

Spis treści

Bogdan Kloch – Słowo wstępne	7
Michał Kapias, Dawid Keller – Wstęp	9
Michał Kapias – Rola państwa w realizacji dobra wspólnego – aspekty personalistyczne	15
Andrzej Mielcarek – Państwo a koleje. Przyczyny i skutki reformowania kolei w Europie od XIX do początku XXI w.	37
Ariel Ciechański – Inicjator <i>versus</i> likwidator. Zmiana roli samorządów w kształtowaniu sieci kolei wąskotorowych w Polsce na tle innych rozwiązań europejskich	71
Grażyna Balińska – Strategiczne i gospodarcze walory kolei w służbie państwa polskiego	93
Tomasz Machowski – Ropał. Z dziejów nowatorskiej metody opalania parowozów na kolejach galicyjskich	107
Dominik Lulewicz – Węzeł kolejowy Podgórze i wpływ lokalnego samorządu na jego kształtowanie się do 1915 r.	121
Dawid Keller – Regulator, właściciel czy...? Dyskusje o roli państwa wobec kolei w okresie międzywojennym – wprowadzenie do zagadnienia	163
Mariusz W. Majewski – Interwencje państwa w zakresie komunikacji (1937–1939)	181
Alojzy Czech – Naukowe zarządzanie a koleje żelazne	201
s. Anna Tejszerska – Symbole narodowe w architektonicznym wystroju obiektów kolejowych II Rzeczypospolitej	221
Dorota Balińska-Ciężki – Troska Państwa Polskiego o pracowników kolejowych w okresie międzywojennym	265
Jacek Wójcik – Wydawnictwa reklamowe kolei państwowych w Niemczech w okresie dwudziestolecia międzywojennego	279
Bartosz Kruk – Militaryzacja kolei jako element umacniania władzy ludowej w Polsce po II wojnie światowej	293
Zbigniew Bereszyński – Koleje pod specjalnym nadzorem. Aparat bezpieczeństwa Polski Ludowej jako instrument nadzoru państwowego nad koleją w latach 1945–1956	309

Daniel Böhme – Niespełnione marzenia Polskich Kolei Państwowych	351
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?	365
Andrzej Synowiec – Bezpieczeństwo pracy na kolei – wypadki pracowników kolejowych Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars” w Krakowie	381
Grzegorz Biszczyński – Niepaństwowa linia kolejowa Zielona Góra–Szprotawa. Nacjonalizacja, upadek, próby reaktywacji	411
Sebastian Leśniewski – Wybrane aspekty budowy wagonów w Niemczech na przykładzie wrocławskich zakładów Linke-Hofmann-Busch	427
Patrick Starczewski – Przejmowania zakładów przemysłowych przez Polaków we Wrocławiu na przykładzie Linke-Hofmann Werke w 1945 r.	435
Daniel Załuski, Sylwia Rzepnicka – Historia budowy i reaktywacji Kolei Kokoszkowskiej w postaci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej	447
Arkadiusz Drewnowski – Usamorządowienie kolei w Polsce – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość	465
Krzysztof Soida – Ustawa o transporcie kolejowym przesądza o (być, albo) nie być kolei	483

Słowo wstępne

Kolej i państwo to zapewne frapujący temat historii, szczególnie z perspektywy blisko dwóch stuleci niełatwej koegzystencji. Kolej z jej wszystkimi składnikami wiąże się z wybitnymi jednostkami. Człowiek jako osobowość twórcza nadał drogom żelaznym swój niepowtarzalny i bardzo zróżnicowany wizerunek. Od jednostki do państwa wiodła droga rozwoju komunikacji i techniki kolejowej. Polska pozbawiona podmiotowości państwowej w swym dawnym charakterze, siłą rzeczy uczestniczyła w procesie budowy kolejnictwa w zróżnicowanych rzeczywistościach polityczno-prawnych, gospodarczych oraz kulturowych.

