element of the transport revolution and it is assumed that the new rail link would have brought “well-known” benefits. Therefore, in broader perspective, the present study raises two issues: critical assessment of the real transportation needs in the region, and the influence of railway investments on the development of mountain region in Silesia.

## O AUTORZE

dr hab. Tomasz Przerwa prof. UW, zatrudniony w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego, historyk, badacz dziejów Śląska po 1740 r.; z naciskiem na historię społeczną, polityczną i gospodarczą. Autor szeregu publikacji z zakresu historii lokalnej i regionalnej, sportu i turystyki, transportu i przemysłu. Adres e-mail: [tomasz.przerwa@uwr.edu.pl](mailto:tomasz.przerwa@uwr.edu.pl).





AGNIESZKA TYBUR  
Muzeum Hutnictwa w Chorzowie  
ORCID: [0000-0003-1001-6957](https://orcid.org/0000-0003-1001-6957)

## SPRAWOZDANIE Z KONFERENCJI „A JEDNAK KOLEJ! IV – KOLEJ WOBEC GRANICY. KOLEJ JAKO MIEJSCE GRANICZNE”, CHORZÓW, 16–17 XI 2021 R.

W listopadzie 2021 r. w przestrzeni sali wystaw czasowych Muzeum w Chorzowie odbyła się dziesiąta już konferencja – czwarta w formule ogólnopolskiego cyklu „A jednak kolej!” – poświęcona przeszłości i terażniejszości transportu kolejowego. Zorganizowana została przez Muzeum w Chorzowie, Muzeum Hutnictwa (w organizacji) w Chorzowie, Instytut Pamięci Narodowej Oddział we Wrocławiu, Uniwersytet Wrocławski, Muzeum Historyczne w Lubinie oraz Instytut Śląski w Opolu, a za merytoryczną stronę spotkania odpowiadali: dr Dawid Keller (Muzeum w Chorzowie), dr hab. Tomasz Przerwa prof. Uniwersytetu Wrocławskiego i dr Bartosz Kruk (Instytut Pamięci Narodowej Oddział we Wrocławiu). Spotkanie miało charakter hybrydowy, łączący stacjonarne referaty i dyskusje z wystąpieniami zdalnymi, wykorzystując w tym celu możliwości platformy internetowej Zoom. Wydarzenie było zarazem transmitowane online.

Podczas dwudniowej konferencji wygłoszono 33 referaty, których autorzy w różnorodny sposób podeszli do tytułowego hasła: *Kolej wobec granicy. Kolej jako miejsce graniczne*. Pochylili się nad nim badacze z zakresu historii, geografii, literatury i techniki, którzy przedstawiali temat z wielu perspektyw, wykorzystywali różne źródła i dokonali rozmaitych interpretacji. Granica w konferencyjnych wystąpieniach rozumiana była nie tylko jako linia administracyjnych podziałów, lecz także jako bardziej symboliczny obszar styku w samoistnym, wewnętrznym świecie kolei, nadto przestrzeń kontaktu ze światem pozakolejowym.

Oficjalnego otwarcia konferencji dokonali przedstawiciele organizatorów. Słowo wstępne wygłosił dr Janusz Mokrosz, dyrektor Muzeum w Chorzowie. Następnie przemawiali Adam Kowalski, dyrektor Muzeum Hutnictwa w Chorzowie (w organizacji), oraz dr Bartosz Kruk. Na zakończenie części oficjalnej Tomasz Przerwa zaprosił Dawida Kellera – inicjatora spotkań kolejowych – do wygłoszenia referatu otwierającego sesję. Wspomniany badacz omówił funkcjonowanie kolei w ruchu granicznym w okresie PRL od strony formalnej, korzystając z przykładów porozumień granicznych polsko-radzieckich i polsko-czechosłowackich, a także przejść granicznych w Krościenku i Łupkowie. W kolejnych wystąpieniach dr Jakub Halor prezentował wspomnienia Antona Oskara Klausmanna dotyczące kolejowego ruchu transgranicznego w okręgu katowickim w XIX w., a dr Bartosz Kruk przypomniał rozwiązania techniczne, które służyły usprawnianiu ruchu kolejowego przy przekraczaniu „granicy” rozstawu szyn. Dr Ariel Ciechański z Instytutu Geografii PAN podjął na koniec temat: *Zmiany granic jako determinanta dezintegracji sieci pozamiejskiego publicznego pasażerskiego transportu zbiorowego*, poświęcony trudnej sytuacji transportu zbiorowego, będącej pochodną podziałów administracyjnych w naszym kraju.

Po ożywionej dyskusji, która była stałym elementem toczących się obrad, wystąpił dr Marcin Jarząbek z Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Na podstawie przykładów z polskiej literatury XIX w. opisał zasady poruszania się podróżnych na stacjach granicznych, a także ramy funkcjonalne budynków dworcowych. Kolejne wystąpienie odwołujące się do literatury zaprezentował dr Grzegorz Piotrowski z Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Na przykładzie powieści *Sól ziemi* Józefa Wittlina opowiedział o odbiorze kolei przez żołnierzy wieszonych z peryferyjnych miejscowości na wojnę i związanych z tym emocjach. Karolina Załęska z Uniwersytetu Warszawskiego przedstawiła następnie obraz kolei w angielskiej powieści przemysłowej z połowy XIX w.

Referaty zaprezentowane w kolejnym bloku odnosiły się do granicznych stacji kolejowych. Dr Maciej Kędzierski z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu przypomniał kolejowe korzenie Zbąszynka i jego późniejsze losy, w tym wizytę przywódcy Korei Północnej Kim Ir Sena. Wystąpienie dr. hab. Tomasza Krzemińskiego prof. IH PAN dotyczyło dworca kolejowego w Aleksandrowie w drugiej połowie XIX i początkach XX w., a kończyła je ogólna refleksja na temat aktualnego stanu zachowania obiektu i jego odnowienia. Kolejny prelegent, dr inż. Michał Jerczyński z Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei wygłosił

referat porządkujący i weryfikujący dotychczasowe ustalenia nt. zespołu stacji granicznych Nowe Skalmierzyce – Szczypiorno – Kalisz. Dr Dariusz Opaliński z Uniwersytetu Rzeszowskiego przedstawił zaś, m.in. odwołując się do kolejowych rozkładów jazdy, realia podróże związane z przekraczaniem kolejowych przejść granicznych między Galicją a zaborem rosyjskim.

Referaty zaprezentowane w przedostatnim bloku pierwszego dnia konferencji skupiały się na naruszeniach prawa. Wystąpienie prof. dr. hab. Andrzeja Mielcarka z Uniwersytetu Szczecińskiego dotyczyło Niemieckich Kolei Rzeszy w okresie międzywojennym. Autor zwrócił uwagę na skalę dokonywanych na nich przestępstw i przedstawił ich charakter. Omówił także próby zapobiegania im przez administrację kolejową, w tym działania ówczesnych straży kolejowych. Następnie dr hab. Mariusz W. Majewski opisał wybrane przypadki przestępstw i wykroczeń karno-skarbowych związanych z koleją na obszarze pogranicza Śląska Cieszyńskiego. Prelegent skupił się na latach 1927–1939, zawierając w swoim wystąpieniu bogaty materiał ilustrujący omawiany temat. Z kolei dr Piotr Olechowski z Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie skupił się na przejściu granicznym Przemyśl–Mościska 2 (Medyka–Szehynie) w okresie PRL. Autor bazował na rzadko wykorzystywanych do tej pory źródłach i zaprezentował nowe spojrzenie na zjawisko kontrabandy.

