Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce

Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce

Redakcja Michał Kapias, Dawid Keller

Muzeum w Rybniku
Rybnik 2017

Państwo *wobec kolei żelaznych w Polsce*

Redaktor wydawnictw Muzeum w Rybniku: dr Bogdan Kloch

Redakcja naukowa: Michał Kapias, Dawid Keller

Recenzja: prof. dr hab. Wojciech Morawski (Szkoła Główna Handlowa)

Redaktor prowadzący: Dawid Keller

Korekta: Dawid Keller

Skład: Sławomir Studnik w oparciu o projekt graficzny Dawida Kellera

Projekt okładki: Dawid Keller w oparciu o layout Hanny Stano

Tłumaczenia na język angielski: Damian Podleśny

Tłumaczenia na język niemiecki: Oberschlesisches Landesmuseum Ratingen

Partner wydania: Oberschlesisches Landesmuseum Ratingen
(Muzeum Górnośląskie w Ratingen)

Wydawca: Muzeum w Rybniku, ul. Rynek 18, 44-200 Rybnik, www.muzeum.rybnik.pl

© Copyright by Muzeum w Rybniku i autorzy, Rybnik 2017

ISBN 978-83-63959-21-0

Druk: Totem.com.pl sp. z o.o. sp. k., ul. Jacewska 89, 88-100 Inowrocław

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 *versus* 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 Biszczanik – **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 ręku – kraj w ręku 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 ręku 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 wpierw 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, zadecydować w jakim stopniu przeciwstawić się swym skłonnościom. Pomaga mu w tym właśnie obecność wokół niego innych jednostek[1].

W ten sposób zaczynają pojawiać się zręby społeczeństwa, w którym jednostka – wespół 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 życia[2].

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 opatrznie 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 cześć, 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 namysłem. 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 doskonałości[5]. 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 zawiłości 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 zawiłe 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 przewozowymi) 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 krótkotrwale, dotyczył opalania parowozów ropałem. 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 „politechnizacji"

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 Biszczanik 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 usamorządowieniu 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 nadesłała, 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 Górnośląskiemu w Ratingen za pomoc wydawniczą, wszystkim użyczającym 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

Michał Kapias

Rola państwa w realizacji dobra wspólnego – aspekty personalistyczne[1]

Wstęp

Anatomia człowieka jest tak skonstruowana, iż umożliwia mu dosyć swobodne przemieszczanie się. Ponadto jego wrodzone główne władze, jakimi są rozumność i wolitywność dodatkowo wspomagają go w procesie poruszania się. Człowiek bowiem rozpoznaje świat, który go zadziwia, a następnie wznieca w sobie chęć dowiedzenia się o nim czegoś więcej. Nie należy się przeto dziwić, iż przyrodzona każdemu człowiekowi cecha ciekawości sprawia, że ludzkość od zarania swych dziejów skłonna była do zmiany miejsca swej lokalizacji. Powody były różnorakie, jednak zawsze towarzyszyła temu refleksja i chęć osiągnięcia czegoś, co wydawało się istotne, niezbędne lub po prostu intrygujące.

Zdolność namysłu nad otaczającym światem skłania ludzi do lepszego poznania swego otoczenia, jak też do stopniowego dostosowywania go do swych potrzeb i możliwości. W efekcie zaczynają pojawiać się pomysły – jak usprawnić swe dosyć uciążliwe wędrówki, jak uczynić je wygodniejszymi, ciekawszymi czy

1 Artykuł niniejszy jest streszczeniem i poszerzeniem treści, które zostały opublikowane w: M. Kapias, G. Polok, *Społeczne, polityczne i gospodarcze elementy demokracji personalistycznej*, Katowice 2006, cz. II, rozdz. 1 i 4; M. Kapias, *Odpowiedzialność narodu za państwo w koncepcjach współczesnych personalistów polskich*, „Roczniki Filozoficzne", t. 61, 2013, nr 4, s. 73–91.

szybszymi? W ten sposób zaczęły pojawiać się różnego rodzaju środki transportu, które mocno ewoluowały na przestrzeni ludzkich dziejów.

Można wskazać na wiele momentów w ludzkiej historii, które z powodzeniem pretendują do miana przełomowych – wśród nich z pełnością można wskazać na wynalazek kolei. Epoka pary zaowocowała rozwojem przeróżnych mechanizmów, często usprawniających ludzką pracę i egzystencję. Wynalezienie więc maszyny napędzanej już nie siłą mięśni, lecz swego rodzaju efektem ludzkiego geniuszu, z pewnością przyczyniło się do gwałtownej rewolucji przemysłowej. Rozwój świata industrialnego był możliwy właśnie dzięki niespotykanemu dotychczas przyspieszeniu w budowie dróg przybliżających ludzi względem siebie, które nie przypominały już antycznych, rzymskich rozwiązań, ale przybrały zgoła całkiem inną koncepcję w postaci sieci kolei żelaznych.

Pojawienie się kolei zmieniło oblicze świata. Rozwiązano dzięki niej szereg problemów transportowych, a tym samym także ekonomicznych i gospodarczych. Wpłynęło to także na zmianę uwarunkowań społecznych – ludziom po prostu stało się „bliżej do siebie". Odbiło się to także na kwestiach politycznych. Sytuacje te zadziałały także w kierunku przeciwnym, a mianowicie wywarły spory wpływ na naturę samego kolejnictwa. Istota problemu jest dosyć banalna. Ludzie szybko uzmysłowili sobie, iż kto dysponuje owym *novum* jakim jest możliwość korzystania z kolei, ten posiada nie tylko szersze spektrum działania i realizacji własnych interesów, ale także czerpie z tego spore profity ekonomiczne. Okazuje się, że posiadając kolej można zmieniać oblicze świata. Krótko rzecz ujmując: kolej daje władzę.

W tym miejscu pojawia się zasadniczy problem mający swe źródło w ludzkiej naturze i głęboko w niej zakorzeniony – chodzi mianowicie o moralność ludzkiej kondycji. Dysponując bowiem władzą i środkami ekonomicznymi, które pojawiają się w wyniku wykorzystania możliwości jakie daje kolej, można je spożytkować w różnoraki sposób. Pojawia się więc pytanie o etyczną teleologiczność istnienia kolei. Komu ma ona służyć i w jakim sensie? Choć tak postawione pytanie wydaje się na pozór dosyć oczywiste, jednak głębszy namysł ujawnia dosyć poważne w skutkach konsekwencje. Jak wykorzystać kolej by sprzyjała realizacji dobra, z którego będą mogli skorzystać wszyscy ludzie? W związku z tym – czy pozostawić ją w rękach indywidualnych decydentów, czy też przejąć nad nią państwową kontrolę, w celu zapewnienia sprawiedliwego jej rozdysponowania i umożliwienia korzystania z niej każdemu obywatelowi?

Poniższe rozważania będą miały na celu przybliżenie tego drugiego wariantu. Zostanie więc zaprezentowana istota państwa jako swoistej społeczności politycznej oraz wskazane na jedno z jego głównych zadań, jakim jest realizacja wspólnego dobra. Punktem spójnym tej refleksji będzie podejście personalistyczne, albowiem właśnie takie stanowisko podkreśla fundamentalne miejsce osoby ludzkiej w tego typu relacjach. Trzeba bowiem sobie uzmysłowić, iż w zależności od tego jak zostanie zdefiniowana koncepcja człowieka, taka też pojawi się wizja społeczeństwa, gospodarki, polityki, religii, jak też i całej cywilizacji.

1. Istota państwa

By lepiej pojąć istotę państwa warto przyjrzeć się wpierw samemu pojęciu. Bezsprzecznie w języku polskim wiąże się ono ze słowem „pan". Panem z kolei jest ten kto jest w jakiś sposób wyróżniany spośród społeczności w której żyje, na zasadzie posiadanego majątku czy też władzy (lub obu tych przymiotów). Grecy na określenie swoich państw – miast używali pojęcia polis (gr. πόλις); Rzymianie zaś na – początku kształtowania się ich struktur politycznych – *civitas*, lub *respublika*, a wraz z rozszerzaniem swych terytoriów zaczęli stosować termin *imperium*. W średniowieczu pojęcie państwa uległo dalszemu rozwojowi. Początkowo łacińskie słowo *regnum* (podobnie jak niemieckie *das Reich*) określało rządy królewskie lub książęce. W Polsce stosowano, począwszy od XIII w., termin *państwo* na określenie władzy nad ziemią, tj. szlacheckie majątki państwowe połączone z władzą publiczną samych właścicieli. Współczesne rozumienie terminu *państwo* odzwierciedlają ówczesne pojęcia: „rzeczpospolitej", „królestwa", „korony", czy też „regnum". W językach: angielskim – *the state*, francuskim – *l'Etat*, oraz niemieckim – *der Staat* nazwy te pozostają w wyraźnym pokrewieństwie z włoskim – *lo stato* (pochodzącym od łacińskiego *status*), renesansowym słowem używanym na oznaczenie tworu politycznego, współcześnie rozumianego jako państwo. I tak *nazwa „państwo" pojawiła się w językach europejskich wraz z uświadomieniem sobie przez ludzi odrębności dwu instytucji publicznych – osoby władcy oraz publicznoprawnego, społecznego tworu organizacyjnego, którego władca nie jest dysponentem – właścicielem, lecz jedynie najwyższym funkcjonariuszem*"[2].

Na przestrzeni dziejów ludzkich pojawiały się bardzo różnorodne definicje państwa. Było to wynikiem braku jednolitej koncepcji jego natury i zadań. Stąd istotę państwa można rozważać w trzech aspektach[3].

a) Jako byt myślny występuje państwo w teorii np. H. Grotiusa, który uważał, że jest ono zbiorem wolnych ludzi zgromadzonych dla korzystania ze swych praw i dla wspólnej użyteczności. T. Hobbes twierdził z kolei, że państwo jest organizacją wynikającą z umowy ludzi, którzy w ten sposób poskramiają w sobie trzy zasadnicze przyczyny waśni, tkwiące w pierwotnej naturze człowieka, czyli: rywalizację, nieufność i żądzę sławy. Państwo wyposażone jest w siłę, która budzi strach i dzięki temu może narzucać prawa pokoju[4]. J.J. Rousseau twierdził zaś, iż ludzie, którzy z natury są samowystarczalni, w drodze umowy społecznej, utworzyli państwo dla łatwiejszego zachowania wolności. Rzeczywisty byt przypisywał on wyłącznie jednostce, a państwo istnieje tylko dzięki woli jednostek, a więc jest wytworem umysłu. Jest to koncepcja indywidualistyczna, która wyposaża jednostkę w doskonałość tłumaczącą istnienie państwa. Nie

2 P. Winczorek, *Wstęp do nauk o państwie*, Warszawa 1996, s. 39; zob. także: W. Lamentowicz, *Państwo współczesne*, Warszawa 1993, s. 7.
3 Zob. J. Piwowarczyk, *Katolicka etyka społeczna*, t. 1, Londyn 1960, s. 151–161.
4 Zob. B. Suchodolski, *Rozwój nowożytnej filozofii człowieka*, Warszawa 1967, s. 192–194.

daje jednak ona gwarancji stałości państwowej i nie wyjaśnia wystarczająco mocy obowiązującej prawa państwowego.

b) Z kolei już u Platona pojawia się myśl, iż państwo jest bytem rzeczywistym i substancjalnym. Taka idea po prostu personifikuje państwo. Jednak jego doskonałość uzależniona jest od stopnia w jakim wyraża ono jedność i pochłania wielość. W późniejszym czasie definicję tę podjął G.W.F. Hegel, który mówił o państwie jako o absolutnej potędze na ziemi, posiadającej pełnię władzy i prawa, dzięki czemu należy ujmować je w kategoriach boskich. Jego nauka zaciążyła w szczególny sposób nad totalitarnymi kierunkami politycznymi. Stąd w marksizmie państwo w okresie ustroju klasowego istnieje dla utrzymania w ryzach jednej klasy przed drugą, a w okresie dyktatury proletariatu jest narzędziem klasy proletariackiej do zlikwidowania innych klas i wówczas wyposażone jest we wszelką władzę i wszelkie prawa[5]. Ma wiec ono właściwości państwa totalitarnego. Ontologiczne założenie totalitaryzmu, stwierdzające, iż państwo jest bytem substancjalnym, opiera się na pozorach. Zniszczenie społeczeństwa jest jednocześnie zniszczeniem państwa. Odebranie z kolei praw naturalnych jednostce czyni państwo jedynym prawodawcą i usprawiedliwia każde państwowe działanie.

c) W filozofii tomistycznej państwo posiada istnienie rzeczywiste i przypadłościowe. Choć jest siecią stosunków między ludźmi, istnieje jako jedność. Zdaniem św. Tomasza z Akwinu – człowiek jest jednością zupełną i doskonałą, zaś państwo jednością niedoskonałą; jest jednością ładu, powstającą przez złączenie wielu bytów o jedności doskonałej. Państwo więc jawi się jako jedność wielu bytów substancjalnych. *Całość polega tu na istnieniu w częściach i nie istnieje poza częściami*[6]. Św. Tomasz szukał źródeł państwa, idąc śladem Arystotelesa, w społecznej naturze człowieka. Dzięki tej naturze każda jednostka w swym życiu może być zespolona w sposób pełny i harmonijny z życiem społeczności. Nazwał on przeto państwo społecznością doskonałą (*communitas perfecta*), obdarzoną niezależnością i samowystarczalnością. Państwo ma moc wydawania praw zaopatrzonych w sankcje i posiada wszelkie środki potrzebne do utrzymania swego bytu. Jest ono w stanie zaspokoić, na pewnym poziomie rozwoju cywilizacji, wszystkie doczesne potrzeby człowieka (w pełni jednak dopiero przy współpracy z Kościołem, np. potrzeby moralne i religijne życia doczesnego)[7].

W powszechnej świadomości pojęcie państwa pojmuje się (zgodnie z tradycją arystotelesowską) jako *to, co publiczne*. Jawi się jako sfera obejmująca różnorodne dziedziny działalności ludzkiej. Zwykle kojarzone jest z taką rzeczywistością jak: urzędy, sądy, organa władzy, partie itp. Jednak to co najbardziej charakterystyczne i podkreślane to fakt, iż państwo jest swoistą wspólnotą (tj. społecznością) polityczną, której zadaniem jest stwarzanie zewnętrznej organizacji życia owej

5 Zob. W.I. Lenin, *O państwie*, [w:] K. Marks, F. Engels, W.I. Lenin, *O polityce*, Warszawa 1972, s. 247–252.
6 Zob. J. Piwowarczyk, *Wobec nowego czasu*, Kraków 1985, s. 210–211.
7 Por. G.L. Seidler, *Przedmarksistowska myśl polityczna*, Kraków 1985, s. 348–349.

wspólnoty; a co za tym idzie – wszystkich poszczególnych jednostek ją tworzących[8]. Oprócz społeczności elementami, które współtworzą państwo, jest także określone terytorium oraz jakaś konkretna władza. Jeśli chodzi o terytorium to nie zawsze jest ono faktem niezmiennym; przeciwnie, w wyniku różnego rodzaju zmian zaistniałych w dziejach państwa, może ono ulegać zmianom. Z kolei władzę reprezentują nie tylko instytucje prawne i administracja państwowa, ale również, a nawet przede wszystkim, samo społeczeństwo[9]. Dlatego też ścisłe i nadmierne rozróżnianie w państwie społeczeństwa i władzy może prowadzić do błędów, oraz do prób ustalenia jakiejś „odgórnej" władzy, która nie miałaby z tym społeczeństwem nic wspólnego.

Z powyższych określeń wynika, że państwo cechuje podwójny charakter. Ma ono oblicze wspólnotowe, społeczne, bardzo często narodowe oraz organizacyjno-instytucjonalne. Zarówno poszczególne grupy społeczne, jak i ludzie korzystający ze swobody zrzeszeń, tworzą jedną, nadrzędną społeczność obywateli. Władza państwowa, konieczna ze względu na potrzebę określenia dobra wspólnego społeczności państwowej, ustanawia wynikające stąd większe bądź mniejsze cele zbiorowe, które wymagają ustalonego działania, a także konkretnych organizacji i instytucji. Można więc zaryzykować tezę, iż państwo w pewnym stopniu tworzone jest z jednej strony przez ludzi, z drugiej – przez urządzenia zapewniające porządek we współżyciu tych ludzi.