Niniejsze wydawnictwo to już kolejna publikacja na temat kolei wydana przez rybnickie muzeum. Jednak tym razem spotykamy się z spojrzeniem poprzez pryzmat relacji państwa i jego struktur z koleją, jako niezwykłym wytworem czasów industrializacji. Dwadzieścia trzy teksty badaczy z Polski oraz zagranicy ujmują szeroką paletę tematów i zagadnień, sięgającą pierwocin kolejnictwa, a kończąc na współczesności. Czy państwo było sojusznikiem, „dobrym duchem” kolei, czy też instytucją o wręcz zgubnym wpływie na jej teraźniejsze funkcjonowanie, a przede wszystkim na jej przyszłość? W całokształcie historii ziem polskich XIX i XX/XXI w. jest to bardzo trudne pytanie. Dlatego też niniejsza publikacja próbuje w tej kwestii zmierzyć się z wieloma nurtującymi nas pytaniami. Serdecznie zapraszamy czytelników do zapoznania się z treścią niniejszego tomu.

dr Bogdan Kloch
Dyrektor Muzeum w Rybniku
Rybnik, sierpień 2017 r.

Wstęp

Kolej w rękę – kraj w rękę zdanie to przypisuje się J. Piłsudskiemu, który chciał w ten sposób zaakcentować rolę kolejnictwa w kształtowaniu się państwowości polskiej. Ujmując ów fakt z innej perspektywy poznawczej, należałoby zauważyć, iż to właśnie państwo dzierży w swym rękę kolej i dzięki odpowiedniej polityce kształtuje swą tożsamość. Przy wnikliwej analizie tej tezy pojawia się jednak pewna wątpliwość – w jaki sposób państwo w ogóle cokolwiek posiada? Bo przecież państwo, to...

Współczesnemu człowiekowi rzeczywistość ta wydaje się wszechobecna, jednak próbując określić istotę państwowości stale można napotkać na przeszkody natury politycznej, społecznej czy nawet ekonomicznej. Chcąc więc zrozumieć istotę państwowości w pierw trzeba wskazać na człowieka, a przede wszystkim na jego wspólnototwórczą naturę, którą już od czasów Arystotelesa określa się jako zwierzę polityczne (gr. ζῷον πολιτικόν) lub byt społeczny (łac. *ens sociale*). Człowiek więc ze swej istoty dąży do spotkania i złączenia się z innym człowiekiem (*nie jest dobrze by ... był sam* Rdz 2,18). Tak pojawiają się obopólne więzi konstytuujące zjawisko społeczeństwa.

Słynny oświeceniowy myśliciel I. Kant wskazywał więc, iż w życiu społecznym człowiek kształtuje swe naturalne popędy między tym, co skłania go do

dobra, a tym, co pociąga go ku złu. W ten sposób kształtuje swą osobowość doskonaląc ją, a zarazem walczy ze słabością motywów swego działania. Dlatego też E. Durkheim zwracał uwagę na to, iż w społeczeństwie dochodzi do opanowania wynikających z natury popędów poprzez proces tworzenia kultury. Stąd tylko człowiek potrafi wznieść się ponad siebie, zdecydować w jakim stopniu przeciwstawić się swym skłonnościom. Pomaga mu w tym właśnie obecność wokół niego innych jednostek¹.

W ten sposób zaczynają pojawiać się zręby społeczeństwa, w którym jednostka – wspólnie z innymi, jak też dzięki innym – realizuje swe potrzeby związane z pożywieniem, mieszkaniem, czy też kształtowaniem swej osobowości. Tam też kształtuje się kultura – czyli wiedza zarówno teoretyczna – związana ze zrozumieniem rzeczywistości, w której się egzystuje, jak i praktyczna – kształtująca konkretne umiejętności. Procesy, które zachodzą w społeczeństwie kreują coraz to nowe potrzeby u poszczególnych jednostek. Zaspakajając je człowiek pomnaża swój dobrobyt, kształtuje specjalizację działania – zwłaszcza w kontekście podziału pracy, wreszcie kreuje konkretną kulturę. W ten sposób następuje właściwe dla danego społeczeństwa humanizowanie i aksjologizowanie ich wspólnego życia².