Ostatni blok otworzył referat Tomasza Przerwy, który na przykładzie Kolei Izerskiej omówił uwarunkowania społeczne, gospodarcze i polityczne związane z budową górskiego odcinka kolei. Przekonująco wskazał powody, dla których nie doszło do realizacji tego projektu, zarazem zwrócił uwagę na nadmiernie optymistyczne argumenty jego zwolenników. Z tematem sudeckim wystąpił również Adam Pacześniak z Instytutu Pamięci Narodowej Oddział we Wrocławiu. Autor zdecydował się zestawzić wydarzenia polityczne oraz zmiany siatki połączeń kolejowych na pogranicznych terenach polsko-czechosłowackich, wykazując brak takiej korelacji. Wystąpienie to wywołało burzliwą dyskusję. Uczestnicy przedstawiali liczne argumenty i kontrargumenty, a także zwracali uwagę na uwarunkowania techniczne, administracyjne oraz taborowe prowadzenia ruchu pociągów na tym terenie po 1945 r.

Drugiego dnia konferencji gości i prelegentów powitał dr Sławomir Kałuża, po czym oddał głos prelegentom. Pierwszy referat wygłosił dr Mateusz Nowikiewicz z Uniwersytetu Wrocławskiego (*Chińska batalia o kolej. Ruch na rzecz odzyskania praw do kolei w końcowym okresie panowania dynastii Qing (1904–1911)*)

– *próba bilansu*). Autor zaprezentował temat praktycznie nieznaną w polskiej historiografii, jego wystąpienie dotyczyło bowiem prób odzyskania przez Chiny kontroli nad szlakami kolejowymi. Mimo że wystąpienie dotyczyło odległego miejsca, to można było zauważyć wiele podobieństw do zjawisk występujących na gruncie europejskim. Kolejny prelegent, dr Piotr Uwijała, przedstawił zagadnienie równie rzadko opisywane w literaturze: kolejowe transporty Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu. Badacz drobiazgowo przedstawił, w jaki sposób polska armia uzyskała uzbrojenie w początkach II RP, a także jak do tego przyczyniła się kolej. Podobnie pionierskie badania przedstawił dr Jacek Jędrusiak z Uniwersytetu Wrocławskiego, który omówił postrzeganie sieci kolejowej przez czynniki wojskowe (*W obliczu nowych granic – ślad dyskusji nad operacyjną użytecznością niemieckiej sieci kolejowej na Pomorzu w latach 1926–1928*). Dr Zbigniew Bereszyński przybliżył z kolei działalność Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu, pokazując, w jaki sposób podział Górnego Śląska w 1922 r. przełożył się na funkcjonowanie sieci kolejowej po niemieckiej stronie granicy.

Blok wystąpień poświęconych kolei w mikroskali rozpoczął dr Seweryn Pieniążek z Instytutu Pamięci Narodowej Oddział w Rzeszowie, przedstawiając referat dotyczący kolei wąskotorowej Przeworsk – Dynów. Wskazał on przyczyny ograniczonego rozwoju kolei oraz jej konkurencyjności w stosunku do pasażerskiego transportu samochodowego. W następnym referacie Paweł Jakuboszczak z Uniwersytetu Wrocławskiego przybliżył skomplikowane dzieje Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej w kontekście zmian administracyjnych po II wojnie światowej, a Dawid Drwał poruszył temat przedwojennej kolei w Tarnowie, w tym roli tarnowskiego dworca i węzła komunikacyjnego. Jarosław Szczuryk vel Szczerba omówił następnie kolejowy ruch graniczny na Lubelszczyźnie w latach 1915–2000, a zarazem trudności w pozyskaniu źródeł do tego tematu.

Ostatnią część konferencji rozpoczął referat na temat uwarunkowań technicznych i prawnych we współczesnym ruchu międzynarodowym. Zagadnienie to przedstawili dr inż. Rafał Cichy z Sieci Badawczej Łukasiewicz IPS „Tabor”, dr inż. Maciej Adrzejewski z Instytutu Analiz Strategicznych Fundacji Altum i Ralf Meinsen z Kompetenznetz Rail Berlin-Brandenburg GmbH. Następnie dr hab. Anna Pachowicz, prof. Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Tarnowie, opisała podróże Polaków do Francji na początku ubiegłego wieku. Autorka poruszyła niedoceniane zagadnienie zagranicznych migracji, dla których kolej miała kluczowe znaczenie. Kolejny prelegent dr Jacek Kurek z Muzeum w Chorzowie

barwnie zarysował wątki kolejowe w szeroko rozumianej kulturze, włączając w jego treść formy audiowizualne (*Blue Train. Granice, które przekraczamy podróżując pociągiem z dziełami artystów*). Piotr Kałużyński ze Stacji Muzeum przypomniał o eksporcie lokomotyw produkowanych w Polsce, a Michał Grochowski z Uniwersytetu Wrocławskiego skupił się na metodologii badania wielkości ruchu pasażerskiego na kolejach polskich (*Upadek PKP? O oszacowaniu ruchu pasażerskiego na polskich kolejach w latach 1960–2019*). Z referatem dotyczącym Zduńskiej Woli wystąpił dr Bogusław Marks z Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie, a na temat węzła białostockiego wypowiedziała się Rita Żuchowska. Jacek Jakubek z Urzędu Ochrony Zabytków w Katowicach zaprezentował wyniki badań architektonicznych dworca granicznego Sosnowiec-Maczki. Z referatem zamykającym konferencję wystąpił dr Paweł Gluła, który opisał momenty graniczne związane z transportami Polaków z Tarnowa do KL Auschwitz.

Na zakończenie konferencji organizatorzy dokonali podsumowania obrad, uwypuklając wątki szczególnie istotne lub powracające w wystąpieniach. Dr Janusz Mokrosz podziękował referentom i gościom licznie przybyłym do Chorzowa za aktywny udział w dyskusjach. Zaprosił również do udziału w kolejnej konferencji z cyklu, która odbędzie się w grudniu 2022 r. we Wrocławiu.







DAWID KELLER

Koleje Śląskie

ORCID: [0000-0003-2586-3913](https://orcid.org/0000-0003-2586-3913)

**Weronika Dragan, *Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych granicznych ośrodków kolejowych w Polsce*, Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, 2021, ss. 322 + aneks kartograficzny**

Badania nad dziejami kolei w Polsce, czy szerzej transportu, są jednocześnie prowadzone przez historyków, geografów, środowiska inżynierskie (w dużym uproszczeniu dodać do tego również można tzw. miłośników kolei i transportu, w tym badających te zjawiska amatorsko), a także w mniejszym stopniu ekonomistów. Ta różnorodność zastosowanych metod badawczych oraz utrwalone przez dekady przekonanie, że temat ten raczej winien być domeną geografów transportu, powoduje, że owe narracje relatywnie rzadko „się dostrzegają”, a uzyskiwane rezultaty badań wzajemnie są wykorzystywane. Metodologie badań naukowych poszczególnych dziedzin różnią się również stosowaniem aparatu naukowego (choćby zapis przypisów), co powoduje, że np. historykom-purystom z trudem przychodzi korzystać z prac geografów czy ekonomistów, powołujących się nie na konkretne dokumenty źródłowe, ale np. na jednostki archiwalne. Od kilkunastu lat koordynując działania związane z cyklem obecnie nazywanym „A jednak kolej”, zdaję sobie również sprawę z relatywnie niewielkiego udziału w nim badaczy spoza środowiska historyków. Ma to swoje przyczyny zewnętrzne, ale uważam, że zwłaszcza w sytuacji zjawisk poddających się konieczności badań z różnych perspektyw, jakim jest transport, konieczne jest wyjście poza „bańki metodologiczne”.