2. Doktrynalny charakter państwowości

Dzieje państwa nie stanowią jednolitej i zwartej historii. Poszczególne wizje państwa kształtowane były w wydarzeniach ludzkości poprzez konkretną myśl społeczno-polityczną. W tej mierze można więc wskazać na kilka różnych koncepcji państwowości.

a) Politeia grecka – jej kształt kreślił przede wszystkim wspomniany już Platon oraz Arystoteles. Ten pierwszy tworzył wizję państwa wyidealizowanego, w którym obywatel był w pełni oddany swej społeczności politycznej, zarazem w pełnym posłuszeństwie i poświęceniu dla niej kształtował w sobie moralną doskonałość w postaci cnót obywatelskich[10]. Podkreślając *wolność i przyjaźń kierowaną rozumem*[11] należało unikać dwu skrajności: autokratycznej monarchii i anarchicznej demokracji. Jest to więc model państwa o ustroju autorytarnym oscylującego między totalitaryzmem a demokracją[12]. Wynikało to ze znacznej troski o dobro wspólne i ład społeczny, który dominował nad wolnością

8 Zob. na ten temat: J. Szczepański, *Elementarne pojęcia socjologii*, Warszawa 1970, s. 367–369; A. Antoszewski, T. Łoś-Nowak, *Państwo*, [w:] *Leksykon politologii*, Wrocław 1999, s. 261; G. Noszczyk, *Państwo w nauczaniu społeczny, Kościoła*, [w:] *Naród i państwo w myśli społecznej Kościoła*, red. G. Noszczyk, Katowice–Sosnowiec 2003, s. 71–73; T. Ślipko, *Zarys etyki szczegółowej*, t. 2, Kraków 1982, s. 262; H. Skorowski, *Moralność społeczna*, Warszawa 1996, s. 155.
9 Zob. J. Szczepański, *Elementarne pojęcia...*, s. 367–369; J. Mazur, *Katolicka nauka społeczna*, Kraków 1992, s. 27; J. Krucina, *Myśl społeczna Kościoła*, Wrocław 1993, s. 70–71.
10 Zob. Platon, *Państwo*, Warszawa 1958, IV, 428 b–430 d.
11 Tenże, *Prawa*, Warszawa 1960, III, 693 e.
12 Zob. G. Sartori, *Teoria demokracji*, Warszawa 1994, s. 238, 256 nn.

– zwłaszcza rozumianą indywidualistycznie. W podobnym kierunku, jeśli chodzi o podkreślenie roli dobra wspólnego w życiu społecznym, szedł w swych rozważaniach Arystoteles, dostrzegając w owym dobru podstawowy cel i funkcję państwa[13]. Istotną rolę w realizacji tych wytycznych odgrywała idea sprawiedliwości – i to zarówno pomiędzy poszczególnymi obywatelami, jak też pomiędzy państwem a obywatelem[14]. Jego koncepcja politei bazuje na tym, iż wszyscy obywatele państwa (a więc wyłącznie ci, którzy mają takie prawo) mogą sprawować władzę, lecz do jej pełnienia wybiera się wyłącznie takie jednostki, które mają odpowiednie kompetencje i są uczciwe (a więc nie dokonuje się tego metodą losowania). Ostatecznie więc politea to rządy ludu, zarówno ubogich jak i bogatych, dla własnego dobra, sprawowane w poszanowaniu prawa przez najbardziej kompetentnych moralnie i intelektualnie obywateli[15].

b) Makiawelizm renesansowy – podstawą tej koncepcji państwa, ukutej przez N. Machiavellego, było jego przekonanie o złu, dogłębnie zakorzenionym w ludzkiej naturze. Człowiek więc w jego oczach jest przewrotny i naiwny, przepełniony rządzami w realizacji swych przyjemności, a zarazem leniwy. Stąd władca państwa, aby właściwie kierować swym państwem, musi wyzbyć się zasad etycznych, w celu osiągnięcia utylitarnych celów. Państwo staje się zatem mieszaniną ustroju republikańskiego z silną władzą jednostki. Stąd *Książę* – władca ma prawo do władzy absolutnej, którą może zdobyć wszelkimi środkami, nie zważając na jakiekolwiek zasady moralne. Zakusy despotyczne są u Machiavellego wynikiem rozeznania niejednokrotnego braku skuteczności w działaniu instytucji republikańskich, pociągających tym samym za sobą konieczność przejęcia władzy przez dyktatora[16]. Państwo makiaweliczne jawi się więc w oczach jego zwolenników jako realizacja radykalnego „realizmu" politycznego.

c) Konserwatyzm – doktryna ta jest dosyć wieloznaczna, a tym samym może powodować, iż koncepcje państwa odwołujące się do niej, będą się nieco między sobą różniły[17]. W przestrzeni społeczno-politycznej nurt ten będzie konstytuował państwo, u podstaw którego stoi organistyczna koncepcja życia społecznego, wskazanie na istotną rolę zasady subsydialności oraz związek wolności z odpowiedzialnością, jak też podkreślanie miejsca rodziny, narodu, własności prywatnej, czy roli religii i Kościoła w państwie. Typ państwa konserwatywnego odrzuca skrajny indywidualizm, podkreślając zarazem konieczność aktywowania się obywateli w przestrzeni publicznej. Odrzuca się wszelakie rewolucje społeczne na rzecz działań ewolucyjnych. Ceni się ład społeczny oraz uniwersalne wartości absolutne, sprzeciwiając się jakiemukolwiek relatywizmowi

13 Zob. Arystoteles, *Polityka*, Warszawa 1953, III, 4, 1279 a 22–27.
14 Zob. S. Kowalczyk, *Idea sprawiedliwości, społecznej a myśl chrześcijańska*, Lublin 1998, s. 19–22.
15 Zob. Arystoteles, *Polityka*..., IV, 4, 1291 b 30–1292 a.
16 Zob. N. Machiavelli, *Rozważania nad pierwszym dziesięcioksięgiem historii Rzymu Liwiusza*, Warszawa 2005, s. 142.
17 Zob. R. Skrzyński, *Konserwatyzm. Zarys dziejów filozofii politycznej*, Warszawa 1998, s. 18–23.

aksjologicznemu. Przedkłada się stabilność ponad anarchizm, podkreślając zaś wolność akcentuje w niej postawę odpowiedzialności. Zwolennikami konserwatywnej wizji państwa byli m.in.: E. Burke, L.G.A. de Bonald, J. de Maistre, J.G. Fichte, C. Schmitt, A. Hamilton, w Polsce zaś – K. Drucki-Lubecki, A. Czartoryski, S. Tarnowski.

d) Marksizm – ta koncepcja państwa wynika ściśle z założeń filozoficznych tzw. materializmu dialektycznego i historycznego. Kwestionując tu podmiotowość jednostki ludzkiej jedynie w kolektywie upatruje się *całokształtu stosunków społecznych*[18]. Okazuje się, że wyłącznie społeczeństwo konstytuuje człowieka w procesie socjalizacji. Zatem prymat społeczności ponad jednostką rzutuje na wizję państwowości. W swym *Manifeście komunistycznym* Marks i Engels postulowali przejście z systemu socjalistycznego do komunistycznego, który miał być docelowym etapem rozwoju państwowości. Takie państwo miało charakteryzować się: zniesieniem własności prywatnej, nacjonalizacją przemysłu, bankowości i transportu, oraz *przymusem pracy dla wszystkich*[19]. W ten sposób zrodziła się „dyktatura proletariatu", podkreślająca konieczność stosowania przemocy rewolucyjnej, destrukcję dotychczasowego sposobu sprawowania rządów, uznanie kierowniczej roli partii komunistycznej oraz traktowanie państwa jako narzędzia klasy robotniczej[20]. Państwo komunistyczne żyło apoteozą walki i rewolucji proletariackiej, co uwidaczniało się m.in. w postulacie wyzwolenia ekonomiczno-politycznego obywateli nawet poprzez „czasowe" odebranie im wolności. Takie państwo stało się dyktaturą partii komunistycznych i ich przywódców.

e) Liberalizm – jest nurtem niezwykle złożonym i wieloaspektowym, co sprawia, iż państwa tworzone wedle tego systemu są dosyć zróżnicowane w swym wizerunku. Klasycy liberalizmu, tacy jak: T. Hobbes, J. Locke, czy J.J. Rousseau, twierdzili, iż życie społeczne nie jest tworzone poprzez rozumne decyzje człowieka, a raczej wynika z koniecznych aktów wolitywnych ujawniających się w tzw. umowie społecznej[21]. Ta zatomizowana koncepcja życia społecznego podkreśla realność jedynie indywidualnych jednostek ludzkich, zaś kategorie społeczeństwa, narodu, ludu czy państwa traktuje jako subiektywne twory człowieka lub po prostu fikcje. Istnieje zatem indywidualny człowiek będący aspołeczną jednostką, kierujący się w życiu interesownością i egoizmem. Zagrożenia, które mogą się pojawić w kontaktach z innymi jednostkami sprawiają, iż pojawia się konieczność zjednoczenia w ochronie indywidualnych interesów w postaci państwowości. Celem państwa jest zatem *ochrona mienia, życia i wolności każdego człowieka przez ochronę wszystkich*[22]. Objawia się to przede wszystkim poprzez ochronę praw człowieka, wyrażaną w podkreślaniu wolności i równości wszystkich obywateli. Współcześni neoliberałowie (np. F. Hayek,

18 Zob. K. Marks, *Tezy o Feuerbachu*, [w:] K. Marks, F. Engels, *Dzieła*, t. 3, Warszawa 1961, s. 7.
19 K. Marks, F. Engels, *Manifest komunistyczny*, Warszawa 1953, s. 87 n.
20 Zob. M. Sobolewski, *Podstawy teorii państwa*, Kraków 1986, s. 105–120.
21 Zob. J.J. Rousseau, *Umowa społeczna*, Warszawa 1966, s. 21–24.
22 Tenże, *Rozprawa o pochodzeniu i podstawach nierówności między ludźmi*, [w:] J.J. Rousseau, *Trzy rozprawy z filozofii politycznej*, Warszawa 1956, s. 294.

J. Rawls, I. Berlin) podkreślają zasadniczo wartość demokracji parlamentarnej w państwie rozgraniczającej trójpodział władzy (ustawodawczą, wykonawczą i sądowniczą). Podkreślają fundamentalną ideę nieograniczonej wolności indywidualnej w przestrzeni publicznej, stąd postulują minimalną rolę państwa w życiu każdej jednostki[23]. Podstawowym mankamentem liberalnej państwowości jest kompletny brak idei dobra wspólnego, zastąpionego koncepcją zespolenia interesów ekonomicznych poszczególnych jednostek. Ostatecznie państwo liberalne to organizacja życia społeczno-politycznego bazująca na absolutyzacji indywidualnej wolności nawet ponad obiektywnymi wartościami moralnymi, niejednokrotne oddzielanie prawa stanowionego od etyki, paradygmat neutralności aksjologicznej państwa, oraz proceduralno-formalistyczna interpretacja demokracji.

f) Komunitaryzm – wywodzi się ze współczesnej anglosaskiej myśli politycznej, a jego przedstawicielami są m.in.: A. MacIntyre, Ch. Taylor i M. Walzer. Jest w nim pewna opozycja względem koncepcji liberalnej państwa, albowiem przy aprobacie idei demokracji parlamentarnej podkreśla się, ignorowane w innych systemach, uniwersalne wartości pozaekonomiczne: etyczne, narodowe, religijne itp. Odrzucając atomistyczną koncepcję życia społeczno-gospodarczego opartego na kontrakcie i doraźnych interesach ekonomicznych postuluje się w komunitaryzmie wyraźną ideę dobra wspólnego, niesprowadzalną do sumy dóbr rynkowych, a raczej tworzoną na wartościach etycznych i kulturowych[24]. W tym kontekście pewną oczywistością staje się postulat lansowania w społeczeństwie cnót obywatelskich, jako państwowy fundament aksjologiczny sprzeciwiający się społecznemu egoizmowi. Komunitaryzm państwowy można zatem postrzegać jako próbę polemiki z wynaturzeniami zachodzącymi w ustrojach liberalnych.

Zasadniczo wspomniane powyżej polityczno-społeczne nurty ideowe konstytuujące rzeczywistość państwową różnicują się w jednym, głównym punkcie kulminacyjnym – w relacji człowieka do jego otoczenia, a zwłaszcza w relacji poszczególnych jednostek względem siebie. Pojawiają się więc rozwiązania, które w większym lub mniejszym natężeniu gloryfikują wartość jednostki lub po prostu ją deprymują. Można więc postawić tezę, iż to właśnie człowiek z jego odniesieniem do świata kultury, religii i całej aksjologii staje się katalizatorem danego systemu politycznego. Innymi słowy, rozumienie ontologicznej bytowości osoby ludzkiej oraz jej relacji do otaczającego ją świata, leży u podstaw rozumienia poszczególnych doktryn państwowości.

23 Zob. R. Nozick, *Anarchia, państwo, utopia*, Warszawa 1999, s. 115–120, 276–279.
24 Ch. Taylor, *Alternative Futures: Legitimacy, Identity and Alienation*, [w:] *Constitutionalism, Citizenship and Society in Canada*, red. A. Cairns, C. Williams, Toronto 1986, s. 201–215.

3. Osoba fundamentem społeczności państwowej

Państwo wtedy dopiero w pełni okazuje sens swego istnienia gdy staje się całościową społecznością, wspólnotą. Wspólnota z kolei nie jest jakąś wyimaginowaną zbieraniną jednostek, ani grupą przypadkowych indywiduów; przeciwnie – jest pewną obopólną relacją osób, połączonych wzajemną więzią. To właśnie osoba stanowi ów kluczowy element konstytuujący ontologiczny status państwowości. Ważne w tym kontekście stają się wzajemne interpersonalne relacje.

Wymownie określił to jeden ze współczesnych polskich personalistów, który zwykł był mówić: *Omnis homo omni homini homo*[25] (*Każdy człowiek każdemu człowiekowi – człowiekiem*). Podkreślał przy tym, iż od tej zasady nie może istnieć żadne odstępstwo. Wprowadzenie takowego byłoby zaprzeczeniem nie tylko obligatoryjności tej zasady, ale przede wszystkim doprowadzałoby do swoistych wyjątków w rodzaju ludzkim i zaczęłyby pojawiać się zmory minionych stuleci. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę, iż zasadniczo już od samego początku powstania człowieka – od poczęcia – jest on uzależniony od innych osób. Takie *społeczne uzależnienie* w tym wypadku jest o wiele bardziej zasadne, aniżeli u innych istot żywych. Wynika to w szczególności stąd, iż u człowieka od początku objawiają się rozliczne naturalne potrzeby, pobudzające go do życiowej aktywności. Nie jest w stanie ich sam zaspokoić, stąd też musi się niejako *wesprzeć* na innych jednostkach[26].

Każdy bowiem człowiek w znaczący sposób wyróżnia się od całego otoczenia – tak nieożywionego, jak też i ożywionego. Człowiek bowiem jawi się zawsze jako osoba. Fakt ten wyróżnia go spośród wszelkich bytów całego świata. Oto bowiem cały świat składa się z przeróżnych przedmiotów i od tej strony człowiek jest także jednym z istniejących przedmiotów, jednak zasadniczo różniącym się od wszystkiego innego. Nie sposób utożsamić człowieka z jakąkolwiek rzeczą (choć dzieje ludzkości znają takie przypadki), gdyż każdorazowo jawi się on jako podmiot. *Wyraz osoba został ukuty w tym celu, aby zaznaczyć, iż człowiek nie pozwala się bez reszty sprowadzać do tego, co się mieści w pojęciu „jednostka gatunku", ale ma w sobie coś więcej, jakąś szczególną pełnię doskonałości bytowania, dla uwydatnienia której trzeba koniecznie użyć słowa „osoba"*[27].

W nurcie myśli personalistycznej podkreśla się, iż przy całym majestacie i wyjątkowej indywidualności ludzkiego bytu osobowego trzeba wskazać na jeszcze jedną charakterystyczną jego cechę, która pojawia się w kontekście odniesienia się do tej samej kategorii bytowej. Ontologia osoby dopatruje się w niej dwoistego wymiaru, który stanowi jednak o jej całości i spójności. Chodzi tu bowiem o jej partykularność (wymiar indywidualny) i relacyjność (wymiar wspólnotowy).[28] Byt osobowy nie utożsamia się wyłącznie z ludzką jednostką. Chcąc zrozumieć jej istotę koniecznym staje się pojąć jej odniesienie względem

25 T. Styczeń, *Człowiek człowiekowi świętością*, „Tygodnik Powszechny" 1990, nr 45, s. 1.
26 Zob. M.A. Krąpiec, *Człowiek jako osoba*, Lublin 2005, s. 151.
27 K. Wojtyła, *Miłość i odpowiedzialność*, Lublin 1986, s. 24.
28 Zagadnienie te dobitnie tłumaczy J. Maritain, *Trzej reformatorzy*, Warszawa 1939, s. 30 nn.

innych osób. Tylko bowiem w takiej relacji pojawia się pewna tajemnicza głębia ludzkiej istoty. Oto łączą się w niej i nawet utożsamiają wymiary, które – może się nawet wydawać – wzajemnie się wykluczają. Jej „inność", a zarazem „tożsamość" jej „indywidualność" z „kolektywnością", czyli możliwością tworzenia wspólnoty. W ten oto sposób zaczyna się pojawiać niepodważalny fundament wspólnoty – jest nim właśnie owa osoba w swej istocie.