Kształtowanie życia społecznego w czasie nabiera wymiaru politycznego, który to w dziejach kultury europejskiej uwidaczniał się w specyficznych relacjach interpersonalnych i dotyczył sfery sprawowania władzy oraz realizacji sposobów zarządzania ludźmi. Początków tego zjawiska można doszukiwać się w starożytnej greckiej politei (gr. πολιτεία). Ponieważ współcześnie ten obszar aktywności publicznej jest często opatrzenie pojmowany, warto w tym kontekście przytoczyć nieco dłuższą wypowiedź Arystotelesa, który konstytuuje fundamenty tej ludzkiej aktywności. Znamienne, iż swe rozważania na ten temat przytoczył w swym dziele poświęconym etyce. Pisał więc: *Polityka, umiejętność rządzenia państwem, i rozsądek, są właściwie tą samą, trwałą dyspozycją, ale ich sposób przejawiania się jest różny. W polityce w znaczeniu obszerniejszym, ta jej część, która ma rolę, jakby kierowniczą, spełnia funkcje ustawodawcze; ta zaś, która dotyczy spraw jednostkowych, nosi wspólną nazwę polityki w znaczeniu ściślejszym. Posiada ona charakter praktyczny i ma do czynienia z namiętnością. Uchwała bowiem jest czymś, co należy wykonać jako akt jednostkowy. Dlatego to tylko o przedstawicielach drugiej z tych sztuk mówi się, że uprawiają politykę, bo tylko oni coś wykonują, tak jak rękodzielnicy. Za rozsądek uważa się powszechnie najbardziej tę jego część, której przedmiotem jest sam człowiek, jednostka; i ta jego część nosi wspólną nazwę rozsądku; pozostałe części to: sztuka zarządzania domem, sztuka prawodawcza i polityka; w tej ostatniej wyróżnia się z kolei sztukę naradzania się i sądową. Zdawanie sobie sprawy z tego, co jest dobre dla własnej osoby, byłoby tedy pewnym rodzajem poznania; istnieją jednak między tym rodzajem a innymi poważne różnice i człowieka, który rozumie swój własny interes i troszczy się o swoje sprawy, nazywa się rozsądnym,*

¹ Zob. B. Suchodolski, *Rozwój nowożytnej filozofii człowieka*, Warszawa 1967, s. 749–775.

² Zob. A. Anzenbacher, *Wprowadzenie do filozofii*, Kraków 1992, s. 171–173.

*o tych zaś, co uprawiają politykę, mówi się, że niepotrzebnie wtrącają się w nie swoje sprawy*³.

Analizując powyższe słowa w wyraźny sposób polityka jawi się jako swoista forma sprawowania rządów. Taki sposób tworzenia relacji międzyludzkich w prostej linii wiedzie do wytworzenia w szerszym bądź węższym zakresie jakiejś formy państwowości. Wynika ona zasadniczo ze społecznej natury człowieka, dzięki której każdy może w sposób harmonijny i zespolony tworzyć wspólnotę z innymi w postaci państwa. Taka oto powstała struktura tworzy pewne prawa, egzekwuje je, albowiem *jest to trwały związek ludzi osiadłych na pewnym terytorium, podlegających jednej wyłącznie władzy zwierzchniej*⁴.

W dziejach ludzkości występowały różnorodne struktury państwowe. Totalistyczne prezentował Platon i G. W. F. Hegel, gdzie państwo jest rzeczywistością pierwotną i dopiero z niej wywodzi się człowiek. W oświeceniu dominowała koncepcja indywidualistyczna, w której powstanie instytucji państwa było wynikiem odejścia od swoistego stanu pierwotnego, na rzecz wytworzenia czysto utylitarnej instytucji. Orędownikiem tego podejścia był T. Hobbes, a później J. J. Rousseau. Wreszcie można wskazać wizję solidarystyczną – wywodzącą się już od św. Augustyna i św. Tomasza z Akwinu – gdzie państwo jawi się jako naturalny związek osób powiązanych jednością moralną. Celem takiej jedności jest zapewnienie realizacji wspólnego dobra, umożliwiającego wspólną koegzystencję wszystkich podmiotów tworzących wspólnotę państwową, dzięki której każda jednostka może wzrastać w swej doskonałości⁵. Innymi słowy, chodzi tu o stworzenie takiego zespołu warunków, dzięki któremu zostanie zrealizowane szczęście moralne wszystkich poszczególnych osób, poprzez optymalny rozwój ich osobowości.