Przykładem na udane zastosowanie owego „wyjścia” jest zdecydowanie recenzowana praca. Powstała w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, wykorzystująca metodologię badań charakterystyczną dla geografii, może jednocześnie być

wyrzutem sumienia dla wielu historyków. Weronika Dragan podjęła się bowiem z iście benedyktyńską cierpliwością nie tylko identyfikacji poszczególnych kolejowych stacji granicznych na terenie ziem polskich, ale i dostrzegła te miejsca, w których bądź tego typu rozwiązań nie było wprost (np. Podzamecze), albo też gdzie owa granica była wyłącznie celną / wewnętrzną (Łapy i Starosielce) – łącznie przebadła zatem 25 lokalizacji, podejmując się również typologii kolejowych stacji granicznych: czołowe, główne i zespół stacji (s. 207). W ślad za tym zdecydowała się na analizę niemal całości dostępnej literatury przedmiotu, pochodzącej z różnych wspomnianych metodologii. Z równą łatwością Autorka korzysta z prac napisanych przez historyków, geografów czy urbanistów, stawiając także trafne i, jak się wydaje, przeważnie słuszne tezy. Celem pracy była weryfikacja wpływu funkcjonowania stacji granicznej na urbanizację pobliskiej miejscowości, a także w jaki sposób (i czy w ogóle) czynnik ten miał wpływ również po zmianach granic politycznych, sięgając aż do współczesności (s. 255). W tym miejscu należy odnotować, że W. Dragan skupiła się wyłącznie na granicach sięgających XIX w. i okresu powstawania sieci kolejowej, a jedynym późniejszym przypadkiem jest Zbąszynek. Wydaje się, że jest to nazbyt duże uproszczenie, bowiem stacje graniczne powstawały również później (nie tylko przecież trzeba mówić o owym nowym kolejowym mieście na polsko-niemieckiej granicy), a zaliczyć do tego można szereg punktów na Górnym Śląsku (np. Zabrze, Sumina). Autorka pominęła też część punktów wcześniejszych, zwłaszcza w dziewiętnastowiecznej Galicji czy na pograniczu prusko-austriackim (np. obecne Chałupki – Bohumin). Mimo to wydaje się, że ograniczenie do pogranicza prusko-rosyjskiego (z wyjątkiem Trójkąta Trzech Cesarzy w rejonie Mysłowic) pozwoliło na pewną standaryzację próby badawczej, którą odmienne pogranicza mogłyby w jakimś stopniu zaburzyć. W tym miejscu wątpliwość budzi natomiast dodanie do próby lokalizacji w innych rejonach Niemiec, Rosji, Austro-Węgier czy innych krajów Europy w XIX w. Autorka chciała tutaj dodać pewne porównanie badanych stacji, jednakże nie dość, że część ta jest nieproporcjonalna w zakresie opisów, to bazuje głównie na literaturze, a do tego poszczególnym stacjom poświęcono nieproporcjonalnie mało miejsca. Skutkiem tego jest przeświadczenie, że zostały one dodane sztucznie i w rzeczywistości dla celu narracji nie mają większego znaczenia. Jedynie w kilku wypadkach (m.in. Ejtkuny, Brody, Suczawa) autorka podjęła się porównania układów urbanistycznych w sposób podobny do zasadniczego zrębu pracy.

Wydaje się, że opisany powyżej niedostatek ma swoje źródło w zastosowanej przez W. Dragan metodzie poszukiwań źródłowych. Wyraźnie trzeba podkreślić, że wielu historyków mogłoby uczyć się od autorki zadawania pytań / kwerend archiwalnych. Wykorzystała ona bowiem zbiory 28 archiwów państwowych, a w nich ponad 100 zespołów. Oczywiście część z nich można uznać za wybory oczywiste (np. Dyrekcja Kolei Żelaznych w Katowicach, przechowywana w Archiwum Państwowym w Katowicach, Rejencja Bydgoska w Archiwum Państwowym w Bydgoszczy, czy CK Ministerstwo Kolei Żelaznych w AGAD), jednakże Autorka z równym zainteresowaniem traktowała akta dziewiętnastowieczne, pochodzące z organów terenowych epoki po 1945 r. czy nawet niemal współczesne (np. Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Kaliszu, Powiatowe Biuro Geodezji Grajewo). Za szczególnie cenne należy uznać trafne wykorzystanie akt notariuszy czy nawet Komisji Kolonizacyjnej dla Prus Zachodnich i Poznańskiego w Poznaniu.

Przy tych pozytywnych opiniach trzeba jednak zauważyć, że nie zawsze udaje się W. Dragan dokonywać właściwej krytyki wykorzystywanych materiałów. Dotyczy to zwłaszcza historiografii, gdzie według mnie nie wszystkie przytoczone argumenty mają swoje oparcie w źródłach<sup>1</sup>. Za niefortunne uważam przydzielenie linii Poznań – Bydgoszcz – Toruń znaczenia „*stricte* militarne”, co już w kolejnym zdaniu Autorka złagodziła przyznaniem, że „miała ona także znaczenie gospodarcze”. Prawdą są wszak oba te zdania (s. 51). Podobnie występowanie szerokiego toru w międzywojennej Polsce wymaga znacznie szerszego zapisu niż jedynie „na znacznej części zaboru rosyjskiego” (s. 52). Pamiętać bowiem należy, że część linii przekuto już podczas I wojny światowej, inne sukcesywnie (w obydwie strony) przekuwano w czasie wojny polsko-bolszewickiej. Z perspektywy ruchu w centralnej części Polski nie był to już znaczący problem po 1920 r. Autorka trafnie przytoczyła proponowane w piśmiennictwie periodyzacje dziejów transportu kolejowego w Polsce. Docenić należy, wychodzące poza sytuacje ściśle graniczne, wskazywanie obaw towarzyszących powstawaniu kolei (przypadki Strumienia czy Bytomia, s. 73) czy wariantów przebiegu nowej linii kolejowej (przypadek Aleksandrowa i Ciechocinka, s. 98–99). Za cenną wskazać należy identyfikację większego i mniejszego przemysłu ulokowanego w miejscowościach

<sup>1</sup> Chodzi tu zwłaszcza o traktowanie z równą uwagą opracowań z okresu międzywojennego (np. publikowanych w czasopiśmie „Inżynier Kolejowy”), jak późniejszej historiografii weryfikującej wypowiedane tam tezy. Podobnie opinie z epoki (jak w wypadku Mławy), pochodzące z 1907 r., o „najładniejszym mieście Ziemi Płockiej”, mają raczej charakter patriotyzmu lokalnego, a nie neutralnej oceny.

granicznych, natomiast wydaje się, że warto byłoby podjąć się, choćby przykładowej, oceny skali tej działalności. Aktualnie bowiem zrównano np. oświęcimską walcownię cynku, garbarnię i „Fabrykę Papy i Asfaltu” oraz „Galicyjskie Towarzystwo Akcyjne Fabrykacji Śrub” (s. 131). Samo ich istnienie nie jest bowiem wystarczającym dowodem na rozwój gospodarczy miejscowości (co widać w porównaniu z innymi miejscowościami opisywanymi w książce). Sądzę jednak, że przekraczałyby to zadania stawiane przed recenzowaną publikacją. Podobnie istnienie gimnazjum klasycznego czy zakładu szkolenia nauczycieli w Mysłowicach nie wskazuje na ponadlokalną rangę miasta. Zresztą owo pełne gimnazjum (początkowo prywatne, dopiero od 1905 r. mające pełne prawa szkolne, upaństwowione w 1911 r.<sup>2</sup>) powstało później niż w innych górnośląskich miastach (z wyjątkiem dość prowincjonalnego Rybnika). Za drobnostkę uznać należy błędne określenie linii kolejowej Dziedzice – Bielsko mianem „boczniczy” – poprawniej byłoby odnoga, jak przyjmuje się w historiografii (s. 134).