Warto przy tym zauważyć, iż człowiek jawi się jako *jednostka zatomizowana*, mocno scentralizowana na sobie samym, posiadająca silnie egocentryczne tendencje. Taki stan jednak sprzyja autodestrukcji. Jak już bowiem wspomniano – od samego początku potrzebuje on innych ludzi aby móc przeżyć. Odsunięcie się przeto od innych jest niejako skazaniem się na akt samozagłady. Stąd też człowiek musi pojąć prawdę o swej społecznej naturze, o potrzebie przekroczenia siebie w imię otwarcia się na inne jednostki i zjednoczenia z nimi. Pełnię akceptacji swej wyjątkowości i inności człowiek osiąga paradoksalnie poprzez akt miłości, w którym afirmuje inne jednostki jako osoby[29]. Dlatego też osobowa egzystencja ludzka ujawnia się w pełni właśnie poprzez wzajemne spotkanie osób, poprzez zaistnienie we wspólnocie. Ludzka bytowość zamknięta wyłącznie wewnątrz siebie karłowacieje i zatraca się. Pełny rozkwit człowieka jako osoby pojawia się właśnie dopiero w kontakcie z inną osobą, w tworzeniu wzajemnej więzi.

Przez wieki podkreślano, iż życie społeczne nie stanowi zagrożenia dla rozwoju osoby, ale raczej jego dopełnienie. Fakt spotkania się ze sobą dwu osób każdorazowo staje się dla nich możliwością wzajemnego ubogacenia. Stąd korzenie życia społecznego znajdują swe źródło w ontologicznej głębi każdej jednostki ludzkiej. Poza tym aktualizacja ludzkich możliwości i potrzeb w pełni ziszcza się dopiero w momencie powstania wzajemnych więzi społecznych. Wymaga to przezwyciężenia własnego egoizmu, jak też włączenia się w ów wzajemny nurt oddania każdemu tego, co mu się słusznie należy[30], a więc budowania wspólnego dobra. Tylko dzięki temu można wybudować prawdziwą wspólnotę, w której żadna jednostka nie będzie czuła się zagrożona przez inne; przeciwnie, będzie świadomie dążyła do jedności z innymi, gdyż będzie rozumieć, iż tylko owa jedność zapewnia możliwość trwałego i pożądanego rozwoju w dobru.

To właśnie we wspólnocie, ukonstytuowanej przez osoby, dokonuje się rozwój i wymiana prawdziwych wartości: poznawczych, artystycznych, moralnych, jak też ideowych czy religijnych[31]. Dzięki ich realizacji człowiek może bardziej się rozwijać i doskonalić. Życie społeczne jest więc swoistą, nieustanną komunikacją odpowiednich wartości, objawiającą się na poziomie przeróżnych wspólnot: od rodzinnej począwszy, na narodowej skończywszy.

29 Zob. J. Majka, *Filozofia społeczna*, Wrocław 1982, s. 136 nn.
30 Zob. św. Tomasz z Akwinu, *Suma teologiczna*, II–II, q 188, a 8.
31 Zob. Cz.S. Bartnik, *Kultura i świat osoby*, Lublin 1999, s. 99–101.

4. Personalistyczna wizja państwa

Społeczność jawi się jako konieczny warunek istnienia i rozwoju człowieka na ziemi. W tym też sensie jest ona dobrodziejstwem dla niego. Stąd też państwo, jako społeczeństwo polityczne, jest wspólnotą zapewniającą i realizującą potrzeby człowieka w wymiarze jego życia i rozwoju, nie tyle jako zindywidualizowany byt, co raczej poprzez różnorodne społeczności o mniejszym zakresie działania[32]. Państwo jest więc stałym zrzeszeniem zarówno jednostek jak i wielorakich *rodzin*, zespolonych pod jakąś niezależną władzą dla korzystania z doskonałej pomyślności życia[33]; jest jednością opartą na sieci stosunków politycznych, kulturalnych, gospodarczych itd., skierowanych na osiągnięcie jednego wspólnego dla wszystkich celu[34].

Państwo jest przeto podmiotem wyrosłym ze scalenia w jeden byt społeczny rozumnych osób ludzkich. Plastycznie prezentuje ten stan J. Maritain, gdy pisze na temat państwa, iż jest ono: *zbiorem instytucji tworzących łącznie machinę o kapitalnym znaczeniu; skonstruowanym przez człowieka dziełem sztuki, które korzysta z ludzkich mózgów i energii i bez człowieka jest niczym ale stanowi wyższe wcielenie rozumu, bezosobową trwałą strukturę*[35]. W rozważaniach tegoż filozofa państwo jawi się jako wspólnota wspólnot, organizm społeczny (*corpus social*), polegający na współdziałaniu wielu osób fizycznych, moralnych i prawnych w realizowaniu wspólnego dobra. Jako społeczeństwo[36] winno ono być hierarchiczne, gdzie każdy może znaleźć swe miejsce w realizacji dobra wspólnego. Warunkiem zdrowego funkcjonowania takiego społeczeństwa jest, jego zdaniem, pluralizm kulturowy, zrzeszeniowy, ekonomiczny, a także ideologiczny, co oznacza, że państwo godzi się z różnicami poglądów i rozmaitością dróg zmierzających do osiągnięcia określonych celów, o ile tylko nie narusza to dobra całości[37]. Zauważa jednak, iż tak rozumiany pluralizm, objawiający się we wszystkich dziedzinach życia, może stać się fundamentem demokracji.

Takie demokratyczne państwo, zdaniem Maritaina, mocno wpisuje się w jego koncepcję ustroju cywilizacyjnego, zwanego również *porządkiem doczesnym*. Ów porządek zawiera trzy charakterystyczne wymiary określające istotę tegoż ustroju.

Pierwszą charakterystyczną cechą jest posiadanie tzw. cechy „gromadzkiej". Wyróżnia się ona osiągnięciem dobra wspólnego całej społeczności czy nawet cywilizacji. Dobro to jest odrębne od sumy dóbr jednostkowych, a także ważniejsze od interesów jednostki będącej zarazem częścią owego społeczeństwa. Dobro to ma przejawiać się w postaci prawidłowego życia ludzi, co wskazuje na fakt, iż dobro takie będzie zarazem materialne, jak i moralne.

32 Zob. W. Łużyński, *Państwo pomocnicze*, Lublin 2001, s. 73.
33 J. Piwowarczyk, *Katolicka etyka społeczna...*, T. 1, s.152.
34 Zob. tamże, s. 155; M. A. Krąpiec, *Ja człowiek*, Lublin 1991, s. 348–349.
35 J. Maritain, *Człowiek i państwo*, Kraków 1993, s. 19.
36 Zob. tamże, s. 15.
37 Zob. tamże, s. 29–31.

Drugim elementem jest zaakcentowanie cechy personalizmu. Przejawia się ona w szacunku i służbie ponadczasowym celom każdej osoby w imię dobra wspólnego. Jest ono bowiem tylko celem pośrednim, podporządkowanym celowi ostatecznemu i absolutnemu. I chociaż dobro to jest różne od tegoż celu ostatecznego, to ma ono jednak prawo bytu jedynie w przypadku uznania owej zależności i podporządkowania się jej. Ujmując rzecz w skrócie należałoby zauważyć, iż dobro doczesne nie może przybierać wymiaru i charakteru dobra absolutnego. Praktycznie będzie się to przejawiało w tym, iż społeczność polityczna powinna stworzyć takie warunki, aby ludzie mogli prowadzić godne życie, tak materialne jak i moralne, i aby każda osoba była w stanie rozwijać pełni swe życie i wolność duchową.

Trzecim, ostatnim elementem jest tzw. pielgrzymia koncepcja społeczeństwa. Wspomniany ponadczasowy cel sprawia, że społeczeństwo nie jest statyczne, lecz jest w nieustannej drodze. Wynika to z tego co nadprzyrodzone w człowieku i co powoduje w nim nieustanne napięcie i ruch, kierując go ku celowi wiecznemu. Z tego też względu chrześcijanin widzi w cywilizacji doczesnej jedynie etap przejściowy i nie może się zgodzić na niesprawiedliwość. Społeczeństwo powinno więc, mając na uwadze owe odniesienie każdego z jego członków do tego co wiekuiste, tworzyć w owej cywilizacji stan szczęścia i dobrobytu, aby umożliwić każdemu osiągnięcie swego przeznaczenia oraz aby zapewnić każdemu prawo do pracy i do rozwoju życia osobistego. Innymi słowy chodzi o to by *życie polityczne, które powinno dążyć do podniesienia bytowania mas na poziom możliwie najwyższy w danych warunkach, musi także dążyć do pewnego heroizmu i żądać od człowieka wiele, by mu dać wiele*[38].

Państwo jest zatem pluralistyczną wspólnotą wspólnot. Z tego też względu jest ono obdarzone władzą zwierzchnią, nie na mocy powierzonego mu prawa, lub ze względu na samo siebie, lecz tylko i wyłącznie z racji wspólnego dobra[39]. Nie ma więc mowy w tym przypadku o jakimkolwiek podporządkowaniu człowieka całości jaką jest państwo, wprost przeciwnie – to właśnie państwo jest dla człowieka. Nie nastąpi to jednak tak długo, dopóki ludzie nie będą mieli możliwości skorzystania w pełni ze swej wolności. Dopiero w momencie gdy państwo stanie się wiarygodne poprzez przestrzeganie sprawiedliwości i ochronę prawa, będzie sprawiać należycie swoje funkcje[40].

Takie funkcjonalne zestrojenie poszczególnych działań jest możliwe tylko w ten sposób, że państwo wykształci odpowiednie organy kierownicze, w których obywatele mają uczestnictwo i którym zarazem są podporządkowani.

38 J. Maritain, *Humanizm integralny*, Londyn 1960, s. 102; zob. także: s. 99–101.
39 Zob. M.A. Krąpiec, *O ludzką politykę*, Katowice 1995, s. 90–91.
40 T. Styczeń w jednym ze swych artykułów poruszając ów temat w nieco innym kontekście sugeruje, iż racją bytu państwa jest godność człowieka. Z tego względu w szczególności zadaniem państwa staje się ochrona człowieka. *Hominum causa omne ius constitutum est – sensem prawa jest obrona człowieka.* (*Corpus Iuris Justinianei*). Broniąc zaś godności, broni się zarazem jego prawa do życia, a prawo to przysługuje przecież każdej osobie. Zob. T. Styczeń, *Etyka a polityka czyli czym jest – i czym musi być – państwo i prawo o ile człowiek ma pozostać człowiekiem...*, [w:] tenże, *Solidarność wyzwala*, Lublin 1993, s. 161 nn.

Dlatego też istotnym elementem konstytuującym państwowość jest władza zwierzchnia. (Ważną rolę odgrywa tu przeświadczenie ludności o konieczności istnienia tych właśnie rządów, które aktualnie są sprawowane). Trzeba jednak przy tym pamiętać, iż funkcje kierownicze sprawuje władza, ale urzeczywistnienie jej zarządzeń zakłada udział społeczeństwa. Ponadto trzeba zauważyć i to, że sprawowane rządy winne być podporządkowane głównemu celowi i przeznaczeniu państwa, jakim jest realizacja dobra wspólnego obywateli[41]. Temu celowi winne być podporządkowane wszystkie funkcje publiczne państwa, które wyrażają się w określonych zadaniach, jakie stoją przed całym społeczeństwem, a szczególnie przed jego naczelną władzą[42].

Mogą zaistnieć jednak pewne wypaczenia w kwestii sprawowania władzy, prowadzące do uciemiężenia i zinstrumentalizowania społeczeństwa. Chodzi tu przede wszystkim o wszelkiego rodzaju działania autorytarne czy nawet totalitarne, które mogą prowadzić do kolektywizacji państwa, a także o nadmierną legalizację życia społeczno-politycznego, wynikiem czego może być zanik tendencji wspólnototwórczych, a co za tym idzie zanik demokratyzacji tegoż życia, w wyniku ograniczenia podstawowych praw wolnościowych każdej jednostki spośród tegoż społeczeństwa. Szeroko ów wątek omawiał w swej encyklice *Centesimus annus* Jan Paweł II, gdzie zdecydowanie sprzeciwiał się wszelkim formom niszczącej mocy państw ideologicznych XX w.[43] Z drugiej strony wskazywał także na wypaczenia, jakie pojawiają się w koncepcjach *państwa opiekuńczego*, czyli *państwa dobrobytu. Interweniując bezpośrednio i pozbawiając społeczeństwo odpowiedzialności* – pisał – *państwo opiekuńcze powoduje utratę ludzkich energii i przesadny wzrost publicznych struktur, w których – przy ogromnych kosztach – raczej dominuje logika biurokratyczna aniżeli troska o to, by służyć korzystającym z nich ludziom*[44]. Papież podkreślał, że rozrost interwencjonalizmu państwowego tłumi inicjatywę i przedsiębiorczość obywateli, a – przez zdejmowanie z nich odpowiedzialności – w pewien sposób uzależnia od państwa. Dodaje zarazem, iż pomoc państwowa jest niezmiernie kosztowna i depersonalizuje relacje pomiędzy potrzebującymi a udzielającymi pomocy.

R. Buttiglione – włoski filozof polityki – analizując strukturalną niewydolność państwa opiekuńczego słusznie zauważa, że wiele potrzeb, które domagają się interwencji państwa, płynie z rozkładu rodziny oraz przejmowania przez państwo opieki społecznej, wychowawczej, jak i ograniczenia działań Kościoła w tych sferach. Znacznie skuteczniejsze społecznie byłoby zatem wypracowanie polityki ochrony i pomocy dla rodziny oraz wspierania Kościoła w jego misji

41 Zob. na ten temat: M. Buber, *Między społeczeństwem a państwem*, „Więź" 1983, nr 301–302, s. 47–56; J. Bukowski, *Wspólnota osób w świecie*, „Znak" 1983, nr 35, s. 1434–1449; M.A. Krąpiec, *Jednostka a społeczeństwo*, „Znak" 1969, nr 21, s. 684–712; W. Piwowarski, *Państwo – obywatel*, „Zeszyty Naukowe" 1964, nr 25, s. 37–45; Cz. Strzeszewski, *Natura i cel życia społecznego*, „Ateneum Kapłańskie" 1971, nr 76, s. 3–15.
42 Zob. M.A. Krąpiec, *O ludzką politykę...*, s. 84–90; J. Majka, *Moralny charakter życia społecznego*, „Roczniki Filozoficzne", t. 14, 1966, s. 13–25.
43 Zob. Jan Paweł II, *Centesimus annus*, nr 17–19, 29, 44.
44 Tamże, nr 48.

wychowawczej i charytatywnej[45]. Z tych względów Jan Paweł II podchodzi z dużą rezerwą do interwencji państwa i z aprobatą powtarza nauczanie encykliki *Rerum novarum* Leona XIII na temat konieczności ograniczenia interwencji państwowych, wobec pierwszeństwa jednostki, rodziny i społeczeństwa względem państwa. Państwo winno więc być w miarę możności ograniczone i posiadać służebny charakter względem jego obywateli. W ten sposób konsekwentnie odrzuca się wszelkie substancjalistyczne i absolutystyczne teorie państwa, czy nawet łagodniejsze wersje myślenia etatystycznego, tak typowego dla socjaldemokracji ostatnich dziesiątków lat, dążenia do „państwa dobrobytu".

Analizując zatem istotę państwa jako swoistego społeczeństwa politycznego można zasadniczo wskazać na dwie cechy, które nie przysługują żadnemu innemu społeczeństwu. Jedynie bowiem państwo zawsze i wszędzie, a więc z natury swej, stwarza i zachowuje zupełną wystarczalność podstawowych warunków wszechstronnego rozwoju osoby ludzkiej. Ma bowiem tę przewagę nad innymi społecznościami, że skupia i udostępnia swym członkom wartości odpowiadające zasadniczym kategoriom ich potrzeb odpowiednio do ich ludzkiej natury złożonej z duszy i ciała. Państwo więc zabezpiecza osiągnięty przez inne społeczności dorobek kulturalny, pomnaża go i stwarza gwarancje jego trwałości przez to, że stwarza zewnętrzne ramy porządku prawno-społecznego, a więc odpowiednią organizację społeczną, która umożliwia korzystanie z osiągniętych zdobyczy kultury, jak również jej dalsze pomnażanie i doskonalenie.

Druga cecha stanowi logiczną konsekwencję i pełniejszy wyraz pierwszej. Otóż wspomniana wyżej funkcja społeczna domaga się, aby społeczność wykonywała ją mocą właściwej sobie wewnętrznej konstytucji, a więc z zasady była niezależna od wyższej od siebie społeczności. Tylko bowiem przy takim założeniu będzie ona zdolna ogarnąć całość życia zbiorowego swych części składowych, czyli członków (osób i społeczności podrzędnych), umożliwić sprawne funkcjonowanie tego życia i kierować jego rozwojem.