Te dosyć teoretyczne wprowadzenie w zjawisko państwowości pojawia się celowo w tym miejscu. Podejmując bowiem rozważania nad istotą kolei, nie można zapominać, iż pojawiła się ona przecież w konkretnym czasie i terytorium, które bezdyskusyjnie należało do jakiegoś państwa. A jednak to konkretne fundusze kapitałowe przyczyniły się do jej realnego powstania. Czyżby więc sam fakt sfinansowania danej inwestycji miał przesądzać o posiadaniu i swobodnym zarządzaniu „żelaznymi drogami”? Nie rozstrzygając w tym miejscu zawichości gospodarczo-prawnych, warto jednak zwrócić uwagę na fakt społeczno-polityczny istnienia kolejnictwa. Okazuje się bowiem, iż to właśnie forma państwowości, jak też jej nastawienie do ewentualnej realizacji wspólnego dobra, będzie w głównej mierze przesądzać o roli kolei na danym obszarze, a tym samym wpływać na zawile relacje interpersonalne. Warto więc podjąć namysł nad tymi zagadnieniami właśnie w perspektywie historycznej i to zapodmiotowionej w złożonych dziejach naszej ojczyzny, w której państwowość w minionych wiekach jakże trudna była do utrzymania.

³ Arystoteles, *Etyka nikomachejska*, Warszawa 1982, VI 8. 1141 b 23–1142 a 4, s. 219–220.

⁴ J. Piwowarczyk, *Wobec nowego czasu*, Kraków 1985, s. 210–211.

⁵ Zob. B. Sutor, *Etyka polityczna*, Warszawa 1994, s. 44–45.

Niniejsze dzieło staje się więc zbiorem refleksji poszczególnych autorów, czyniących swoisty namysł nad miejscem kolei w perspektywie państwa. W książce zdecydowano się na układ chronologiczny. Otwierają ją dwa teksty wprowadzające. W pierwszym Michał Kapias podejmuje się próby zdefiniowania roli państwa jako kreatora dobra wspólnego. W drugim Andrzej Mielcarek podsumowuje wzajemne relacje między państwem i koleją w Europie od początku powstania tej formy komunikacji do współczesności – dzięki temu dalsze artykuły znajdują swoje obszerne i różnorodne tło historyczne. Charakter syntetyzujący ma też tekst Grażyny Balińskiej, która jednak odnosi się wyłącznie do strategicznych i gospodarczych elementów w tej relacji.

Kolejni autorzy prezentują wybrane przez siebie aspekty relacji między koleją (czy też systemem komunikacji kolejowej lub przedsiębiorstwami przewoźowymi) a państwem (rozumianym również szeroko jako ogół społeczeństwa). Stąd Tomasz Machowski podejmuje temat pomysłu na rozwiązanie problemu z nadprodukcją ropy naftowej w Galicji na początku XX w., który, jak się okazało krótkotrwałe, dotyczył opalania parowozów ropą. Z kolei Dominik Lulewicz wskazał rolę jaką miały władze samorządowe w powstawaniu sieci kolejowej na przykładzie Podgórza (dzisiaj dzielnicy Krakowa).

Obszerne studia dotyczą okresu międzywojennego. Dawid Keller prezentuje projekt badawczy, którego celem będzie wskazanie relacji między państwem a koleją w okresie międzywojennym – w życiu gospodarczym czy społecznym. Tematyka interwencjonizmu państwowego w dziedzinie komunikacji bezpośrednio przed wybuchem II wojny światowej jest natomiast przedmiotem analizy Mariusza W. Majewskiego. Okres międzywojenny cechował się również, także w środowisku kolejowym, rozważaniami i analizami na temat metod poprawy efektywności pracy. Popularne stało się również naukowe zarządzanie. O tym jakie elementy tego systemu mogły znaleźć zastosowanie w kolejnictwie pisze Alojzy Czech. W przypadku tego tekstu zaskakuje nadzwyczajna aktualność wysuwanych wówczas wniosków. W bogato ilustrowanym tekście s. Anna Tejszerska zwraca natomiast uwagę na elementy symboliczne w architekturze kolejowej – jako sposób podkreślania przynależności terenu do państwa. Kolejny tekst dotyczy spraw pracowniczych. Kolejarze w okresie międzywojennym pełnili raczej służbę niż wykonywali pracę. W ślad za tym ujęciem przysługiwały im rozliczne przywileje (i obowiązki), które przedstawia Dorota Balińska-Ciężki. Wreszcie Jacek Wójcik pisze o marketingu niemieckich kolei w tym czasie.