Drobne niedostatki nie są jednak przeszkodą dla generalnej opinii na temat pracy. Pozwala ona bowiem po pierwsze na identyfikację wszystkich stacji granicznych tego pogranicza, znacząco wychodząc poza utrwalone w historiografii ograniczenie do kilku najważniejszych (jak Maczki, Aleksandrów czy Nowe Skalmierzyce). Po drugie, zastosowana przez W. Dragan metoda pozwoliła na porównanie sposobu tworzenia miejscowości granicznych oraz relacji między koleją (stacją) a nimi. Sformułowane, niekoniecznie wprost, wnioski wskazują, że daleko im do standaryzacji i widoczne są spore różnice zależne, moim zdaniem, głównie od początkowych czynników, tj. np. historii przed powstaniem kolei, oraz innych elementów wpływu, np. wzrostu pozycji i znaczenia przemysłu ciężkiego (przypadek Sosnowca<sup>3</sup>). Dla historyków cenne będzie także wprowadzenie w rozważania na temat powstawania miejscowości, w tym koncepcji miast – wrót. Uważam, że w przyszłości pozwoli to lepiej zrozumieć nie tylko graniczne relacje między koleją a społecznościami lokalnymi. Wartościowe jest podjęcie próby ukazania etapów rozwoju osady Łłowo-Dworzec, gdzie jeszcze do początku XX w. można wyróżnić aż cztery epoki (s. 162).

<sup>2</sup> Por. Jan Kudera, *60 lat wyższego szkolnictwa w Mysłowicach*, Brzezinka 1933.

<sup>3</sup> Choć Autorka wskazuje skalę wywozu węgla kolejowego z Zagłębia Dąbrowskiego (s. 84). Podobnie zestawia udział miejscowości powiatu będzińskiego oraz strukturę działalności gospodarczej według branż w 1905 r. (s. 96).

Ważnym stwierdzeniem W. Dragan jest, że „kolej stała się częścią miast, a nie jedynie dodatkiem na ich peryferiach”. Uzupełnieniem tej konstatacji jest analiza podobieństw między centrum miasta a graniczną stacją kolejową, co może być trafnym porównaniem w dyskusji nad kolejowymi „nie-miejscami” (s. 211)<sup>4</sup>. Za najsłabszy, choć nie z winy Autorki, element pracy można z kolei uznać fragment dotyczący współczesnych funkcji dawnych stacji granicznych, gdzie z równą uwagą opisywane są działania rzeczywiste (kolejne remonty), jak i dopiero planowane. Powyższe jest jednak specyficzną cechą tekstów opisujących teraźniejszość, co nie pozwala na zachowanie pewnego dystansu. Nawet zestawienie rodzajów podejmowanych działań (od *status quo* do „krok po kroku”) nie rozwiązuje tego zagadnienia, bowiem nie jest możliwe określenie wszystkich czynników wpływających na współczesne przekształcenia. A i dziedzictwo historii lokalnej po 1945 r. jest trudne i skomplikowane w ocenie.

Za cenne dla dalszych badań należy uznać, prezentowane głównie na wykresach, zestawienia, takie jak liczby biletów kupionych na pruskich stacjach granicznych na początku XX w. (s. 77), opisy stacji granicznych w obrębie Trójkąta Trzech Cesarzy (s. 85–86), a także zmiany liczby ludności w Grajewie, Szczuczynie i Wąsoszu w latach 1810–1910 (s. 103). Wąsosz otrzymał linię kolejową trochę później niż pozostałe dwie miejscowości, natomiast jedynie Grajewo wśród nich było stacją graniczną. Dodane na wykresie przez Autorkę wyróżnienie „okres kolejowy” wyraźnie wskazuje, że czynnikiem dynamizującym w sposób skokowy liczbę mieszkańców był ów charakter graniczny Grajewa. Ciekawe i ważne są zestawienia struktury zawodowej mieszkańców granicznych stacji, gdzie często, jak w wypadku Podgórzka k. Torunia, aż ponad 50% stanowili kolejarze, a dalsze ponad 10% celnicy (s. 158)<sup>5</sup>. Uważam jednocześnie, że dane tego typu mogłyby być szerzej wykorzystane przez Autorkę. Przykładem może być wykres ze s. 127 („Zmiany liczby ludności oraz udział poszczególnych grup wyznaniowych w Szczakowej w latach 1890–1910”), który jedynie schematycznie podaje procentowy udział owych grup (katolicy, Żydzi, inni), uniemożliwiając szerszą ocenę. Co więcej, narysowana linia trendu wskazuje na dość silny wzrost liczby mieszkańców,

<sup>4</sup> Por. Dawid Keller, *Stacja kolejowa. O doświadczeniu pogranicza w podróży koleją – przypadek ziem polskich (przyczynek do badań)*, [w:] *Opowiedzieć pogranicza. Koncepcje i narracje muzealne*, red. Dawid Keller, Małgorzata Kurgan-Przybylska, Katowice 2020, s. 111–123.

<sup>5</sup> Oznacza to, że funkcja graniczna zmonopolizowała rynek pracy w danej miejscowości, tworząc w istocie niemal zamkniętą zawodowo i towarzysko społeczność. Podobny jest przypadek Nowych Skalmierzyc (s. 171).

co jednak nie jest widoczne w danych na wykresie. Zaskakiwać mogą, umieszczone przy poszczególnych opisywanych stacjach, zestawienia porównawcze, takie jak na s. 169 („Dzienny tonaż towarów drobnicowych przewożonych przez poszczególne pruskie kolejowe przejścia graniczne w latach 1907–1911”), które same w sobie stanowią przyczynek do dalszych studiów (kluczowe znaczenie drobnicy Nowych Skalmierzyc i Prostek).

Powyższe zestawienia pozwalają także na wskazanie innego, ważnego, elementu, który wzbudza dyskusję. Autorka w wielu miejscach wskazuje, słusznie, że stacje i miejscowości graniczne powodowały napływ ludności żydowskiej. Uważam jednak, że zastosowana przez nią ocena wpływu tej grupy na funkcjonowanie tych osad jest błędna i uproszczona. Z jednej strony bowiem w Szczakowej ok. 14% mieszkańców stanowili Żydzi, co oceniano jako „niewielki udział” (s. 126), natomiast w pobliskich Mysłowicach 3,84%, co nazwano „znaczącą liczbą” (s. 137). W wypadku Katowic zapisano natomiast: „Znaczna część kamienic należała do Żydów, trudniących się budownictwem, handlem i działalnością gastronomiczno-hotelarską”, przy czym ich udział w liczbie mieszkańców nie przekraczał 7% (s. 146). Podobne sprzeczne passusy znajdują się w opisach innych miejscowości granicznych. Nieprzekonujące są argumenty za relacją między stacjami (miejscowościami) granicznymi a ludnością żydowską, gdyż np. w Kaliszu czy Oświęcimiu Żydzi już wcześniej stanowili znaczną część mieszkańców (s. 201).

Podsumowując, mimo wskazanych niedostatków, powstała praca może być uznana za jedną z najważniejszych w ostatnich latach poświęconych dziejom kolei. Wysunięte hipotezy, tropy badawcze i wnioski winny stać się ważnym elementem kolejnych badań. Ubolewać należy jedynie, że do końca 2022 r. jedynie nieliczni zapoznają się z treścią tej książki. Przyjęty model wydawniczy udostępni ją w 2023 r. w tzw. otwartym dostępie. Do tego czasu jednak, z racji ceny i wielkości nakładu, będzie to jednak „biały kruk”.





BARTOSZ KRUK  
Instytut Pamięci Narodowej  
Oddział we Wrocławiu  
ORCID: 0000-0002-3245-6032

**Dawid Błaszczyk, Tomasz Czechowicz, Maciej Janus, Marian Misiak,  
*Kult Jednostki: radykalni pasjonaci najdłużej produkowanego pociągu na świecie,*  
Wrocław: Threedotstype, 2021, ss. 522, ill.**

W marcu 2022 r. ukazała się publikacja o nieco zwodniczym tytule *Kult Jednostki*. Sformułowanie kojarzone dotąd z czasami stalinowskimi znalazło nowe zastosowanie – tym razem na potrzeby książki (a może bardziej albumu) opisującej dzieje Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego EN 57<sup>1</sup>. Autorami i zarazem wydawcami publikacji są: Dawid Błaszczyk, Tomasz Czechowicz, Maciej Janus i Marian Misiak, występujący pod szyldem Torypress jako „grupa autorów i aktywistów z Wrocławia zainteresowana projektowaniem i kulturą wizualną tworząca interdyscyplinarny zespół do zadań popularyzatorskich”<sup>2</sup>. Zespół ten podjął się tytanicznego wręcz wysiłku zebrania informacji na temat „najdłużej produkowanego na świecie pociągu”. Współwydawcą książki jest platforma typograficzna Threedotstype, zaś publikacja powstała dzięki wsparciu pozyskanemu za pośrednictwem serwisów crowdfundingowych, tj. zajmujących się społecznym finansowaniem projektów.