Na podstawie tych rozważań można ustalić dwa elementy, przysługujące wyłącznie temu społeczeństwu, jakim jest państwo. Posiada ono bowiem wszechstronną pełnię warunków rozwoju oraz wewnętrzną niezależność od wyższej od siebie społeczności, czyli suwerenność swego społecznego bytu[46]. Państwo grupuje więc w sobie ogół zainteresowanych w dążeniu do tego celu jednostek, rozpatrywanych tu jako włączone w odpowiednie pośrednie związki społeczne. Ponieważ dobra te odpowiadają moralnej naturze człowieka, przeto i społeczeństwo państwowe ostatecznie swe oparcie znajduje w tejże naturze. Zakorzenia się mianowicie w jej podstawowym imperatywie, nakazującym człowiekowi dążyć do jego optymalnego rozwoju osobowego i z tego imperatywu czerpie te

45 Odzwierciedlając idee zawarte w omawianej encyklice R. Buttiglione pisze dalej, iż *zadaniem państwa w dziedzinie edukacji i opieki społecznej jest nie tyle i nie przede wszystkim zaspokajanie potrzeb, ile raczej budzenie i promowanie solidarności poprzez inwestowanie środków w rodzinę lub inne wspólnoty, które angażują się na tym polu, wychodząc naprzeciw tym właśnie potrzebom, których nie zaspokoi rynek*. R. Buttiglione, *Chrześcijanie a demokracja*, Lublin 1993, s. 132–133.
46 Zob. S. Kowalczyk, *Człowiek a społeczność*, Lublin 1996, s. 243–244.

uprawnienia i zobowiązania, które zespalają jego członków w jedną całość społeczną.

Owa całość osiągnięta jest przede wszystkim dzięki zastosowaniu fundamentalnej zasady współdziałania społeczeństwa w realizacji dobra wspólnego oraz w ustanawianiu i kontrolowaniu władzy. Istotnym jest także w budowaniu tejże jedności zagwarantowanie obywatelskich wolności poszczególnych osób, uznanie obywatelskiej równości wszystkich członków społeczeństwa, a także akceptacja zasady legalności, czyli prymatu obowiązującego prawa i podziału władz celem usprawnienia ich funkcjonowania i zachowania równowagi w strukturach społeczeństwa państwowego.

5. Dobro wspólne jako fundament zdrowej państwowości

Podstawowa idea zawarta w zasadzie dobra wspólnego streszcza się w postulacie bycia osobą w indywidualności i społeczności. Warunkiem realizacji owej zasady jest wspólna obecność wielu osobowych jednostek. Tylko we wspólnocie człowiek jest bowiem w stanie stworzyć większość dóbr, decydujących o kształcie swojego człowieczeństwa. Dlatego też stosunki społeczne nie ograniczają się tylko do konfliktu interesów, lecz stanowią także podstawę wspólnego działania. Dobro wspólne jest przecież celem i racją formalną każdej społeczności. Jako cel może ono być rozważane albo jako pewien idealny stan społeczności, albo jako pewien zespół dóbr materialnych czy moralnych nie stanowiących elementu składowego układu, jakim jest społeczeństwo, do których jednak dana społeczność jest kierowana przez swą władzę. Tylko cel rozumiany w pierwszym znaczeniu może być uważany za dobro wspólne w ścisłym sensie. Ten stan rzeczy wynika z faktu, że władza nie panuje nad dobrem wspólnym, lecz mu służy; nie określa go odgórnie, lecz go odkrywa i realizuje. Jej zadaniem jest więc zmierzać w wyniku zespolonych wysiłków do tego, by społeczność zbliżała się do owego idealnego stanu całości i poszczególnych członków, w którym wyraża się realizacja celu danej społeczności.

Jako racja formalna społeczności dobro wspólne jest procesem, w wyniku którego cała społeczność oraz poszczególni jej członkowie osiągają stan doskonałości, pożądany zarówno dla całości, jak i dla poszczególnych osób ludzkich[47]. Tak rozumiane dobro wspólne ma charakter dynamiczny i może być realizowane jedynie poprzez działanie, tak jak tylko poprzez działanie można osiągnąć pewien stan uczestnictwa w dobru, czyli doskonałość. Ów stan uczestnictwa osiąga się dzięki działaniu zespołowemu; wynika więc stąd, iż dobro wspólne zakłada podział funkcji w społeczeństwie, przez co doskonali się zarówno społeczeństwo jak i poszczególne jego jednostki. Jako stan doskonałości społeczeństwa polega ono na określonym aktywnym porządku społecznym, który wyraża się nie tylko w tym, że w społeczeństwie istnieje określony podział funkcji oraz wzajemnych uprawnień i obowiązków, ale że każdy z członków społeczeństwa,

47 Zob. M.E. Healy, *Society and Social Change in the Writing of St. Thomas*, Washington 1948, s. 25 n.

wykonywujących te funkcje i będących podmiotami owych uprawnień i obowiązków, reprezentuje taki poziom doskonałości osobowej, że może – i faktycznie to czyni – najlepiej wypełniać swoje zadania społeczne. Wynika stąd, iż dobro wspólne jako doskonałość osobowa członków społeczeństwa polega na takim stopniu uczestnictwa w dobru każdego z nich, ażeby mógł on osiągnąć swe ludzkie cele i zarazem wypełniać swe zadania społeczne jak najlepiej. Realizując taki stan rzeczy uwyraźnia się immanencja dobra wspólnego oraz związek, jaki zachodzi między tym dobrem a dobrem osoby (zrzeszonej i wypełniającej funkcje w społeczeństwie).

W tym kontekście rysuje się także dynamiczny charakter dobra wspólnego. Widać to nie tylko w fakcie, iż jest ono niejako procesem, gdyż realizuje się poprzez działanie, ale także dlatego, że jest ono w swej istocie skierowane ku działaniu. Chodzi tu o tworzenie owego dynamicznego ładu społecznego, dzięki czemu wzrasta doskonałość całej społeczności. Należy przy tym zauważyć, iż jest to kwestią niezmiernie trudną, aby społeczność realizowała w pełni zasady ideału dobra wspólnego, jednak chodzi o to, aby był on realizowany w jak największym stopniu, bowiem dzięki temu społeczność staje się autentyczną.

Olbrzymią rolę w tej mierze odgrywa państwo, które ma czuwać nad urzeczywistnianiem dobra wspólnego, ale z poszanowaniem słusznej autonomii wszystkich dziedzin życia społecznego, a zarazem pamiętając o minimalizowaniu swoich działań. Dlatego też *państwo podejmuje swą misję w stosunku do społeczeństwa wedle zasady pomocniczości (principium subsidiaritatis). Państwo nie jest tylko władzą człowieka – ma pomagać i służyć człowiekowi; winno być wyrazem pełnej suwerenności narodu, a nie suwerenności własnej struktury w stosunku do narodu*[48]. Stąd też wskazując na zobowiązania państwa wobec człowieka i jego godności, przywołując zarazem starorzymską zasadę: *hominis causa omne ius constitutum est*, trzeba podkreślić, że istnienie każdej społeczności jest podyktowane służbie człowiekowi. Państwo więc, jako wspólnota polityczna, przez którą wypowiada się społeczna natura człowieka, ma służyć dobru. Człowiek bowiem jest bytem rozumnym i wolnym, skierowanym dzięki swemu naturalnemu powołaniu do realizowania w ramach państwa wszelkich możliwości, jakie są zamknięte w jego osobowości. Państwo zaś winno gwarantować wszystkim swoim członkom możliwości pełnego rozwoju ich osoby.

W najpełniejszy sposób państwo wypełnia swą misję wobec człowieka i jego godności, gdy respektuje jego podstawowe i niezbywalne prawa, a zarazem stoi na straży ich poszanowania. Z tej to racji Jan Paweł II wyraził ową myśl na forum ONZ, zwracając się do przywódców poszczególnych krajów: *Każdy z Was* [...] *jest przedstawicielem swego państwa, poszczególnych systemów oraz struktur politycznych, ale nade wszystko jesteście przedstawicielami ludzi – wszystkich poniekąd ludzi na globie: konkretnych ludzi i ludów na obecnym etapie ich historii, a zarazem na określonym etapie historii całej ludzkości, mających własną osobowość i godność ludzką* [...]. *W tym odniesieniu posiada właściwą sobie*

48 Jan Paweł II, *Na polskiej ziemi*, Watykan 1979, s. 117.

rację bytu cała działalność polityczna wewnątrzpaństwowa czy międzynarodowa, która [...] *jest „z człowieka", „przez człowieka" i „dla człowieka"*[49]. Dlatego też podstawowym obowiązkiem władzy jest troska o dobro społeczeństwa, które zostaje realizowane także poprzez poszanowanie obiektywnych i nienaruszalnych praw człowieka.

Urzeczywistnienie tych zadań ujawnia się w respektowaniu przez państwo demokratycznego postulatu równości wszystkich. *Fundamentalna równość wszystkich osób ludzkich* – twierdził papież – *musi być* [...] *zaakceptowana jako punkt wyjściowy do prawdziwego zrozumienia tożsamości i zrozumienia ludzi*[50]. Dlatego też apelował on twierdząc, iż *państwo musi odrzucić wszystko, co godzi w wolność i prawa ludzkie jego obywateli, potępiając w ten sposób takie zjawiska, jak nadużycie władzy, korupcja, dominacja nad słabszymi, pozbawienie ludzi słusznego udziału w życiu politycznym i w podejmowaniu decyzji, tyrania, stosowanie przemocy i terroryzmu*[51]. Chociaż nie powiedział tego dosłownie, jednak z kontekstu widać wyraźnie, iż za tak sformułowanymi zadaniami stojącymi przed państwem stoi konkretne rozumienie układów politycznych, jakie w nim muszą zaistnieć, a które to winne cechować się wysoką demokratyzacją życia społeczno-politycznego.

W tym kontekście trzeba zwrócić szczególną uwagę na wszelkiego rodzaju dyskryminacje: rasową, płciową, językową, ekonomiczną czy religijną, które odbierają każdej osobie ludzkiej godność i uderzają w należne jej prawa. Z tego względu podstawowym zadaniem państwa, np. na polu ekonomii, jest harmonizowanie rozwoju i kierowanie dobrem wspólnym. Warunkiem koniecznym do wypełniania tej roli jest danie przez państwo poczucia bezpieczeństwa ludziom działającym w gospodarce, co należy rozumieć jako *zagwarantowanie indywidualnej wolności i własności, a ponadto stabilności i istnienia sprawnych służb publicznych*[52]. Wiąże się to z realizowaniem przez państwo praw ludzkich w dziedzinie gospodarczej, choć trzeba zaznaczyć, iż jest to raczej rola negatywna, bowiem państwo winno reagować np. wtedy gdy istnienie monopolu przeszkadza rozwojowi gospodarki. Trzeba mieć w tym wypadku na uwadze także dobra zbiorowe takie jak środowisko naturalne oraz ludzkie, których ochrony nie da się zapewnić przy pomocy zwykłych mechanizmów rynkowych. Wynika stąd, iż instytucja wolnego rynku nie rozwązuje wszystkich społecznych problemów i tam, gdzie kończy się logika rynku, państwo powinno podjąć odpowiednie przeciwdziałania.

49 Tenże, *Przemówienie na XXXIV sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ*, „Życie i Myśl" 1980, nr 2, s. 9.
50 Tenże, *Przemówienie do Korpusu Dyplomatycznego w Nairobi*, „Życie i Myśl" 1980, nr 10, s. 31. Rozważając ów problem w jednej ze swych encyklik pisał: *uprawnienia władzy nie mogą być rozumiane inaczej jak tylko na zasadzie poszanowania obiektywnych i nienaruszalnych praw człowieka. Tylko wówczas bowiem* [...] *dobro wspólne, któremu służy w państwie władza, jest w pełni urzeczywistniane, kiedy wszyscy obywatele mają pewność swoich praw*. Jan Paweł II, *Redemptor hominis*, nr 17.
51 Tenże, *Przemówienie do Korpusu Dyplomatycznego w Nairobi...*, s. 32.
52 Tenże, *Centesimus annus*, nr 48.

Wskazując na dalsze rozwiązania personalistów, których reprezentantem był Jan Paweł II, należy zwrócić uwagę, iż przypominał on władzy państwowej o potrzebach materialnych, jakie posiada człowiek, aby rozwijał się wszechstronnie i zachował swą godność. Zaspokojenia tych potrzeb – jako istotnego zadania – domaga się od państwa podstawowe prawo do dóbr materialnych, stworzonych przez Boga dla każdego człowieka. Państwo powinno przeto objąć szczególną troską los najuboższych i najsłabszych[53]. Realizacja tego zadania dokonuje się wtedy gdy państwo buduje świat bardziej sprawiedliwy. Takie działanie *oznacza między innymi dokonanie wszelkich starań, aby nie było dzieci niedożywionych* [...], *aby nie było chłopów bez ziemi niezbędnej do życia i godnego rozwoju; aby nie było źle traktowanych i ograniczanych w swych prawach robotników; aby nie było systemów dopuszczających wyzysk człowieka przez człowieka lub przez państwo; aby nie było korupcji; aby nie był takich, którzy posiadają wszystkiego ponad miarę, podczas gdy innym bez żadnej ich winy brakuje wszystkiego; aby nie było rodzin źle sytuowanych;* [...] *aby nigdy sprawy ekonomiczne i polityczne nie przeważały nad sprawami ludzkimi*[54].

Chcąc podsumować personalistyczną wizję państwa trzeba jasno stwierdzić, że nie jest to wizja państwa opiekuńczego, co nie znaczy, iż jest ono przez to nieczułe lub bierne. Przeciwnie, jest służebne wobec społeczeństwa, ale nie jest pasywne i choć ograniczone, to jednak nie słabe. Zakreślając ramy funkcjonowania państwa, trzeba by wskazać z jednej strony na granicę totalitarnych aspiracji państwa, a z drugiej na przekonanie o samoczynności działania politycznych i mechanizmów ekonomicznych. Oznacza to, że państwo powinno jak najmniej odgórnie oddziaływać na przestrzeń życia społecznego, pod warunkiem, że przestrzeń tę wypełnia samo społeczeństwo. Taka koncepcja państwa, która wyrasta z antropologicznego rozwinięcia personalistycznego podejścia do osoby ludzkiej, wskazuje nie tyle na samodzielność i suwerenność bytowości państwowej, co raczej na jego instrumentalność w kształtowaniu społeczeństwa jako wspólnoty osób. Dlatego, *podstawowy sens istnienia państwa jako wspólnoty politycznej polega na tym, że całe społeczeństwo, które je tworzy* [...] *staje się niejako panem i władcą swoich własnych losów*[55]. Państwo staje się wiec gwarantem właściwej realizacji wspólnego dobra dystrybuowanego pomiędzy wszystkie osoby konstytuujące daną wspólnotę.

53 Szczególnie ważną opcją jest tu przyjęcie przez państwo obrony pracownika przed bezrobociem (np. tworzenie warunków pełnego zatrudnienia, ubezpieczenia społeczne, polityka przekwalifikowania zawodowego), ustalenie godziwej (rodzinnej) płacy i czasu pracy, oraz nieinstrumentalne traktowanie pracownika w miejscu pracy. Zob. tamże, nr 15.
54 Tenże, *Homilia na Placu Niepodległości w Santo Domingo*, „Życie i Myśl" 1979, nr 5, s. 21–22.
55 Tenże, *Redemptor hominis*, nr 17.

Zakończenie

Człowiek jako istota społeczna (*ens sociale*) niejako „skazany" jest na kontaktowanie się z innymi ludźmi. W ten sposób tworzy on różnego rodzaju wspólnoty: od rodzinnej, w której rozpoczyna swe istnienie, aż po narodową czy państwową, w której w bardziej lub mniej świadomy sposób partycypuje. Życie społeczne jest więc naturalnym stanem ludzkiego rozwoju. To właśnie indywidualizm każdego człowieka skłania go ku innym jednostkom. Wraz z nimi dopełnia swej tożsamości, ubogaca się. Ten rodzaj kontaktów jest niezbędny w prawidłowym rozwoju każdego człowieka.

Owe wzajemne relacje interpersonalne każdorazowo mają charakter moralny. By były one właściwie ukonstytuowane potrzeba aby zwrócić uwagę na dwa główne ich elementy. Po pierwsze – ich fundamentem jest zawsze człowiek pojmowany jako byt osobowy. Jako taki staje się on podmiotem, a zarazem celem samym w sobie. Po drugie – jedynie słusznym odniesieniem osoby względem osoby jest relacja oparta na poszanowaniu wzajemnej godności, czyli obopólnym dobru. W ten sposób pojawia się kategoria dobra wspólnego, dobra, które przynosi ubogacenie i wydoskonalenie wszelkich osób partycypujących w nim.

Poszanowanie owego dobra wspólnego to istotne zadanie dla każdej społeczności opartej na wzajemnych więzach wspólnotowych. W ten sposób państwo, które jest najwyższą społecznością złożoną zarówno z pojedynczych jednostek ludzkich, jak też z poszczególnych związków czy zrzeszeń, staje się tym organem, na barkach którego w szczególny sposób spoczywa odpowiedzialność za realizację dobra będącego w zasięgu realizacji każdego członka danej państwowości.