Dziedzictwu epoki po 1945 r. oraz współczesności poświęcony jest kolejny blok tekstów. Bartosz Kruk systematyzuje wiedzę na temat militaryzacji kolei w Polsce po zakończeniu II wojny światowej, gdzie „czas wojny” trwał aż do 1949 r. O znaczeniu jakie miała dla państwa kolej, zwłaszcza w realiach politycznych po 1945 r., kolej świadczy również bardzo obszerne studium działalności aparatu bezpieczeństwa wobec kolei i kolejarzy (do 1956 r.), autorstwa Zbigniewa Bereszyńskiego. Jest to pierwsza z trzech części tego tekstu. Pozostałe zostaną opublikowane w innych miejscach. O próbach „politechniczacji”

społeczeństwa pisze Daniel Böhme. Niezwykle ciekawe zagadnienie prezentuje tekst Tomáša Nigrina. Pomimo bowiem funkcjonowania w jednym systemie politycznym wzajemne relacje w państwach bloku wschodniego w dziedzinie komunikacji kolejowej (nawet sąsiedzkiej) nie były idealne. Na lokalnym przykładzie Czechosłowacji i Polski autor pokazuje również niedostatki historiografii kolei, bardzo często zapominającej o krajach sąsiednich po 1945 r. Andrzej Synowiec kontynuuje cykl artykułów na temat żywienia kolejowego w okresie PRL – tym razem skupia się jednak na wypadkach w wagonach sypialnych i restauracyjnych. Wreszcie Grzegorz Biszczyński podejmuje zagadnienie dziejów linii kolejowej Zielona Góra – Szprotawa – prywatnej, ale dość intensywnie wykorzystywanej nie tylko w życiu gospodarczym ale i w potrzebach wojska.

Ostatnią grupę tekstów stanowią artykuły prezentujące zagadnienia w szerokiej perspektywie czasu. Stąd Daniel Załuski i Sylwia Rzepnicka opisują historię tzw. kolei kokoszkowskiej, a Sebastian Leśniewski i Patrick Starczewski w dwóch odrębnych tekstach podejmują temat zakładów Linke-Hofmann-Busch (później PAFAWAG) we Wrocławiu. Dyskusje o współczesności podejmują wreszcie Ariel Ciechański, Arkadiusz Drewnowski oraz Krzysztof Soida. Pierwszy z nich analizuje rolę samorządów w powstawaniu i funkcjonowaniu kolei wąskotorowych, natomiast A. Drewnowski podsumowuje gorącą dyskusję na temat usamorządowienia kolei w Polsce. Ostatni z autorów, z perspektywy praktyka, pokazuje współczesną sytuację prawną i znaczenie kolei w Polsce.

Prezentowany tom pokazuje niestety wyraźnie niedostatki polskiej historiografii. Z jednej strony bowiem widać nadreprezentację badań dziejów międzywojennych, z drugiej brak artykułów na temat I czy II wojny światowej, jak też niewiele tekstów poświęconych dziejom przed 1918 r. Podobnie sytuacja wygląda w odniesieniu do Galicji czy nawet Śląska czy Wielkopolski, gdzie brakuje zarówno syntezy dziejów kolei, jak i opracowań wielu pomniejszych tematów. W wielu wypadkach podejmowane są studia nad szczegółowymi zagadnieniami, ale brak ogólnej współczesnej analizy epoki (np. po 1945 r.). Artykuły do tomu nadeszła, jak sądzimy, znaczna część badaczy zajmujących się tym zagadnieniem. Pokazuje to zatem jednoznacznie w jaką stronę winny być prowadzone dalsze badania. W kontekście zbliżającej się 100. rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości trudno nie zadać sobie pytania o to co zrobiono, także dla poznania dziejów dziedzictwa epoki zaborów, czym bez wątpienia w wielu wypadkach jest kolej. Dziękujemy wszystkim osobom i instytucjom, dzięki którym możliwe stało się wydanie tej publikacji – Muzeum Górnos Śląskiemu w Ratingen za pomoc wydawniczą, wszystkim udzielającym ilustracji do tekstów, a także dyrektorowi Muzeum w Rybniku za umożliwienie nam prowadzenia badań w dziedzinie historii gospodarczej i rozpowszechniania ich wyników, a także za kontynuowanie cyklu konferencji naukowych.

Michał Kapias, Dawid Keller