Zasadnicza treść *Kultu Jednostki* podzielona została na dwie części. Pierwsza dotyczy dziejów zakładów PAFAWAG, ich roli w historii Wrocławia, produkcji tytułowych pociągów, ale też i ludzi w ten proces zaangażowanych. Większość z zaprezentowanych w tej części archiwalnych dokumentów i fotografii

---

<sup>1</sup> Pierwsza publikacja na ten temat zob. Emilian Domański, Edward Kowalczyk, Janusz Skoniecki, *Elektryczne zespoły trakcyjne serii EW55 i EN57*, Warszawa 1967 (2. wyd. 1974).

<sup>2</sup> <http://torypress.com> (dostęp: 24 X 2022 r.).

opublikowana została po raz pierwszy. Tu daje znać nieszablonowe podejście edytorskie. O ile rozmiar i specyficzny układ niezłej jakości fotografii, pozostawiający dużo pustych przestrzeni, podkreśla swoisty rozmach przedsięwzięcia, o tyle podpisy sporządzone bardzo drobną, nieczytelną wręcz czcionką już nie. W tej części wydawnictwa opisano również wystrój wnętrz i detale użytkowe Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego EN 57 (klamki, siedzenia, uchwyty), ich ewolucję na przestrzeni lat w zakresie kształtów, zastosowanych materiałów i doboru kolorów. Dzięki zachowanym źródłom, w tym wielobarwnych rycin, możliwe było przedstawienie wszystkich wariantów pudeł wagonowych zestawu i zastosowanych schematów malowań – zarówno tych użytych przez producentów, modernizatorów, jak i przewoźników. Na pochwałę zasługują opisy zastosowanych zasad oznaczeń, np. klasy składu i umieszczanie informacji nt. eksploatacji, w tym tabliczek znamionowych. Całość uzupełniona została wywiadami przeprowadzonymi z pasjonatami EN 57, a także ludźmi, którzy często przez lata związani byli z produkcją i eksploatacją omawianych pociągów. Wywiady te mają wymiar dokumentacyjny, odsłaniają kolejne epizody z historii polskiego kolejnictwa.

Druga część publikacji dotyczy tytułowego „kultu”. Niejako na przystawkę autorzy serwują niezwykle interesujący wykaz 80 potocznych i żargonowych określeń wszystkich odmian i wariantów EZT-ów, w tym najbardziej popularne: „enka”, „kibel”, „żółtek”. Kolejne strony wypełniają galerie zdjęć autorstwa nie tylko współczesnych entuzjastów i miłośników kolei, nazywanych potocznie „mikołami”, ale i tych, którzy przed laty uwieczniali pociągi jeszcze na kliszach fotograficznych. Cennym uzupełnieniem są kolejne wywiady, zarazem uwzględnienie innych form „kultu”. EN 57 zainteresowali się artyści, którzy wykorzystywali go jako motyw w swojej twórczości. Ich dokonania objęły nie tylko fotografię, ale też malarstwo, grafikę, a nawet film. Znalazły również dalsze zastosowanie w tatuażach i nadrukach na odzież. Stwierdzenie, że omawiany skład stał się elementem popkultury, nie powinno być zatem obarczone zbyt wielkim ryzykiem. Osobne rozdziały drugiej części pracy poświęcono symulatorom jazdy i kolejowemu modelarstwu. Podjęto też temat graffiti. Są tu nie tylko zdjęcia dokumentujące działania graffitiarzy, ale i prace społeczne przy usuwaniu malowideł wykonywanych przez złapanych twórców. Ważnym, choć smutnym aspektem poruszonym w pracy są kasacje składów i ich późniejsze bardzo szerokie zastosowanie.

Dla osób badających dzieje polskiej kolei, a w szczególności tych, którzy dokumentują wszelkiego rodzaju pojazdy kolejowe *Kult Jednostki* to w tej chwili

już lektura obowiązkowa. Jest zupełnie nowym spojrzeniem na tabor przez pryzmat społecznego kontekstu. Tym samym zmusza badających do refleksji i daje jednocześnie sygnał do jeszcze bardziej wytężonych działań. Dla tych wszystkich, którzy cenią innowacyjne wydawnictwa książkowe, niekonwencjonalną pracę edytorską i interesującą, niszową tematykę, książka stanowić może wydawniczy rarytas – swoisty „biały kruk”. Na uwagę zasługuje przede wszystkim zawartość tej 522-stronicowej publikacji, a także jej nieszablonowe pod względem edytorskim wydanie.

Jeszcze przed stroną tytułową, zaraz za okładką, w formie wkładki zaprezentowane zostały pojazdy pokrewne EN 57 i od niego pochodne oraz ich podstawowe dane techniczno-eksploatacyjne.

Podsumowując, *Kult Jednostki* to pełne edytorskiego rozmachu, nowatorskie dzieło, o historycznym i technicznym, ale i socjologicznym fenomenie EN 57. Stanowi ono wartościowe kompendium wiedzy nie tylko o EZT, ale także o polskim przemyśle taboru kolejowego i – szerzej – transporcie lokalnym, z myślą o którym wspomniana jednostka była produkowana. Podobnej książki jeszcze na polskim rynku wydawniczym nie mieliśmy.





## NAJNOWSZE WYDAWNICTWA Z ZAKRESU HISTORII ŚLĄSKA

oprac. Wojciech Mrozowicz  
Instytut Historyczny Uniwersytetu Wrocławskiego  
ORCID: [0000-0002-4407-0698](https://orcid.org/0000-0002-4407-0698)

*200 lat Ossolineum. Rozprawy i materiały*, red. Mariusz Dworsatschek, Wrocław:  
Wydawnictwo Ossolineum, 2022 (Osso Wczoraj i Dziś), ss. 735, ill.

*Badania i analizy warunków pracy zawodów przemysłowych*, t. 1: *Poszukiwanie śladów dawnego wydobywania i przetwórstwa kopalin użytecznych*, oprac. Zbigniew Pawlak, Leszek Chróst, Piotr Boroń, Ireneusz Malik, Tadeusz Mzyk, Adam Michczyński, Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, 2021 (Monografia, 885. Przeszłość), ss. 192, ill.

Bębniak Grzegorz, *1918–1922. Mikołowski spacerownik powstańczo-plebiscytowy*, Mikołów: Urząd Miasta Mikołów, 2022, ss. 67, ill.

*Bibliografia historii Śląska / Bibliographie zur Geschichte Schlesiens / Bibliografie dějin Slezska 2009*, red. Peter Garbers, Karol Sanojca, Wrocław–Opava 2022 (Acta Universitatis Wratislaviensis, 4095), ss. 436.

*Bibliografia publikacji Państwowego Instytutu Naukowego – Instytutu Śląskiego w Opolu, Instytutu Śląskiego i Stowarzyszenia Instytut Śląski za lata 2007–2021*, oprac. Ewa Golec, Opole: Instytut Śląski, 2022, ss. 134.

Bonek Tomasz, *Demony śmierci. Zbrodniarze z Gross-Rosen*, Kraków: Znak Horizon, 2022, ss. 330, ill.