Państwo zatem, które posiada rozliczne zadania natury społecznej, gospodarczej jak i politycznej, winno je realizować w perspektywie docenienia ich wymiaru etycznego. Podejmując zatem rozliczne wyzwania aktywność państwowa musi pamiętać o ich aspektach moralnych. W tym kontekście niezmiernie istotnym staje się troska o zapewnienie realizacji powszechnego dobra, w którym będą partycypować wszyscy uczestnicy danej społeczności. Wskazując zatem na problematykę kolei, można w niej dostrzec możliwość zaktualizowania dobra wspólnego.

Bibliografia

Arystoteles, *Polityka*, Warszawa 1953.
Bartnik Cz.S., *Kultura i świat osoby*, Lublin 1999.
Buber M., *Między społeczeństwem a państwem*, „Więź" 1983, nr 301–302.
Bukowski J., *Wspólnota osób w świecie*, „Znak" 1983, nr 35.
Buttiglione R., *Chrześcijanie a demokracja*, Lublin 1993.
Constitutionalism, Citizenship and Society in Canada, red. A. Cairns, C. Williams, Toronto 1986.
Healy M.E., *Society and Social Change in the Writing of St. Thomas*, Washington 1948.
Jan Paweł II, *Centesimus annus.*
Jan Paweł II, *Homilia na Placu Niepodległości w Santo Domingo*, „Życie i Myśl" 1979, nr 5.
Jan Paweł II, *Na polskiej ziemi*, Watykan 1979.

Jan Paweł II, *Przemówienie do Korpusu Dyplomatycznego w Nairobi*, „Życie i Myśl" 1980, nr 10.
Jan Paweł II, *Przemówienie na XXXIV sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ*, „Życie i Myśl" 1980, nr 2.
Jan Paweł II, *Redemptor hominis*.
Kapias M., *Odpowiedzialność narodu za państwo w koncepcjach współczesnych personalistów polskich*, „Roczniki Filozoficzne", t. 61, 2013, nr 4.
Kapias M., Polok G., *Społeczne, polityczne i gospodarcze elementy demokracji personalistycznej*, Katowice 2006.
Kowalczyk S., *Człowiek a społeczność*, Lublin 1996.
Kowalczyk S., *Idea sprawiedliwości, społecznej a myśl chrześcijańska*, Lublin 1998.
Krąpiec M.A., *Człowiek jako osoba*, Lublin 2005.
Krąpiec M.A., *Ja człowiek*, Lublin 1991.
Krąpiec M.A., *Jednostka a społeczeństwo*, „Znak" 1969, nr 21.
Krąpiec M.A., *O ludzką politykę*, Katowice 1995.
Krucina J., *Myśl społeczna Kościoła*, Wrocław 1993.
Lamentowicz W., *Państwo współczesne*, Warszawa 1993.
Leksykon politologii, Wrocław 1999.
Łużyński W., *Państwo pomocnicze*, Lublin 2001.
Machiavelli N., *Rozważania nad pierwszym dziesięcioksięgiem historii Rzymu Liwiusza*, Warszawa 2005.
Majka J., *Filozofia społeczna*, Wrocław 1982.
Majka J., *Moralny charakter życia społecznego*, „Roczniki Filozoficzne", t. 14, 1966.
Maritain J., *Człowiek i państwo*, Kraków 1993.
Maritain J., *Humanizm integralny*, Londyn 1960.
Maritain J., *Trzej reformatorzy*, Warszawa 1939.
Marks K., Engels F., *Dzieła*, t. 3, Warszawa 1961.
Marks K., Engels F., Lenin W.I., *O polityce*, Warszawa 1972.
Marks K., Engels F., *Manifest komunistyczny*, Warszawa 1953.
Mazur J., *Katolicka nauka społeczna*, Kraków 1992.
Naród i państwo w myśli społecznej Kościoła, red. G. Noszczyk, Katowice–Sosnowiec 2003.
Nozick R., *Anarchia, państwo, utopia*, Warszawa 1999.
Piwowarczyk J., *Katolicka etyka społeczna*, t. 1, Londyn 1960.
Piwowarczyk J., *Wobec nowego czasu*, Kraków 1985.
Piwowarski W., *Państwo – obywatel*, „Zeszyty Naukowe" 1964, nr 25.
Platon, *Państwo*, Warszawa 1958.
Platon, *Prawa*, Warszawa 1960.
Rousseau J.J., *Trzy rozprawy z filozofii politycznej*, Warszawa 1956.
Rousseau J.J., *Umowa społeczna*, Warszawa 1966.
Sartori G., *Teoria demokracji*, Warszawa 1994.
Seidler G.L., *Przedmarksistowska myśl polityczna*, Kraków 1985.
Skorowski H., *Moralność społeczna*, Warszawa 1996.
Skrzyński R., *Konserwatyzm. Zarys dziejów filozofii politycznej*, Warszawa 1998.
Sobolewski M., *Podstawy teorii państwa*, Kraków 1986.
Strzeszewski Cz., *Natura i cel życia społecznego*, „Ateneum Kapłańskie" 1971, nr 76
Styczeń T., *Człowiek człowiekowi świętością*, „Tygodnik Powszechny" 1990, nr 45.
Styczeń T., *Solidarność wyzwala*, Lublin 1993.
Suchodolski B., *Rozwój nowożytnej filozofii człowieka*, Warszawa 1967.
Szczepański J., *Elementarne pojęcia socjologii*, Warszawa 1970.
Ślipko T., *Zarys etyki szczegółowej*, t. 2, Kraków 1982.
św. Tomasz z Akwinu, *Summa teologiczna*.
Winczorek P., *Wstęp do nauk o państwie*, Warszawa 1996.
Wojtyła K., *Miłość i odpowiedzialność*, Lublin 1986.

Michał Kapias – The role of the state in working towards common good – personalistyic aspects

By and large, rail transport has enjoyed great popularity since the first day it was invented. People have been able to move from place to place more easily and, consequently, to satisfy their desire to discover new lands. One has to remember, however, that the construction and effective management of railway lines and its infrastructure is by no means easy. On the contrary, it is a financially complex and responsible matter. Little wonder then that railways were often the subject of nationalisation. The perennial problem always appears, namely, what is the best and most effective way of managing railways for people's satisfaction?

The concept of the state appears o be of fundamental importance here. In the history of mankind various concepts of the state appeared: starting from the very idealized models, through totalitarian states, and finishing with realistic and community-based ones. It seems that the best solution is the one which is based on the idea of personalism. The foundation of the state is based on the affirmation of dignity of every human being that constitutes state community. The bonding element of a state community is the common good of all its inhabitants. With such concept of the state in mind, one can hope that railways could also have a role to play in achieving this common good, from which every member of the community will be able to use for one's individual development.

Michał Kapias – Die Rolle des Staates in der Realisierung des öffentlichen Gutes – personalistische Aspekte

Bereits seit ihrer Erfindung stößt die Eisenbahn grundsätzlich auf großes Interesse. Die Eisenbahn erleichterte das Reisen und ermöglichte die kognitiven Erwartungen der Menschen zu befriedigen. Angesichts großer Risiken und finanzieller Verantwortung ist die Entscheidung zum Bau einer Eisenbahnstrecke samt ihrer Infrastruktur, Verwaltung und Bewirtschaftung keine leichte Entscheidung. Es ist also nicht verwunderlich, dass die Eisenbahnen häufig staatlich waren. Dadurch ergibt es sich aber ein Problem – wie kann man die Bahnen betreiben, sodass sie jedem zugutekommt?

Bei einer solcher Fragestellung ist die Antwort auf die grundlegendste Frage entscheidend: Welche Ziele hat ein Staat eigentlich? In der Menschheitsgeschichte gab es dazu verschiede Konzepte: von idealistischen über totalitäre bis hin zu gemeinschaftlichen Staatsformen. Es scheint so zu sein, dass personenorientierte Staaten am besten funktionieren. Das Fundament des Staates ist eine gut funktionierende Gemeinschaft, die durch die Affirmation der Würde eines jeden einzelnen Menschen gegeben wird. Das öffentliche Gut wird zum Element, das diese Gemeinschaft verbindet. Bei dieser Staatsvision mag man hoffen, dass die Eisenbahn dazu beiträgt, dass sich jedes Mitglied dieser Gemeinschaft ständig und individuell weiterentwickeln kann

Słowa kluczowe: Państwo, dobro wspólne, osoba, personalizm
Keywords: state, common good, person, personalism
Stichworte: Staat, öffentliches Gut, Person, Personalismus

Michał Kapias, dr nauk humanistycznych w zakresie filozofii, adiunkt w Katedrze Zarządzania Publicznego i Nauk Społecznych Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. W swych naukowych zainteresowaniach oscyluje wokół zagadnień personalizmu i antropologii oraz problematyki etyki społeczno-politycznej (zwłaszcza etyki biznesu i społecznej odpowiedzialności). Podejmuje także kwestie dotyczące etyki w szkolnictwie wyższym. Publikuje artykuły w wielu pracach zbiorowych, jest także współautorem następujących książek: *Społeczne, polityczne i gospodarcze elementy demokracji personalistycznej*; *Osoba – Cnota – Wartość. Wybrane zagadnienia z etyki nauczyciela akademickiego*; *Etyczne aspekty wychowania w szkole wyższej*, *Aksjologia w czasach kultury młodości – szkic do portretu*, *Prawe sumienie człowieka – luksus czy powinność?* Współredagował także: *Kryzys w rodzinie czy rodzina w kryzysie? Społeczno-moralne problemy współczesnej rodziny* oraz *Społeczna odpowiedzialność w przestrzeni publicznej. Strategie i społeczne znaczenie*.

Andrzej Mielcarek

Państwo a koleje. Przyczyny i skutki reformowania kolei w Europie od XIX do początku XXI w.

Wstęp

Koleje żelazne jako pierwszy zmechanizowany środek transportu lądowego miały nie tylko kluczowe znaczenie gospodarcze, ale i polityczne. Władze państwowe doceniły znaczenie kolei w dziedzinie gospodarczej, politycznej i społecznej, czyli możliwość wpływu na życie gospodarcze, źródło dochodu, kontroli nad terytorium państwa, realizacji celów militarnych, a także zapewnienia szerokim rzeszom społeczeństwa taniego i dogodnego środka transportu.

W zakresie tematu znajduje się omówienie zaangażowania państwa i towarzystw prywatnych w rozwój sieci kolejowej, zmiany własności kolei, dążenie poszczególnych państw do przejęcia kolei w swoje władanie lub też pozbywanie się ich na rzecz przedsiębiorstw prywatnych, tworzenie przedsiębiorstw prywatnych, wreszcie reformowanie kolei.

Wskazane wyżej problemy zostaną pokazane w odniesieniu do poszczególnych państw w porządku chronologicznym z podziałem na okres od początków kolei do końca I wojny światowej, okres 1919 – koniec lat osiemdziesiątych XX w. i od lat dziewięćdziesiątych do początków XXI w. Kryterium stanowi stopień w jakim państwo angażowało się w budowę i utrzymanie kolei. Pierwszy okres do końca I wojny światowej to poszukiwanie rozwiązań relacji między

państwem a koleją – między uznanym za konieczny wpływem a możliwościami finansowymi państwa. Proces ten doprowadził do uzyskania przewagi, pod względem długości linii kolejowych, przez koleje należące do państwa. Od 1919 r. następowało zasadniczo utrwalanie państwowego systemu kolei. Dopiero od przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX w. mamy do czynienia w większości państw Europy z reformami, które zmieniają strukturę przedsiębiorstw kolejowych, przeprowadzając w części komercjalizację i prywatyzację.

Państwo a gospodarka

Proces modernizacji w XIX w. obejmował szeroki zakres zmian społecznych, gospodarczych i politycznych. Podstawową jego częścią była industrializacja. Efektem rewolucji przemysłowej była mechanizacja nie tylko produkcji, ale i transportu.

Przygotowanie przez państwo warunków do rozwoju gospodarczego polegało na usuwaniu przeszkód instytucjonalnych, stojących na przeszkodzie tworzącego się rynku narodowego, uchwalaniu prawa zapewniającego bezpieczeństwo własności i respektowanie umów. Interwencja państwa była normą, a polityka liberalna w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XIX w. raczej odstępstwem od tej normy.

Państwo interweniowało tam gdzie nie angażował się kapitał prywatny, a konieczne było tworzenie szeroko pojętej infrastruktury społecznej, która nie przynosiła zysku, ale pośrednio przyczyniała się do obniżenia kosztów działania prywatnych przedsiębiorstw. W nisko rozwiniętych gospodarkach występowało duże ryzyko inwestycyjne, które powstrzymywało ekspansję poszczególnych gałęzi przemysłu i tutaj państwo mogło wesprzeć je przez cła, pożyczki na korzystnych warunkach lub subwencje, gwarancje zbytu i bezpośredni udział w inwestycjach[1].

Po I wojnie światowej, co po części wynikało z doświadczeń wojennych, wpływ państwa na społeczeństwo i gospodarkę stał się bardziej bezpośredni. Po krótkim okresie (1923–1929), kiedy po usunięciu ograniczeń gospodarki wojennej nastąpiła jej liberalizacja, rozwinęła się bezpośrednia ingerencja państwa w procesy gospodarcze. W skrajnej postaci realizowano ją w państwach totalitarnych[2].

Okres po 1945 r. można podzielić na czas 1946–1965, w którym państwo w szerokim zakresie interweniowało w procesy gospodarcze, okres zmniejszania się interwencji państwa (1966–1974) i okres liberalizmu, wycofywania się państwa z gospodarki (1975–1990). Okres po 1975 r. charakteryzował się wolniejszym już wzrostem ekonomicznym. Do grona państw liberalizujących gospodarkę w kierunku rynkowej dołączyły państwa postkomunistyczne.

1 B. Supple, *Der Staat und die Industrielle Revolution 1700–1914,* [w:] *Europäische Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 4, Stuttgart–New York 1976, s. 196.
2 W. Sadzikowski, *200 lat gospodarki rynkowej*, Warszawa 1993, s. 88–89.

Następowało ograniczenie wydatków publicznych[3]. Udział wpływów podatkowych w rozwiniętych krajach europejskich wzrastał z 10% przed I wojną światową do 40–55% w początku lat osiemdziesiątych, po czym nastąpiła stabilizacja na tym poziomie. Powstrzymany został więc wzrost wydatków publicznych[4].

Nowym czynnikiem w relacjach między państwem a gospodarką w Europie Zachodniej stała się Europejska Wspólnota Gospodarcza, a następnie Unia Europejska. Integracja ekonomiczna i społeczna dokonuje się przez liberalizację stosunków gospodarczych między państwami członkowskimi, a także wewnątrz nich. Wspólna polityka wobec transportu zaczęła się naprawdę kształtować po 1985 r.[5]

Budowa kolei i polityka kolejowa do 1918 r.

Początkowy okres rozwoju kolei to lata trzydzieste i czterdzieste XIX w. kiedy powstaje sieć kolei w dużej części państw Europy. W 1850 r. w Wielkiej Brytanii i Irlandii funkcjonowało 10,5 tys. km linii kolejowych, we Francji 3 tys. km, w Niemczech 6 tys. km, w Austrii i Węgrzech 1,6 tys. km. Ponad 100 km linii kolejowych miały jeszcze: Belgia 854 km, Holandia z Luksemburgiem 176 km, Rosja i Finlandia 601 km, Włochy 427 km[6].

W Wielkiej Brytanii, jako jedynym z krajów przemysłowych, pozostawiono koleje inicjatywie prywatnej. Nie oznacza to jednak zupełnego braku nadzoru państwa nad kolejami. Kompanie kolejowe potrzebowały zezwolenia parlamentu na pozyskanie ziemi, a jeśli byłoby to konieczne, także przez przymusowy zakup. Akty parlamentu z 1834 r. i 1856 r. ułatwiały inwestycje przez przyznawanie spółkom akcyjnym osobowości prawnej i ograniczonej odpowiedzialności[7].

Rząd brytyjski próbował w latach czterdziestych zwiększyć kontrolę nad kolejami. W *Board of Trade* utworzono w 1840 r. Wydział Kolei (*Railway Department*). Komitet parlamentu zajmujący się reformą kolei zaproponował aby 15 lat od wejścia w życie ustawy rząd mógł nabyć koleje otwarte po 1844 r. Po długich sporach parlament pozostawił punkt o możliwości nabyciu kolei po 21, a nie po 15 latach[8]. Koleje brytyjskie nie otrzymywały subwencji. Jednakże podatnicy płacili bezpośrednio lub pośrednio ze względu na to, że taryfy kolejowe

3 Tamże, s. 165–167, 169.
4 Th. Piketty, *Kapitał w XXI wieku*, Warszawa 2015, s. 585–587.
5 J. Burnewicz, *Transport EWG*, Warszawa 1991, s. 43–55. A.S. Grzelakowski, *50 lat budowy jednolitego rynku WE i wspólnego rynku transportowego*, „Przegląd Komunikacyjny" 2007, nr 8, s. 3–9. *Biała księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji,* Szczecin 2002.
6 M. Klenner, *Eisenbahn und Politik 1758–1914. Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen*, Wien 2002, s. 212.
7 N. Rosenberg, L.E. Birdzell Jr., *Historia kapitalizmu*, Kraków 1994, s. 282–283. Ph.S. Bagwell, *The Transport Revolution*, London 1988, s. 157.
8 Ph.S. Bagwell, *The Transport Revolution...*, s. 160–162.

były nieco wyższe i podlegały znaczniejszym wahaniom niż te w większości państw na kontynencie[9].