Boroń Piotr, *Ludzie i pismo. Gliwiczcy pisarze miejscy do 1744 roku*, Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, 2022 (Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, 3965), ss. 234, ill.

*Dziecko na ziemi wschowskiej i pograniczu wielkopolsko-śląskim*, red. Marta Małkus, Kamila Szymańska, Wschowa–Leszno: Stowarzyszenie Czas A.R.T., Muzeum Okręgowe w Lesznie, 2021, ss. 389, ill.

- Bubnicki Rafał, *Grajcie tak, aby wygrać. Czesław Hernas (1928–2003)*, Wrocław: Centrum Historii Zajezdnia, Ośrodek Pamięć i Przyszłość, 2021 (Dolnośląska Solidarność), ss. 189 ill.
- Długajczyk Edward, Parys Paweł, *Obrona plebiscytu (styczeń–kwiecień 1921 roku)*, Katowice: Muzeum Śląskie w Katowicach, 2022 (Archiwum Powstań Śląskich, Seria 1, t. 3), ss. 1167.
- Dziedzic Marcin, *Fotografowie z Gór Kaczawskich do 1945 r.*, Wrocław: Atut, 2022, ss. 293, ill.
- Dziedzic Marcin, *Kłodzkie Towarzystwo Górskie 1881–1945*, wyd. 2 popr., Wrocław–Polanica-Zdrój: PRESSforum, 2022, ss. 479, ill.
- Ewangelicy [na Górnym Śląsku] w obliczu niepodległości*, red. Magdalena Legendź, Joanna Śliwka, Bielsko-Biała: Augustana, 2021, ss. 192, ill.
- Fic Maciej, Masnyk Marek, Ojdana Joanna, Szawan Katarzyna, *Pamięć o III powstaniu śląskim w symbolach i wspomnieniach*, Opole–Góra Św. Anny: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Muzeum Śląska Opolskiego, Muzeum Czynu Powstańczego w Górze Św. Anny, 2021 (Uniwersytet Opolski. Studia i Monografie, 616), ss. 156, ill.
- Fikus Sebastian, *Hans Lukaschek. Fiasko idealistycznych narracji / Das Fiasko der idealistischen Hoffnungen*, Warszawa–Opole: Wydawnictwo Neriton, Konwersatorium im. Josepha Eichendorffa, 2021 (Joseph von Eichendorff Konwersatorium. Spectrum.Art, 83), ss. 341, ill.
- Gawlina Józef, Cum Deo. *Dziennik 1959–1964*, wstęp i oprac. ks. Jerzy Myszor, Katowice: WueM, 2022 (Źródła do Dziejów Kościoła Katolickiego na Górnym Śląsku, 31), ss. 430, ill.
- Gelebtes Kulturerbe. Praktische denkmalpflegerische Aneignung eines gemeinsamen Kulturerbes in Schlesien im deutsch-polnischen Grenzraum*, hrsg. von Arne Franke, Potsdam 2022, ss. 98, ill. (on-line: <https://www.kulturforum.info/attachments/article/8566/Gelebtes-Kulturerbe.pdf>).
- Głombiowski Karol, *Literatura polska w obiegu społecznym na Śląsku od XVI do XVIII wieku*, przygotowała do druku Zofia Głombiowska, t. 1: *Literatura polska w języku łacińskim i w językach obcych*, t. 2: *Literatura w języku polskim*, Kraków: Collegium Columbinum, 2021, ss. 481, 201, XXXV, ill.



- Granda Krzysztof, *Ruda Śląska. Dzieje transportu szynowego*, t. 1, Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter, 2021, ss. 382, ill.
- Grześkowiak Grzegorz, Kochańczyk Rafał, Mikitin Janusz, *Była taka formacja. Policja Województwa Śląskiego 1922–1939*, Katowice: Rafał Kochańczyk, 2022, ss. 114, ill.
- Idziemy dalej... Z okazji 30-lecia Duszpasterstwa Ludzi Pracy '90 (1990–2020)*, zebrali i oprac. Stanisław Andrzej Potycz, Legnica: Diecezjalne Centrum Edukacyjne w Legnicy, 2021 (Biblioteka Diecezji Legnickiej, 86), ss. 292, ill.
- Janeczek Zdzisław, *Siemianowice i siemianowiczanie w powstaniach śląskich 1919–1920–1921*, Siemianowice Śląskie–Opole: Urząd Miasta Siemianowice Śląskich, Muzeum Miejskie w Siemianowicach Śląskich, Oficyna Wydawnicza AB, 2022, ss. 400, ill.
- Jeżewski Paweł, *Nowa Ruda w okresie II wojny światowej*, wyd. 2 uzupełn., Nowa Ruda: F.H.U. „Beata” Jerzy Jeżewski, 2022, ss. 206, ill.
- Jordan Peter, *Breslau oder Wrocław? Das Begriffspaar Endonym/Exonym als Kernthema der Kritischen Toponomastik. Wie politische Haltungen den Gebrauch geographischer Namen bestimmen*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2022, ss. 179, ill.
- Kamiński Bronisław, *Przemiana. Kudowanie po II wojnie światowej*, Wrocław: Oficyna Wydawnicza Robb, 2022 (Książka z Kwiatem, 4), ss. 39, ill.
- Kawałkowa Ewa, *Glashütte Köpprich Przygórze*, cz. 1: *Od pradziejów do 1946 roku*, Przygórze: Wydawnictwo Drukarnia Kokociński Sp. z o.o., 2022, ss. 191, ill.
- Klasztor cysterski w Henrykowie. Historia – współczesność – przyszłość*, red. Kamila P. Pawłowski, Henryków–Ziębice: Gmina Ziębice, 2021, ss. 143, ill.
- Klementowski Robert, *Utrwalacze władzy ludowej. Kadry powiatowego aparatu bezpieczeństwa w Lubinie w latach 1945–1975*, Warszawa–Wrocław–Lubin: Oddział Instytutu Pamięi Narodowej – Komisji Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu we Wrocławiu, Muzeum Historyczne w Lubinie, 2021 (Biblioteka Muzeum Historycznego w Lubinie, 21), ss. 219, ill.

- Kniejski Olgierd, Żymierski Mariusz, Ziółek Sebastian, Berbesz Marian, *Lubliniec. 750 lat historii miasta i mieszkańców*, Lubliniec: Miejska Biblioteka Publiczna im. Józefa Lompy, 2022, ss. 623, ill.
- Kobiela Łukasz, *Konstanty Wolny. Polak, Ślązak, patriota*, Katowice–Zabrze: Stowarzyszenie Pokolenie, Muzeum Górnictwa Węglowego, 2021, ss. 288, ill.
- Kolářová Ivana, Kolář Ondřej, *Bouřlivé trojmezí. Slezsko 1918–1923*, Praha: Academia, 2022, ss. 215, ill.
- König Wilhelm, *Kronika Siemianowic, Huty Laura, Kopalni Fanny i Huty Jerzego z uwzględnieniem najważniejszych faktów z historii kultury Śląska, a zwłaszcza Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego*, tłum. i oprac. Marcin Wądołowski, Siemianowice Śląskie: Lokalne Dziedzictwo LH Local Heritage, 2022, ss. 348, ill.
- Kopalnia Węgla Brunatnego Turów 1947–2022*, red. Henryk Izydorczyk, Kraków–Bogatynia: Wydawnictwo AEM Paul Huppert, 2022, ss. 63, ill.
- Kos Jerzy Bogdan, *Mistrzowie wrocławskiej medycyny [od 1871]*, Wrocław: Uniwersytet Medyczny im. Piastów Śląskich we Wrocławiu, 2022, ss. 448, ill.
- Kształcenie nauczycieli w Uniwersytecie Wrocławskim. Księga jubileuszowa Centrum Edukacji Nauczycielskiej 2000–2020*, red. Andrzej Krajna, Leszek Ryk, Krystyna Sujak-Lesz, Wrocław: Atut, 2021, ss. 370, ill.
- Lamparska Joanna, *Ostatni świadek. Historie strażników hitlerowskich skarbów*, Kraków: Znak Koncept, 2022, ss. 391, ill.
- Leksykon radliński. Z tej i na tej ziemi*, t. 1, red. Eryk Holona, Radlin: Radlińskie Towarzystwo Kulturalne, 2022, ss. 389, ill.
- Liber vetustissimus Gorlicensis / Das älteste Görlitzer Stadtbuch / Najstarsza księga miejska zgorzelecka 1305–1416*, t. 3: (1390–1416), bearb. von Christian Speer, Krzysztof Fokt, Maciej Mikuła, unter Mitwirkung von Robert Koszellni, Kraków–Görlitz: Societas Vistulana verlag-oettel.de, 2020 (Fontes Iuris Polonici. Prawo Miejskie, 7), ss. 746 + płyta DVD.
- Makuch Marcin, Bach Mariusz, *Mieź Legnica. Pół wieku piłkarskiego klubu*, Legnica: Muzeum Miedzi w Legnicy, 2021, ss. 607, ill.
- Małecki Krzysztof (Młodszy), Małecki Mirosław, *Stan wojenny we Wrocławiu*, Wrocław: Wydawnictwo i Drukarnia Jakopol, 2021, ss. 101 + płyta CD.