Inna jednak była polityka kolejowa rządu brytyjskiego w Irlandii i koloniach. Ponieważ to państwo stworzyło w Irlandii sieć kanałów, bardziej było też skłonne do ingerowania w rozwój kolei. Komisja królewska powstała w 1836 r., wobec braku zainteresowania ze strony kapitału prywatnego, proponowała aby koleje zbudowało państwo lub udzieliło wsparcia inwestorom prywatnym. Ostatecznie powstały koleje prywatne mające w wielu przypadkach silne wsparcie państwa w postaci pożyczek lub gwarancji zysku. Już od 1846 r. udało się wprowadzić jednolitą szerokość toru (1600 mm). Postulaty upaństwowienia były jednak bezskuteczne. Państwowe koleje powstały w koloniach brytyjskich – Australii i Afryce Południowej, Natomiast w Indiach i Kanadzie zbudowano koleje prywatne, którym państwo udzieliło gwarancji zysku[10].

W Belgii, która powstała w 1830 r., już w 1834 r. parlament uchwalił budowę państwowej sieci kolei. Zaprojektowano ją tak, by zapewniała połączenia z sąsiednimi krajami. Linie kolejowe miały rozchodzić się promieniście z Mechelen w kierunku Prus, Francji, Anglii i w kierunku morza do Antwerpii. W 1835 r. powstała linia Bruksela – Mechelen, pierwsza publiczna kolej parowa na kontynencie. Budowę sfinansowano państwowymi obligacjami. Opłaty i taryfy miały pokryć koszty utrzymania, płace, administrację i amortyzację długu państwa. Zyski przypadały państwu a straty podatnikom[11]. Od połowy lat czterdziestych XIX w., kiedy państwo zbudowało już główne linie, zaczęto udzielać koncesji, z gwarancjami lub bez nich, towarzystwom prywatnym. Koleje prywatne grupowały się pod naciskiem państwa. Powoli następował powrót do systemu państwowego. Państwo wywierało też nacisk na koleje prywatne w sprawie taryf pasażerskich i towarowych[12].

We Francji istniała długa tradycja zaangażowania państwa w dziedzinie budowy dróg i kanałów. Inżynierowie z Korpusu Dróg i Mostów (*Corps des Ponts et Chausseés*), którzy planowali i prowadzili roboty publiczne byli przeciwni prywatnym kolejom. Parlament wypowiedział się jednak w 1838 r. przeciw budowie przez państwo głównych linii kolejowych. Wobec tego narzędziem wpływu państwa stały się koncesje. Starano się jednakże ograniczyć czas ich trwania. W latach czterdziestych udzielano ich przeciętne na 46 lat. Od 1852 r. rozszerzono ten okres do 99 lat[13]. Państwo starało się zadbać, co nie budziło sprzeciwu, zgodnie z poglądem francuskiej myśli ekonomicznej, żeby kapitał prywatny służył państwu i nie przynosił strat skutkiem ryzykownych inwestycji[14].

9 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 20.
10 Tamże, s. 20–21.
11 M. Laffut, *Belgium*, [w:] *Railways and the Economic Development of Western Europe 1830–1914*, red. P. O`Brien, Oxford 1983, s. 203. M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 50.
12 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 52, 54.
13 F. Caron, *France*, [w:] *Railways and the Economic Development...*, s. 28–29.
14 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 22.

Zaprojektowano system kolei wychodzących promieniście z Paryża. Subwencjonowanie kolei przez państwo we Francji odbywało się w formie przygotowania technicznych projektów podstawowej infrastruktury, zapewnienia gruntu, przygotowania terenu, budowy nasypów, mostów i tuneli. Do prywatnego inwestora należały budowle przy linii kolejowej, położenie szyn i zapewnienie taboru. Po upływie koncesji kolej miała przechodzić na własność państwa. Państwo miało prawo kontrolować taryfy i od 1857 r. ujednolicono je, z wyjątkiem taryf lokalnych[15]. Z braku środków nie nastąpił jednak wykup kolei przez państwo. Powołało ono jednak, w latach 1852–1857, sześć towarzystw, które miały monopol regionalny. Państwo gwarantowało oprocentowanie obligacji, którymi sfinansowano budowę. Ten monopol próbowały zakwestionować nowe towarzystwa kolejowe, wykorzystujące prawo z 1865 r. o liniach lokalnych. Jednakże wielkie kompanie obroniły swoją pozycję[16].

Każde z większych państw niemieckich realizowało własne koncepcje rozwoju kolei. Promotorzy kolei, przeważnie przedstawiciele kół handlowych i finansowych, starając się przekonać państwo o konieczności budowy kolei, wskazywali na niebezpieczeństwo, jakie będzie niosło skierowanie handlu w kierunku wyznaczonym przez koleje zbudowane w sąsiednich państwach. Ten apel był przekonujący dla państwowej biurokracji[17]. W Bawarii, gdzie zbudowano pierwszą niemiecką linię kolejową Norymberga – Fürth (1835 r.), towarzystwa prywatne ściśle współpracowały z państwem. Już w 1836 r. ustanowiono zasady dotyczące przyszłych koncesji, stosunku towarzystw kolejowych do państwa, zasady gromadzenia kapitału i stosunków towarzystw między sobą. Postanowienia te zostały uzupełnione w 1837 r., po raz pierwszy w Niemczech, przez nadanie towarzystwom kolejowym prawa do ekspropriacji gruntu pod budowle kolejowe.

Przedsięwzięcia prywatne nie osiągnęły powodzenia i państwo musiało dokończyć budowę i przejąć nierentowne koleje. W końcu lat czterdziestych XIX w. prywatna była tylko linia Norymberga – Fürth i taka pozostała do czasu zamknięcia w 1922 r. Przyjęto zasadę, że kolej powinna być państwowa. Natomiast w Górnym Palatynacie (część Bawarii) do przełomu stuleci budowano tylko koleje prywatne. Część z nich otrzymała państwowe gwarancje[18].

W Saksonii państwo ustaliło dla budowy kolei takie zasady jak dla szos. Urzędnicy państwowi wytyczali trasę, nadawali prawo ekspropriacji i wspierali towarzystwa kolejowe w gromadzeniu kapitału. Po zbudowaniu prywatnej linii Lipsk – Drezno (1839 r.), w połowie lat czterdziestych upaństwowiono Kolej Sasko-Bawarską (*Sächsisch-Bayerische Bahn*) i od 1850 r. zapanował system państwowy. Koleje prywatne zaczęto znów budować od lat sześćdziesiątych.

15 Tamże, s. 24–25.
16 F. Caron, *France...*, s. 29.
17 R. Fremdling, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879*, Dortmund 1985, s. 159.
18 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 40.

Co prawda w 1869 r. landtag Saksonii wypowiedział się na rzecz koncesjonowania kolei prywatnych, ale ta polityka trwała tylko cztery lata[19].

Państwo pruskie uważało koleje za konkurencję dla szos zbudowanych ze środków państwowych, a także zagrożenie dla popytu na państwowe pożyczki. Rozciągnęło więc kontrolę nad kolejami. Ustawa z 1838 r. zastrzegała dla państwa prawo wydawania koncesji i przejęcia kolei za odszkodowaniem po upływie 30 lat[20]. Po kilku latach, od 1843 r., zdecydowano się na udzielanie gwarancji i bezpośredni udział w finansowaniu kolei prywatnych. Korzystając z praw wynikających z udzielania gwarancji państwo pruskie dążyło do przejmowania kolei i samo je budowało. Trwało to do 1858 r., kiedy to ½ pruskich kolei była prywatna, ¼ państwowa i ¼ pod zarządem państwowym. W latach sześćdziesiątych rząd sprzedawał akcje i obligacje kolei, aby sfinansować wydatki militarne[21].

Zbudowana w 1838 r. kolej Brunszwik (Brunschweig) – Wolfenbüttel w Hesji była pierwszą koleją państwową w Niemczech. W państwach heskich przyjęto najpierw system państwowy, ale w końcu rozwinął się system mieszany. W innych małych państwach przeważały koleje prywatne. Około 1850 r. przeważały w Niemczech koleje państwowe, obok nich istniały systemy mieszane, a całkowicie prywatne były wówczas koleje w Palatynacie i Meklemburgii. W 1870 r. koleje państwowe w Meklemburgii zostały sprzedane konsorcjum prywatnych banków z Darmstäter Bank na czele. To samo konsorcjum kupiło koleje państwowe w Brunszwiku w 1872 r. W Prusach natomiast od 1872 r. znów wzrósł udział kolei państwowych, czego powodem była m.in. aneksja obszarów z państwową siecią kolejową[22].

W Turyngii państwo zyskało znaczny wpływ na koleje poprzez udział w kapitale akcyjnym i udzielaniu gwarancji towarzystwom prywatnym. Badenia i Wirtembergia rozbudowywały sieć kolei państwowych. Pomimo dużych wydatków Bawaria pozostała przy systemie kolei państwowych. Zbudowano tam jednak kolej prywatną – *Bayerische Ostbahnen* (obszar między Monachium, Passawą, Norymbergą i Chebem)[23].

W Luksemburgu istniały dwa duże towarzystwa kolejowe. Pierwsza kolej (1857 r.) otrzymała pożyczkę od państwa. Drugie towarzystwo dostało wsparcie w postaci koncesji na wydobycie rudy żelaza. Koncesje przewidywały wykup przez państwo po 99 i 95 latach. Następny etap rozwoju to budowa kolei lokalnych wąskotorowych. One także otrzymały koncesje na wydobycie rudy. Na przełomie wieków państwo budowało koleje wąskotorowe i przekazywało je

19 Tamże, s. 41, 45.
20 L. v. Rönne, *Die Wege-Polizei und das Wege-Recht des Preussischen Staats*, Breslau 1852, s. 24–31. D. Eichholtz, *Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preussischen Eisenbahngeschichte*, Berlin 1962, s. 89–94, 98–99.
21 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 44.
22 Tamże, s. 43–44.
23 Tamże, s. 44–45.

w dzierżawę przedsiębiorstwom prywatnym. Luksemburg miał przez I wojną światową najgęstszą sieć w Europie, z czego ¼ stanowiły kolej wąskotorowe[24].

Pierwszą kolej w Holandii (Amsterdam – Haarlem) zbudowało prywatne Holenderskie Towarzystwo Kolejowe (*Hollandsche Ijzeren Spoorweg-Maatschappij*, HSM) w 1839 r. Przedłużono ją do Rotterdamu w 1847 r. Kapitał prywatny nie interesował się kolejami, ponieważ przewozy ładunków i pasażerów zapewniała szeroko rozgałęziona sieć kanałów. W 1860 r. przyjęto ustawę o budowie kolei państwowych, ale już w 1863 r. uchwalono wydzierżawienie ich na 50 lat, z umową odnawianą co 10 lat. Utworzono w tym celu Towarzystwo dla eksploatacji kolei państwowych (*Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen*) (SS). Tabor musiał dostarczyć dzierżawca. Obok HSM i SS powstawały jeszcze i inne prywatne towarzystwa[25].

W Austrii od lat trzydziestych kapitał prywatny budował koleje konne. Następnie, w latach 1841–1854 68% długości linii należało do państwa. Zmiana polityki w 1854 r. nie wynikała z niepowodzenia polityki kolejowej, ale prawdopodobnie z sytuacji gospodarczej i finansowej kraju. Wpływ idei liberalnych, które rozpowszechniały się wówczas w Europie, zaznaczył się w Austrii od 1854 r. przygotowaniem do sprzedaży, dla konsorcjum banków francuskich i austriackich, państwowych kopalni, hut i części lasów. Zezwolono teraz na udzielanie koncesji prywatnym przedsiębiorcom. Choć początkowo nie myślano o zmianie systemu to od 1855 r. do 1860 r. państwo sprzedało, z dużą stratą, praktycznie wszystkie swoje koleje wspomnianemu konsorcjum. Od lat sześćdziesiątych do początku XX w. prowadzono bezplanową politykę kolejową[26].

Po reformie Cesarstwa w 1867 r. Królestwo Węgier mogło prowadzić samodzielną politykę. Na jego terytorium było wówczas 2,2 tys. km kolei prywatnych i 125 km państwowych. Prywatne miały silne wsparcie państwa[27].

Pierwsza kolej w Rosji powstała w 1837 r., liczyła 27 km, łączyła Petersburg z Carskim Siołem. Znaczniejszym przedsięwzięciem była budowa kolei z Warszawy w kierunku granicy austriackiej. Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej nie ukończyło budowy i w 1842 r. przejął ją rząd[28]. Po tym doświadczeniu państwo samo zbudowało kolej Petersburg – Moskwa w 1851 r. Po wojnie krymskiej państwo stworzyło, poprzez udzielanie gwarancji, warunki dla przedsięwzięć prywatnych. Dla siebie zastrzegło prawo wykupu i ustalenia górnej granicy taryf[29]. Powstałe na tej zasadzie Towarzystwo (*Gławnoje obszcziestwo Rossijskich żelaznych dorog*) przejęło koleje państwowe, ale popadło w trudności i jego koleje oddano na 75 lat innym konsorcjom prywatnym, w tym

24 Tamże, s. 57.
25 Tamże, s. 54–56.
26 A. v. der Leyen, *Eisenbahnen (Politik)*, [w:] *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, red. J. Conrad i in., Bd. 3, Jena 1909, s. 869–870. M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 168–169.
27 A. v. der Leyen, *Eisenbahnen...*, s. 870.
28 J. Bloch, *Historya dróg żelaznych w Królestwie Polskim. Budowa i eksploatacja. Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rossyi*, t. I, Warszawa 1880, s. VI–VII .
29 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 64–65.

kolej warszawsko-wiedeńską w 1857 r. Inne jeszcze towarzystwo prywatne otrzymało koncesję dla linii warszawsko-bydgoskiej w 1857 r.[30]

Państwo musiało budować tam, gdzie nie chciał zaangażować się kapitał prywatny, a nie miało wystarczających środków na udzielenie gwarancji. Linie państwowe sprzedawano. Od 1870 r., kiedy wydano ukaz o liniach lokalnych, do przełomu wieków zbudowano 4,5 tys. km linii lokalnych, z czego większość była prywatna. Po sprzedaży linii państwowych, do 1881 r. w Rosji istniał system prywatny. Nastąpił wówczas trzykrotny wzrost długości linii. Wysokie były jednakże koszty gwarancji[31].

W Finlandii od początku, czyli od 1862 r., budowano koleje państwowe, szerokotorowe. Od lat siedemdziesiątych budowano koleje prywatne wąskotorowe (750 lub 600 mm) łączące miejscowości na wybrzeżu z głównymi liniami kolejowymi[32].

Pierwsza dłuższa linia kolejowa w Szwajcarii (Zurych – Baden) powstała w 1847 r. Sieć kolejowa rozwinęła się po 1848 r., kiedy Szwajcaria stała się państwem związkowym. Na podstawie doświadczeń kryzysu w Anglii angielscy eksperci w 1850 r. radzili, by Szwajcaria zbudowała system państwowy. Interesy partykularne jednak zwyciężyły i w 1852 r. wydano ustawę o systemie prywatnym. Koncesje miały otrzymywać kantony. Wspierały one i nadzorowały jako współwłaściciele towarzystwa prywatne, przyznając im prawo wywłaszczenia ziemi pod budowle kolejowe. Jednakże znaczenie państwa szwajcarskiego w sprawach kolejowych wzrastało. Ustawa kolejowa z 1872 r. przyznawała mu prawo udzielania koncesji i ustalania jednolitych norm budowy kolei[33].

Pierwszą kolej we Włoszech zbudował kapitał francuski w 1839 r. w Królestwie Obojga Sycylii. Po niepowodzeniach przedsięwzięć państwowych od 1855 r. wydawano koncesje tylko przedsiębiorstwom prywatnym. Do końca 1861 r. zbudowano 120 km linii, a 140 km znajdowało się w budowie. Pierwszy odcinek państwowej linii kolejowej w Królestwie Sardynii, Turyn – Genua, otwarto w 1848 r., a całość w 1853 r. Od 1850 r. zaczął powstawać system prywatny, ale ze znacznym udziałem państwa. Koncesji udzielano na 80–90 lat, połowę akcji przejmowało samo państwo lub też wspólnie z zainteresowanymi prowincjami, gminami, albo też gwarantowało oprocentowanie. Prowincje Sardynia i Piemont miały w końcu 1860 r. 850 km, prowincja Lombardia–Venetia 600 km kolei, zbudowanych głównie przez państwo. W pozostałych państwach włoskich koleje były prywatne[34].

W austriackiej części Włoch najpierw budowano koleje prywatne, które w latach 1850 i 1851 zostały upaństwowione. Sprzedano je w 1856 r. prywatnemu konsorcjum francusko-angielskiemu *k. k. priv. Creditanstalt für Handel und Gewerbe*. Było ono zdominowane przez Rotszyldów. Austria zorganizowała

30 J. Bloch, *Historya...*, s. X–XI, XIV. *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928, s. 1–2.
31 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 65–68.
32 Tamże, s. 67.
33 Tamże, s. 73–76.
34 Tamże, s. 81–82.

w państwach znajdujących się pod jej wpływem porozumienie w celu zbudowania sieci środkowo-włoskiej. Prywatne towarzystwo otrzymało gwarancje państw uczestniczących. W końcu nabyło je wspomniane już wyżej konsorcjum. Państwo austriackie gwarantowało 5,2 % czystego zysku.

Po zjednoczeniu Włoch w 1860 r. sieć została podzielona na włoską i austriacką. Kiedy państwo włoskie w połowie lat sześćdziesiątych XIX w. forsowało stworzenie towarzystw regionalnych, towarzystwo Rotszylda nabyło koleje piemonckie i uzyskało monopol w północnych Włoszech, od granicy francuskiej do Toskanii. Wobec zbyt niskich gwarancji państwa część austro-węgierska musiała pokrywać straty części włoskiej. Po utracie Wenecji Austria żądała pełnego finansowego rozdzielenia austriacko-węgierskiej Kolei Południowej (*Südbahn*) od włoskiej Kolei Górnej Italii (*Strade Ferrate dell`Alta Italia*). Po długich rokowaniach w 1875 r. ta ostatnia została nabyta przez państwo włoskie.

Po zjednoczeniu rząd włoski przyjął, że koleje będą budowane przez kapitał prywatny przy znacznym wpływie państwa, które chciało tworzyć sprzyjającą zjednoczeniu sieć, szczególnie taką, która wiązałaby północ z południem. Wobec potrzeb finansowych postanowiono w 1865 r. sprzedaż państwowych kolei. Jednakże wojna 1866 r. pogorszyła położenie kolei prywatnych. Wobec braku zgody parlamentu państwo musiało zwiększyć pomoc dla nich. Poza tym przejmowało linie prywatne i budowało nowe. Znów więc powstała sieć państwowa[35].

Pierwsze koleje w Danii zbudował w 1844 r. i 1847 r. kapitał prywatny, ale już w 1867 r. koleje na Jutlandii i Fionii zostały upaństwowione, a na Zelandii nastąpiło to w 1880 r. Przyjęto zasadę budowy głównych linii przez państwo, a lokalnych przez przedsiębiorstwa prywatne. Przed 1875 r. państwo dawało gwarancje oprocentowania, a później płaciło za ziemię i od 1894 r. przejmowało dużą część ($^2/_5$ do ¾) kapitału zakładowego. Miasta i gminy miały obowiązek współfinansowania kolei leżących na ich terytorium[36].

Parlament szwedzki uchwalił w latach 1847–1851 państwowe gwarancje dla towarzystwa prywatnego, w którym duży udział miał kapitał angielski. Negatywne doświadczenia spowodowały jednak, że parlament nie przyznał w 1851 r. gwarancji dla kolei Falun – Gävle. Według ustalonych w 1854 r. zasad główne linie miały być państwowe, drugorzędne prywatne. Ustawa z 1854 r. przyczyniła się do wzmocnienia i wsparcia przez państwo inicjatywy komun i regionalnych organizacji gospodarczych. Kapitał zagraniczny zachęcano do budowy kolei w Szwecji korzystnymi warunkami koncesji, a od połowy lat sześćdziesiątych pożyczkami do $^2/_3$ całych wydatków. Koleje te miały regionalne znaczenie i nie przynosiły zysku. W czasach kryzysu po 1873 r. państwo wspomagało je, ponieważ wykup byłby zbyt kosztowny[37].

35 Tamże, s. 83–85.
36 Tamże, s. 89.
37 Tamże, s. 91–93.

Ustawę kolejową uchwalił parlament Norwegii w 1848 r. W 1854 r. otwarto prywatną linię z Oslo do Eidsvoll (68 km). W 1857 r. parlament uchwalił budowę i eksploatację trzech kolei przez państwo. Gminy i osoby prywatne przejmowały część akcji i tworzyły „stowarzyszenia państwowe”[38].

Pierwszą publiczną kolej w Hiszpanii (Barcelona – Mataro) oddano do użytku w 1848 r. Państwo samo budowało koleje i kupowało też prywatne, wydzierżawiając następnie ich eksploatację. W latach pięćdziesiątych i na początku sześćdziesiątych długość kolei wzrosła z 475 km w 1855 r. do 4,8 tys. km w 1865 r. Przyjęto szeroki tor, co podwyższało koszty w komunikacji z Francją[39].

Pierwszą koncesję państwo portugalskie udzieliło angielskiej spółce w 1853 r. na linię Lizbona – Santarem. W 1857 r. wykupiło jednak akcje tej, będącej jeszcze w budowie, kolei. W 1859 r. dalszą budowę do Porto i granicy przekazało hiszpańskiej spółce akcyjnej z koncesją na 99 lat i finansowymi gwarancjami. Ustaliła się zasada, że tam gdzie spodziewano się dużych przewozów, a więc w środkowej Portugalii, działały przedsiębiorstwa prywatne[40].

Kolej w dzisiejszej Turcji między Smyrną (Izmir) a Sediköy została otwarta w 1858 r. Zaangażowanie brytyjskie w Turcji i na Bałkanach powodowało, że zastosowano tam normalny rozstaw szyn. Powolny rozwój kolei na tureckich Bałkanach wynikał z obawy przed ich europeizacją. Brytyjskie towarzystwo zbudowało w 1860 r. linię z Konstancy do Cernavody, a potem w 1866 r. linię Warna – Rutschuk (Russe). Miały one znaczenie militarne. Państwo udzieliło koncesji na 99 lat i zobowiązywało się do dotacji. Ze względu na złe wyniki kupiło tę kolej już w 1869 r., ale eksploatację pozostawiło towarzystwu angielskiemu. W 1873 r. wydzierżawiono eksploatację tej kolei towarzystwu prywatnemu barona Hirscha[41].

W Rumunii, wobec braku środków, państwo oddało budowę kolei towarzystwu brytyjskiemu. W 1869 r. zbudowano linię z Giurgiu nad Dunajem do Bukaresztu. Dalszą budowę kolei powierzono pruskiemu konsorcjum Henry`ego Strousberga. Państwo gwarantowało oprocentowanie kapitału[42].

Pod koniec lat sześćdziesiątych rząd turecki uznał za konieczną budowę kolei w Turcji europejskiej. Zapewnił prywatnemu konsorcjum subwencje budowlane i gwarancje zysku na kilometr linii. Kiedy jednak rząd nie wypełnił swoich zobowiązań koncesja została zwrócona. Wydarzenia polityczne powstrzymały rozbudowę sieci kolejowej na Bałkanach[43].

Ze względu na swoje położenie, znaczenie żeglugi i brak środków, Grecja późno rozpoczęła budowę sieci kolejowej. Dopiero w 1869 r. powstała pierwsza kolej Ateny – Pireus będąca przedsięwzięciem prywatnym[44].

38 Tamże, s. 95–96.
39 Tamże, s. 97–98.
40 Tamże, s. 99.
41 Tamże, s. 99–100.
42 Tamże, s. 104.
43 Tamże, s. 101.
44 Tamże, s. 109.

Upaństwowienie kolei od połowy lat siedemdziesiątych XIX w.

Ogromne sumy odszkodowań wojennych wypłaconych przez Francję Niemcom po wojnie 1870/1871 i łatwiejsze zakładanie spółek akcyjnych, także kolejowych, wywołały falę spekulacji w Niemczech. W 1873 r. nastąpiło załamanie na giełdach w Niemczech i całej Europie. Depresja, która po tym nastąpiła, osłabiła inicjatywę prywatną. W Saksonii państwo przejmowało koleje od upadających towarzystw kolejowych, w tym linię Lipsk – Drezno w 1876 r. Od 1878 r. nastąpiła kolejna fala upaństwowienia. Pozostałe koleje prywatne znalazły się pod zarządem państwowym i były stopniowo przejmowane przez państwo.

Konstytucja Rzeszy stanowiła tylko o nadzorze Rzeszy nad kolejami w Niemczech, (wyłączona z tego była Bawaria). Zapowiadała ujednolicenie taryf i regulaminów eksploatacji. W tym celu powstał w 1873 r. Urząd Kolei Rzeszy (*Reichseisenbahnamt*) Wprowadził on pewne jednolite normy techniczne, uzgodniono na konferencjach w latach 1876 i 1877 jednolity system taryf i taryfę maksymalną. Nie udało się jednak osiągnąć zadawalających rezultatów w tym zakresie[45].

Względy polityczne zdecydowały o upaństwowieniu w 1875 r. także Bayerische Ostbahnen. Ponieważ Prusy forsowały stworzenie Kolei Rzeszy (*Reichsbahn*) większe państwa niemieckie obawiając się zagrożenia suwerenności i wolności handlu, starały się mieć koleje w swoim ręku[46]. Koleje drugiego rzędu częściowo były budowane i eksploatowane przez państwo, częściowo przez gminy. W Bawarii na lewym brzegu Renu państwo wspierało je udzielając gwarancji, a od 1909 r. zostały przejęte na własność i eksploatację przez państwo[47].

Plan Otto von Bismarcka stworzenia Kolei Rzeszy napotkał na opór innych państw niemieckich, a także w samych Prusach. Wobec tego państwo pruskie zaczęło powiększać własną sieć kolejową, budowało, a także przejmowało upadające koleje. W 1878 r. 30% linii należało do państwa pruskiego, 20% znajdowało się pod zarządem państwowym. Depresja gospodarcza od połowy lat siedemdziesiątych osłabiała opór przeciw upaństwowieniu. Dzięki zakupowi tanich akcji przedstawiciele państwa mogli przeprowadzić stosowne uchwały akcjonariuszy. Ustawę przyjęto w 1879 r. z uzasadnieniem, że stan kolei wymaga jej upaństwowienia. Istotnym czynnikiem było rozpoczęcie przez Bismarcka polityki protekcjonizmu, w czym mogła pomóc odpowiednia polityka taryfowa. Zainteresowani byli tym też junkrzy na wschodzie Prus. Następne ustawy o upaństwowieniu wydano w latach osiemdziesiątych, największe nasilenie nastąpiło w latach 1887–1890 i na koniec w 1903 r.[48] W 1878 r. ogłoszony został we Francji plan Freycineta (Charles de Freycinet, minister robót publicznych)

45 A. v. der Leyen, *Eisenbahnen...*, s. 863–864. M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 46.
46 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 46.
47 A. v. der Leyen, *Eisenbahnen...*, s. 866.
48 S. Schwann, *Rola budżetu państwowego w pruskiej polityce kolejowej w XIX wieku*, „Przegląd Zachodni" 1957, nr 4, s. 355–358. A. Piątkowski, *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „Zapiski Historyczne" 2001, z. 4, s. 127.

i w tymże czasie zapoczątkowano w Prusach upaństwowienie. Można przypuszczać, że ze względu na stosunki między Francją a Niemcami nie było to zbiegiem okoliczności.

Upaństwowienie kolei w Hesji rozpoczęło się w 1890 r., ukończone zostało jednak dopiero z pomocą Prus w 1896 r. Kiedy pojawił się projekt upaństwowienia Kolei Ludwika (*Hessiche Ludwigsbahn*) biegnącej w dużej części przez terytorium Księstwa Hesji, Prusy zawarły z nim układ w 1896 r., który tworzył Prusko-Heską Wspólnotę Eksploatacyjną (*Preussisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft*). Powstały wówczas koleje prusko-heskie eksploatowane przez koleje pruskie. Hesja otrzymywała za to odpowiednie odszkodowanie. Układ z 1901 r. między Prusami, Badenią i Hesją oddawał w zarząd Wspólnoty kolej Main – Neckar[49].

Bawaria ostatecznie upaństwowiła w 1908 r. koleje w Palatynacie (810 km), ostatnią dużą sieć kolei prywatnych w Niemczech.

Kiedy zbudowane zostały główne linie kolejowe zwrócono uwagę na budowę kolei lokalnych. Odpowiednie ustawy przyjęto w 1869 r. w Badenii i Bawarii. Według ustawy bawarskiej z 1882 r. pozyskanie gruntu i prace ziemne miały odbywać się na koszt lokalnych interesantów, resztę pokrywano z oszczędności funduszu budowlanego kolei państwowych lub też zapewniano towarzystwom prywatnym bezzwrotne dotacje. Saksonia przyjęła podobną ustawę jeszcze w 1879 r.[50]

W tymże czasie także w Prusach rozpoczęła się budowa linii kolejowych drugiego rzędu przez przedsiębiorstwa prywatne lub samorząd. Otrzymywały one pomoc państwa w postaci udziału w kapitale akcyjnym, pożyczek, subwencji bezzwrotnych, gwarancji, przydziału materiałów i gruntu pod budowę. Od 1880 r. wydano do 1887 r. siedem takich ustaw. Obok kosztów upaństwowienia, rekompensowanych z dochodów przejętych kolei, państwo pruskie ponosiło też znaczne koszty udziału w budowie kolei drugiego rzędu, a następnie też i sieci kolei trzeciego rzędu od 1892 r.[51]

We Francji koleje były prywatne, ale pod nadzorem i przy udziale państwa powstał monopol kilku towarzystw kolejowych. Każde z nich miało swój obszar działania. Od 1878 r. powstawała niewielka sieć kolei państwowych. Towarzystwa prywatne miały w 1904 r. 34,9 tys. km, państwowe 2,8 tys. km linii. W styczniu 1878 r. został ogłoszony Plan Freycineta dotyczący planowanej rozbudowy sieci transportu (nie tylko kolei ale i dróg wodnych). Realizując ten plan w 1883 r. państwo zawarło układ z sześcioma towarzystwami o rozbudowie ich sieci kolejowej i przejęciu eksploatacji deficytowych linii państwowych. Państwo brało na siebie dużą część kosztów budowy nowych linii. Wszystkie kompanie prywatne miały gwarancje dla swoich akcji i obligacji. Jeśli zysk przekraczał określony poziom to jego część miała przypadać państwu. Duże obciążenie

49 A. Piątkowski, *Etapy...,* s. 128.
50 M. Klenner, *Eisenbahn...,* s. 49.
51 S. Schwann, *Rola...,* s. 363–364.

dla państwa z tytułu gwarancji powodowało, że prawie każdego roku odbywała się debata parlamentarna w sprawie upaństwowienia kolei[52].

Pod naciskiem państwa koleje prywatne w Belgii grupowały się. Od początku lat siedemdziesiątych powoli następował powrót do systemu państwowego. W 1897 r. ostatecznie udało się państwu nabyć największą sieć kolejową w Belgii, a w 1907 r. istniejące jeszcze koleje prywatne. W 1884 r., powstało Narodowe Towarzystwo Kolei Wicynalnych (*Société nationale des chemins de fer vicinaux*), które budowało pod ścisłym nadzorem państwa, z finansowym udziałem państwa, prowincji i gmin. Większość z nich była wąskotorowa. Długość sieci tych kolei była niewiele krótsza od kolei głównych[53].

Państwo holenderskie ponosiło znaczne koszty polityki rozpoczętej w 1863 r. Dochodziło do konfliktów na tle niejasnych zasad konkurencji, taryf, złych warunków pracy i niskich płac. Przejścia do sytemu państwowego odbyło się jednak najpierw w 1890 r., kiedy państwo kupiło Holenderską Kolej Renu (*Nederlandsche Rhijnspoorweg–Maatschappij*) i wydzierżawiło ją SS i HSM. Odtąd prawie wszystkie koleje należały do państwa. Ustalono zasady konkurencji między tymi towarzystwami. Budżet państwa rezygnował z dochodów wydzierżawionych kolei państwowych. W 1876 r. wydano ustawę o budowie kolei lokalnych bez ograniczeń, jakim podlegały główne[54].