- Migasiewicz Paweł, *Laudatissimus Phidias noster. Rzeźbiarz [śląski] Johann Riedel SJ (1654–1736) między czeską tradycją cechową a francuską sztuką akademicką*, Warszawa: Instytut Sztuki PAN, Stowarzyszenie Liber pro Arte, 2021, ss. 423, ill.
- Mikitin Janusz, *Policja Górnego Śląska 1920–1922*, Katowice: Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach, 2021, ss. 76, ill.
- Mitteleuropäische Schulen VII (ca. 1400–1500). Böhmen – Mähren – Schlesien – Ungarn*, bearb. von Maria Theisen, [Wien 2022], (Veröffentlichungen zum Schrift- und Buchwesen des Mittelalters, I, 17), ss. XVII, 550, tabl., 50 (online: [http://www.austriaca.at/0xc1aa5576\\_0x003d8e98.pdf](http://www.austriaca.at/0xc1aa5576_0x003d8e98.pdf)).
- Moliński Lech, *Nikt nie woła, każdy pamięta. Filmowy Dolny Śląsk*, Wrocław: Warstwy, 2022, ss. 441, ill.
- Muś Anna, *The political potential of Upper Silesian ethno-regionalist movement. A study in ethnic identity and political behaviours of Upper Silesians*, Leiden–Boston: Brill, 2022, ss. XI, 262.
- Ogiolda Krzysztof, *Sławni niemieccy Ślązacy / Berühmte Deutsche aus Schlesien*, tłum. na niem. Krzysztof Warzecha, Opole–Görlitz: Towarzystwo Społeczno-Kulturalne Niemców na Śląsku Opolskim, Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej, Senfkorn Verlag Alfred Theisen, 2021, ss. 254, ill.
- Olszar Henryk, *Z tej ziemi i na tej ziemi. Siostry zakonne związane pochodzeniem lub zamieszkaniem z parafią św. Anioła Stróża w Gorzycach w archidiecezji katowickiej. Studium biograficzne*, Katowice: Księgarnia św. Jacka Sp. z o.o., 2022 (Studia i Materiały Wydziału Teologicznego Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, 96), ss. 208, ill.
- Pamiętnik pokoleń. Nasze dziedzictwo*, red. Mirosław Zaguła, Legnica: Stowarzyszenie „Wspólnota Akademicka”, 2022, ss. 344, ill.
- Pludra-Żuk Paulina, *„Aurora” Piotra Rigi. Średniowieczna transmisja i funkcje tekstu na przykładzie rękopisów polskich, pruskich i śląskich*, Warszawa: Instytut Historii Nauki PAN, Oficyna Wydawnicza ASPRA-JR, 2021 (Monografie z Dziejów Oświaty, 47), ss. 318, ill.
- Popiński Krzysztof, *Wąsosz. Historia miasta i gminy*, Wrocław: Gajt Wydawnictwo 1991 s.c., 2022, ss. 496, ill.

- Preußen und sein Osten in der Weimarer Republik*, hrsg. von Manfred Kittel, Gabriele Schneider, Thomas Simon, Berlin: Duncker & Humblot, 2022, ss. VI, 383, ill.
- Przerwa Lech, Gruzlewska Anna, Przerwa Tomasz, *Piława Górna / Gnadenfrei na dawnych pocztówkach i fotografiach*, Piława Górna: Studio „Art in Design SOVA”, 2022, ss. 102, ill.
- Rabiega Józef, *Most Grunwaldzki we Wrocławiu*, cz. 1–2, red. Katarzyna Mossor, Poznań: Związek Mostowców RP. Oddział Wielkopolski, 2022 (Archiwum Mostownictwa w Polsce, 6–7), ss. 179, 171, ill.
- Rosenbaum Sebastian, Tracz Bogusław, Węgrzyn Dariusz, „*Turma NKWD Nr 2 Tost*”. *Sowieckie więzienie w Toszku w 1945 roku*, wyd. 2 zm., Katowice–Gliwice–Warszawa: Muzeum w Gliwicach, Instytut Pamięci Narodowej – Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, 2021, ss. 303, ill.
- Roy James Alexander, *Pole and Czech in Silesia*, český překlad Tomáš Rusek, polský překlad Irena French, Opava: Slezská univerzita v Opavě, 2022, ss. 319, ill. (wydanie trójjęzyczne).
- Rusewicz Henryk, *Szklary Dolne (Nieder Gläfersdorf)*, Chocianów: Urząd Miasta i Gminy w Chocianowie, 2022, ss. 144, ill.
- Rybińska Agata, *Manuel Joël (1826–1890). Biografia kulturowa wrocławskiego rabina z nurtu Wissenschaft des Judentums*, Lublin: Wydawnictwo UMCS, 2021, ss. 362, ill.
- Sądownictwo administracyjne w umacnianiu państwa prawa. Księga z okazji 100-lecia sądownictwa administracyjnego w województwie śląskim*, red. Andrzej Matan, Adam Nita, Warszawa: Wolters Kluwer, 2022, ss. 368, ill.
- Schieb Roswitha, *Śląsk. Historia – krajobrazy – kultura*, zdjęcia: Marek Maruszak, Gliwice–Berlin: Dom Współpracy Polsko-Niemieckiej, Elsengold, 2021, ss. 223, ill.
- Schütz Bernhard, *Kurvierte Barockarchitektur in Böhmen, Franken und Schlesien. Von den Dientzenhofern bis Balthasar Neumann*, Petersberg: Michael Imhof Verlag, 2022, ss. 224, ill.
- Sękowski Roman, *Góra świętej Anny. Historia mało znana*, Opole–Kalety: Wydawnictwo Piotr Kalinowski, 2022, ss. 79, ill.

- Sificzyk Damian, *Historia Ruchu Chorzów*, t. 1, cz. 3: 1934–1935, Chorzów: HistoriaRuchu.pl, 2022, ss. 491, ill.
- Smoke Hannibal [= Rąkowski Andrzej], *Zaginiony Górny Śląsk. Pałace, których już nie zobaczysz*, Będzin: Wydawnictwo internetowe e-bookowo, 2022, ss. 231, ill.
- Šopák Pavel, Kirsch Otakar, Kolář Ondřej, *Muzejní časopisy Moravy a Slezska do roku 1989*, Opava: Slezské zemské muzeum, 2021, ss. 203, ill.
- Steinborn Bożena, *Przeminęło?*, Wrocław: Muzeum Narodowe we Wrocławiu, 2022 (Przypadki Wrocławskich Muzealników), ss. 103, ill.
- Stulecie Wyższego Urzędu Górniczego w Katowicach*, red. Aleksander Zembok i in., Katowice: Wyższy Urząd Górniczy, Stowarzyszenie Bractwo Gwarków, 2022 (Poczet Gwarków Śląskich, 12), ss. 226, ill.
- Syroka Andrzej, *Zdrowie, choroba, profilaktyka i terapia w kalendarzach śląskich z XVII i XVIII wieku*, Wrocław: Uniwersytet Medyczny im. Piastów Śląskich we Wrocławiu, 2020, ss. 380, e-book (on-line: <https://wydawnictwo.umw.edu.pl/upload/files/open-access/zcpts.pdf>).
- Szlachta – przemysł – inwestycje. Materiały pokonferencyjne*, red. Jan Sasor, Arkadiusz Kuzio-Podrucki, Katowice–Nakło Śląskie: Muzeum Śląskie, Centrum Kultury Śląskiej w Nakle Śląskim, 2022, ss. 279, ill.
- Szpoński Adam, *Monografia miasta Zgorzelec w latach 1945–2020*, Jelenia Góra: Wydawnictwo „Ad Rem”, 2022, ss. 566, ill.
- Śladami bliskości Boga-człowieka. Przewodnik turystyczny po kościołach dekanatów diecezji opolskiej*, Opole: Kuria Diecezjalna w Opolu, Wydawnictwo i Drukarnia Świętego Krzyża w Opolu, 2022, ss. 151, ill.
- Święcicki Jarosław, *Kościół Świętego Ducha [w Bytomiu] oczami archeologa*, współpraca Paweł Milejski, Piotr Boroń, Teresa Adamczyk-Bomersbach, Natalia Mucha, Bytom: Muzeum Górnośląskie w Bytomiu, 2022, ss. 56, ill.
- Tytko Stanisław, Kowol Paweł, Tytko Waldemar, *Historia rodziny Tytko z Kątów, czyli z okolic Pszowa i Zawady*, wstęp Marek Mariusz Tytko, Pszów–Zawada–Racibórz: Waldemar Tytko, 2022, ss. 162, ill.
- W województwie i w „terenie”. Działalność Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej na szczeblu lokalnym*, red. Adam Dziuba, Bogusław Tracz, Katowice–Warszawa: Oddział IPN – Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi

Polskiemu, 2022 (Centralny Projekt Badawczy IPN – Ruch Komunistyczny i Aparat Władzy 1917–1990), ss. 295, ill.

Wojtucki Daniel, Magia posthuma. *Procesy i egzekucje zmarłych na Śląsku i Morawach w XVI–XVIII wieku*, Wrocław: Atut, 2022, ss. 572, ill.

*Wolni i Solidarni. Solidarność Walcząca na Dolnym Śląsku w Encyklopedii Solidarności*, red. Kamil Dworaczek, Agnieszka Klarman, Łukasz Sołtysik, Grzegorz Waligóra, Wrocław: Instytut Pamięci Narodowej, 2022, ss. 222, ill.

Wyszczelski Lech, *Zaolzie 1919, 1938*, Warszawa: Bellona, 2022 (Historyczne Bitwy), ss. 257, ill.



## SPIS TREŚCI

Słowo wstępne od redaktorów wydania .....	5
---	---

### ARTYKUŁY I STUDIA MATERIAŁOWE

Mateusz Nowikiewicz, „Niemile przebudzenie” – Wielka Brytania wobec chińskiego ruchu na rzecz odzyskania praw do kolei (1905–1911).....	7
Piotr Uwijała, Kolejowe transporty wojskowe z materiałem wojennym pozyskanym przez Polską Wojskową Misję Zakupów w Paryżu w latach 1919–1920.....	35
Jacek Jędrysiak, W obliczu nowych granic – ślad dyskusji nad operacyjną użytecznością niemieckiej sieci kolejowej na Pomorzu w latach 1926–1928 .....	73
Zbigniew Bereszyński, Działalność Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu w świetle materiałów zachowanych w Archiwum Państwowym w Opolu. Przyczynek do historii Górnego Śląska po podziale regionu między Polskę i Niemcy w 1922 r. ....	107
Paweł Jakuboszczak, Powstanie i funkcjonowanie Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej w konsekwencji zmiany granic po II wojnie światowej.	133
Dawid Keller, Polskie kolejowe porozumienia graniczne w okresie PRL na wybranych przykładach .....	161
Grzegorz Piotrowski, Stacja kolejowa jako miejsce graniczne na drodze do nowoczesności. <i>Sól ziemi. Powieść o cierpliwym piechurze Józefa Wittlina</i> .....	185
Tomasz Przerwa, Niedokończona Kolej Izerska ( <i>Isergebirgsbahn</i> ) i granica potrzeb.....	201

### KRONIKA NAUKOWA

Agnieszka Tybur, Sprawozdanie z konferencji „A jednak kolej! IV – Kolej wobec granicy. Kolej jako miejsce graniczne”, Chorzów, 16–17 XI 2021 r. ....	233
--	-----

## ARTYKUŁY RECENZYJNE I RECENZJE

Dawid Keller, Weronika Dragan, <i>Kształtowanie układów urbanistycznych i przestrzennych dawnych granicznych ośrodków kolejowych w Polsce</i> , Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, 2021, ss. 322 + aneks kartograficzny .....	239
Bartosz Kruk, Dawid Błaszczyk, Tomasz Czechowicz, Maciej Janus, Marian Misiak, <i>Kult Jednostki: radykalni pasjonaci najdłużej produkowanego pociągu na świecie</i> , Wrocław: Threedotstyp, 2021, ss. 522, ill. ....	245
Wojciech Mrozowicz, Najnowsze wydawnictwa z zakresu historii Śląska .....	249



# ŚLĄSKI KWARTALNIK HISTORYCZNY SOBÓTKA

## Informacja o kwartalniku

Śląski Kwartalnik Historyczny „Sobótka” wydawany jest we Wrocławiu od 1946 r., początkowo jako półrocznik i rocznik pod tytułem „Sobótka”, a od roku 1957 jako kwartalnik pod obecnym tytułem. Należy do najstarszych w Polsce regionalnych czasopism naukowych o profilu historycznym, pozostając ważnym elementem polskiej humanistyki. Uchodzi za jeden z najważniejszych periodyków śląskoznawczych, ale jego łamy pozostają otwarte również na materiały o innym zakresie tematycznym. Służy prezentacji wyników badań nad dziejami Europy Środkowo-Wschodniej – ze szczególnym uwzględnieniem Śląska, sąsiednich regionów i krajów, zarazem refleksji nt. dziejów regionalnych. Przez wiele lat pismo znajdowało się w gestii Wrocławskiego Towarzystwa Miłośników Historii (Polskiego Towarzystwa Historycznego), obecnie ukazuje się pod auspicjami Uniwersytetu Wrocławskiego. Dodatkowe informacje o czasopiśmie znajdują się na stronie: <http://sobotka.uni.wroc.pl>, na której można znaleźć jego bieżące i archiwalne numery.

Na łamach „Śląskiego Kwartalnika Historycznego Sobótka” publikowane są materiały (rozprawy, artykuły, miscellanea źródłowe, recenzje, polemiki i inne) w językach polskim, czeskim oraz kongresowych. Materiały należy nadsyłać drogą elektroniczną na adres redakcji: [skh.sobotka@uwr.edu.pl](mailto:skh.sobotka@uwr.edu.pl). Składane teksty należy przygotowywać według instrukcji znajdującej się na stronie: <http://sobotka.uni.wroc.pl>. Nadsyłane teksty są recenzowane przez dwie osoby wskazane przez Redakcję i na tej podstawie kwalifikowane do druku. Procedura recenzowania jest opisana na wyżej wymienionej stronie internetowej. Redakcja zastrzega sobie prawo do proponowania zmian lub skrótów w tekstach.

e-ISSN 2658-2082

PL ISSN 0037-7511