W latach sześćdziesiątych XIX w. w Austrii nastąpił okres chaotycznej polityki kolejowej. Wydawano koncesję za koncesją i państwo zapewniało prywatnym spółkom wsparcie w różnej formie, głównie gwarancji oprocentowania. Środkiem zaradczym na rosnące obciążenie państwa mogła być kontrola tych prywatnych przedsiębiorstw. Dlatego w 1877 r., po długiej batalii parlamentarnej, wydano prawo, że państwo może przejąć eksploatację tych gwarantowanych kolei, którym w ciągu ostatnich pięciu latach musiano pokrywać rocznie więcej niż połowę gwarantowanego czystego zysku. Po dwóch latach rząd uczynił z tego użytek i od 1880 r. przejął Kolej Kronprinza Rudolfa (*Kronprinz-Rudolf-Bahn*). W 1881 r. nabyto Kolej Cesarzowej Elżbiety (*Kaiserin-Elisabeth--Bahn*). Układ w tej sprawie był wzorowany na pierwszych pruskich układach o upaństwowieniu. Potem nastąpiła budowa kolei przez państwo. Jednakże długotrwała obstrukcja parlamentarna spowodowała, że nabycie dalszych kolei prywatnych nie było możliwe. Dopiero w 1906 r. zakupiono Kolej Cesarza Ferdynanda – Kolej Północną (*k.k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,* KFNB) i Ostrawa – Frýdlant (*k.k. priv. Ostrau-Friedländer-Bahn*), w sumie 1,3 tys. km, W 1908 r. państwo nabyło czeską Kolej Północną (*Nordbahn*). Od 1909 r., po nabyciu kolejnych kolei, 81,9% całej sieci kolei austriackich należała do państwa[55].

Na Węgrzech kryzys finansowy 1873 r. zwrócił uwagę rządu na regulacje w zakresie kolei. Od połowy lat siedemdziesiątych rozpoczęto wykup przez

52 A. v. der Leyen, *Eisenbahnen...*, s. 875–877. F. Caron, *France...*, s. 29.
53 A. v. der Leyen, *Eisenbahnen...*, s. 873–874. M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 52.
54 A. v. der Leyen, *Eisenbahnen...*, s. 874. M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 56–57.
55 A. v. der Leyen, Eisenbahnen..., s. 870.

państwo. Na początku 1906 r. było tam 15,5 tys. km kolei państwowych i przez państwo eksploatowanych, a długość linii w prywatnej eksploatacji wynosiła 31,5 tys. km[56].

Powołana w 1878 r. komisja zaleciła w 1881 r. rządowi rosyjskiemu zwrot ku systemowi kolei państwowej. Państwo podjęło budowę z własnych środków linii o znaczeniu militarnym i gospodarczym, a także upaństwowiło ważne strategicznie linie w europejskiej części państwa biegnące do lub w pobliżu granicy, jak np. w 1912 r. Kolej Warszawsko-Wiedeńską[57]. Podczas gdy w 1880 r. w części europejskiej Rosji wszystkie koleje były prywatne, w 1906 r. już 69% stanowiły państwowe. Mniej ważne linie lokalne pozostawiono przedsiębiorstwom prywatnym. Od lat dziewięćdziesiątych rząd rosyjski realizował połączenie kolei fińskich z siecią kolei rosyjskich[58].

Niepewna sytuacja dotycząca upaństwowienia kolei w Szwajcarii zniechęcała przedsiębiorstwa prywatne do inwestycji. Argumentem za upaństwowieniem był zbyt duży udział zagranicznego kapitału prywatnego. Plebiscyt w 1898 r. większością $^{2}/_{3}$ głosów zadecydował o wykupieniu przez państwo pięciu wielkich towarzystw prywatnych. Utworzono Szwajcarskie Koleje Związkowe (*Schweizerische Bundesbahnen* (SBB) / *Chemins de fer fédéraux suisses* (CFF) / *Ferrovie federali svizzerie* (FFS). Nie zostały upaństwowione liczne, w części wąskotorowe, koleje o lokalnym znaczeniu[59].

W 1885 r. koleje włoskie podzielono na grupy regionalne, które państwo wydzierżawiło towarzystwom prywatnym. Polityka państwa, aby wykorzystać koleje do scalenia kraju, prowadziła do sporów z dzierżawcami[60]. Trwająca długie lata niepewność oraz brak rozstrzygnięcia powodowały, że ani towarzystwa prywatne, ani państwo nie inwestowały w utrzymanie kolei, co skutkowało pogarszaniem się stanu sieci i taboru[61]. Kiedy upływał termin obowiązywania układów w 1905 r. przeważyła opinia o konieczności przejęcia trzech dzierżawionych sieci w zarząd państwowy, podobnie jak to było Holandii. W 1905 r. długość sieci w państwowej eksploatacji wynosiła 10 tys. km, a po zakupie włoskiej Kolei Południowej (*Societá Italiana per le Strade Ferrate Meridionali*) w 1906 r. – 13 tys. km. Poza tym, od końca XIX w. powstawały liczne lokalne koleje ze znacznym wsparciem państwa[62]. Przejęcie ich w zarząd państwa nie dało pożądanych rezultatów. Koleje nie wywiązywały się ze swoich zadań. Środkiem zaradczym miało być uniezależnienie w 1907 r. zarządu kolei od Ministerstwa Robót Publicznych (*Ministero dei Lavatori Pubblici*)[63].

56 Tamże.
57 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 71.
58 A. v. der Leyen, *Eisenbahnen...*, s. 871–872. M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 67, 69.
59 M. Klenner, *Eisenbahn...,* s. 77–79.
60 Tamże, s. 86.
61 F. Tajani, *Railway Nationalisation in Italy*, „The Economic Journal" 1908, nr 71, s. 404, 406 (http//www.jstor.org).
62 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 87.
63 F. Tajani, *Railway...*, s. 409.

Konkurencja żeglugi morskiej, ukształtowanie i zaludnienie półwyspu oraz historycznie odziedziczony podział kraju, negatywnie wpływały na zyski towarzystw kolejowych, budżet państwa i gospodarkę we Włoszech. Negatywne znaczenie miały też częste zmiany polityki państwa wobec kolei. Jednakże dzięki zaangażowaniu państwa powstała sieć kolei zadawalająca także w aspekcie militarnym[64].

Koleje prywatne na Jutlandii i Fionii zostały upaństwowione już w 1867 r., na Zelandii w 1880 r. Przyjęto zasadę, ze główne linie w Danii powinny być państwowe, a lokalne powinien budować i eksploatować kapitał prywatny. Przed 1875 r. państwo duńskie udzielało gwarancji z reguły na 4%, po 1875 r. przejmowało akcje, a później płaciło za wywłaszczenie ziemi, a od 1894 r. przejmowało bezzwrotnie od $^{2}/_{5}$ do ¾ kapitału zakładowego bez żądania zwrotu. Miasta i gminy na początku XX w. pokrywały część kosztów państwowych linii kolejowych leżących na ich terenie. System motywacji dla kierownictwa kolei państwowych od początku XX w. polegał na procentowym udziale w zysku, jeśli wynosił on ponad 2% kapitału zakładowego[65].

Na przełomie wieków państwo szwedzkie zaczęło wykupywanie kolei, jednak przed 1914 r. jeszcze $^{2}/_{3}$ tamtejszej sieci kolejowej była prywatna. Na niski zysk z eksploatacji kolei państwowych wpływały wyższe niż na kolejach prywatnych płace urzędników i niskie taryfy. Zaangażowanie państwa w rozwój kolei sprzyjało uprzemysłowieniu Szwecji[66].

W czasie kryzysu 1873 r. inwestorzy prywatni wycofali się z Norwegii. W okresie 1874–1875 rozpoczęto realizację planu budowy sieci kolei państwowych mających objąć cały kraj. Zbudowano 320 km i w latach 1875–1890 budowa ustała. Następnie parlament uchwalił budowę kolei przez państwo już bez udziału gmin i osób prywatnych w kapitale akcyjnym, choć obciążono zainteresowanych wydatkami na pozyskanie terenu i podatkami na rzecz tych inwestycji. Koleje wspierało państwo przez zwolnienia od podatków i dotacje do kilometrów drogi kolejowej, co powodowało wydłużanie tras bez technicznego uzasadnienia. Materiały do budowy zwolnione były do 1891 r. od cła. Państwo ustalało też taryfy maksymalne[67]. Niezbyt dobre wyniki towarzystw kolejowych poprawiły się przed I wojną światową.

W Hiszpanii pod koniec XIX w. dominowały cztery duże kompanie. W największej z nich Hiszpańskiej Kolei Północnej (*Compania de los Caminos de Hierro del Norte de Espana*, 4 tys. km) przeważający udział miał kapitał francuski[68].

W Portugalii do państwa należała $^{1}/_{3}$ linii kolejowych. Znajdowały się one na najuboższych obszarach, na północy i południu kraju. W środkowej części kraju koleje zbudował kapitał prywatny francuski i niemiecki. Sieci tych dwóch

64 M. Klenner, *Eisenbahn...,* s. 88.
65 Tamże, s. 89.
66 Tamże, s. 94–95.
67 Tamże, s. 95–96.
68 Tamże, s. 98.

największych miały szeroki tor. Pozostałe koleje prywatne o lokalnym znaczeniu miały tor węższy od normalnego[69].

W nowych państwach bałkańskich koleje miały być państwowe aby utrzymać niezależność polityczną i gospodarczą, realizować zadania militarne, a także zrealizować postanowienia kongresu berlińskiego z 1878 r. o budowie kolei z Europy Środkowej do Turcji. Do tego bowiem musiały się zobowiązać Serbia i Bułgaria.

W 1888 r. nastąpiło przymusowe przejęcie eksploatacji kolei w Rumunii przez państwo. Układ z 1889 r. przewidywał wypłacanie przedsiębiorstwu prywatnemu, przez cały okres koncesji, gwarantowanej sumy rocznej. W 1894 r. podobny układ zawarto z rządem austriackim dla linii austriackich. Od tego czasu państwo budowało i eksploatowało koleje.

Bułgaria od początku zaplanowała i budowała państwowy system kolei, co dało w rezultacie sieć, gęstą w skali bałkańskiej, odpowiadająca potrzebom kraju. Od 1908 r. już cała sieć kolejowa była państwowa.

Koleje w Serbii zbudowało w latach 1884–1887 prywatne towarzystwo austriacko-francuskie (*Compagnie de Construction et de l`Exploitation des Chemins de fer de l`etat Serbe*), które otrzymało gwarancje państwa. Właścicielem było państwo, eksploatację oddano wspomnianym towarzystwom prywatnym. W 1889 r. państwo przejęło eksploatację wszystkich dotychczas zbudowanych linii (540 km). Potem, od 1890 r., budowało przede wszystkim koleje wąskotorowe (760 mm). Na zajętym po wojnie bałkańskiej terenie Macedonii Serbia zyskała 400 km linii[70].

W 1909 r. angielskie towarzystwo zbudowało linię kolejową na północy Grecji do granicy tureckiej. Dopiero po odebraniu Turcji w latach 1912–1913 regionu Salonik, w 1916 r. Grecja zyskała połączenie kolejowe z innymi krajami Europy. Od lat osiemdziesiątych XIX w. rozwinęła się budowa wąskotorowych linii prywatnych dla zaspokojenia potrzeb lokalnych. Państwo, w kilku przypadkach, miało w nich udział przekazując grunt i udzielając dotacji. Towarzystwa prywatne miały odstępować państwu część zysku powyżej pewnej wysokości. Państwo udzielało koncesji z reguły na 99 lat i zapewniało sobie prawo zakupu kolei po upływie określonego czasu[71].

W działaniach na rzecz upaństwowienia wyraźny był motyw ekonomiczny. Kiedy ciężar gwarancji, dotacji stawał się zbyt duży, pojawiały się postulaty przejęcia kolei prywatnych przez państwo. Z drugiej strony wykazywano wyższe koszty utrzymania kolei państwowych niż prywatnych, nawet łącznie z gwarancjami i innymi wydatkami. Dla kolei w Rosji komisja rządowa sporządziła raport dla lat 1891–1913. Długość kolei prywatnych stanowiła nieco mniej niż połowę długości państwowych. Dopłaty do kolei prywatnych stanowiły 5,8% dopłat do kolei państwowych. W 1911 r. we Francji dochód brutto kolei państwowych był niższy niż na kolejach prywatnych. Austriackie KFNB i galicyjska

69 A. v. der Leyen, *Eisenbahnen...*, s. 878. M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 99.
70 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 106–108.
71 Tamże, s. 110.

Kolej Karola Ludwika (*Carl-Ludwig Bahn,* CLB) zakupione w 1907 i 1908 r. przyniosły deficyt. KFNB przynosząca przed upaństwowieniem 6% dywidendy teraz przynosiła straty[72].

Tabela 1. Czysty zysk (%) w relacji do kapitału zakładowego kolei

Państwo	Lata		
	1885	**1895**	**1905**
Niemcy (cała sieć)	4,5	5,8	5,8
Pruskie koleje państwowe	5,0	6,8	7,3
Austro-Wegry (cała sieć)	4,6	2,9	3,1
Francja (I – rzędu)	3,7	3,7	4,3
Szwajcaria (cała sieć)	3,3	3,8	4,3
Wlk.Brytania i Irlandia (cała sieć)	4,0	3,8	3,4
Rosja (I – rzędu)	3,6	—	—
Belgia (koleje państwowe)	4,0	4,4	4,0
Szwecja (koleje państwowe)	3,1	3,2	3,5

Źródło: K. Wiedenfeld, *Eisenbahnstatistik*, [w:] *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*. red. J. Conrad i in., Bd 3, Jena 1909, s. 911

Z tabeli 1 wynika, że dobre wyniki miały koleje państwowe w Belgii, a najlepsze miały koleje państwowe w Prusach i Niemczech. Wynikało to nie tylko z dobrze zorganizowanej gospodarki kolejowej, ale i ze stosunkowo wysokich taryf. Jednym z celów upaństwowienia było kształtowanie taryf w interesie społecznym i gospodarczym. W przypadku Niemiec przeciętna opłata za tonę i kilometr była o 7% wyższa od opłaty w Rosji i 3% wyższa niż we Francji, gdzie występował system mieszany[73].

1 stycznia 1911 r. udział kolei prywatnych w całkowitej długości linii kolejowych na świecie wynosił 70%, a w Europie stanowił 46,3%[74]. W Europie przed I wojną światową było kilka krajów z wyłącznie prywatnymi kolejami: Wielka Brytania, Hiszpania, Turcja (europejska), Grecja. Krajem z wyłącznie państwową siecią była Bośnia i Hercegowina. Do krajów z niewielkim i średnim udziałem kolei państwowych należały: Francja – 17,9%, Szwecja – 31,3%, Portugalia

72 J. Gieysztor, *Eksploatacja handlowa kolei żelaznych*, Warszawa 1931, s. 169–172.
73 Tamże, s. 173.
74 Tamże, s. 163, 164.

– 37,1%, Luksemburg – 37%, Węgry – 41,2%, Belgia – 50,8%. Ponad połowę kolei państwowych miały: Holandia – 53,6%, Dania – 55,5%, Austria – 57,7%, Szwajcaria – 58,2%, Rosja Europejska i Finlandia – 58,5%. Największy udział własności państwa występował w Serbii – 72,2%, Norwegii – 81,0%, we Włoszech – 83,8%, Rumunii – 88,4%, Bułgarii – 89,3%, i w Niemczech – 91,1%[75].

Dominacja systemu kolei państwowych (1919 – początek lat dziewięćdziesiątych XX w.)

W czasie I wojny światowej państwa walczące kontrolowały koleje. Dotyczy to także krajów, w których istniał system kolei prywatnych lub system mieszany. W Wielkiej Brytanii zastosowano prawo z 1871 r. aby poddać kolej bezpośredniej kontroli rządu poprzez komitet wykonawczy głównych zarządów 10 największych towarzystw kolejowych[76]. We Francji działała centralna komisja złożona z władz wojskowych i przedstawicieli poszczególnych sieci kolejowych[77]. Koleje w Rzeszy zostały zmilitaryzowane, podporządkowane władzom wojskowym. W czasie wojny postępowało ujednolicenie zarządu, eksploatacji i gospodarowania. Powstało kierownictwo eksploatacji na czas wojny przy pruskim ministerstwie robót publicznych. Miały tam swoje przedstawicielstwa krajowe zarządy kolei i szef kolei polowych[78].

W 1917 r. i 1918 r. w parlamencie Rzeszy został podniesiony problem scalenia i ujednolicenia działania kolei pod względem finansowym i eksploatacyjnym przy zachowaniu samodzielności zarządów kolei poszczególnych państw. Konstytucja republiki przewidywała, w artykule 89., utworzenie Kolei Rzeszy[79].

W marcu 1920 r. zostało zawarte porozumienie między Rzeszą a krajami Rzeszy o przejęciu własności ich kolei za odszkodowaniem[80]. Ze strony związku niemieckich przemysłowców pojawiły się w 1921 r. postulaty przejęcia kolei Rzeszy w zarząd prywatny. Miało to sprzyjać uzdrowieniu kolei[81].

W lutym 1924 r. utworzono przedsiębiorstwo Koleje Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn*, DR), które miało się samofinansować. Zostało ono w sierpniu 1924 r. przekształcone w *Deutsche Reichsbahn – Gesellschaft* (DRG), korporację prawa publicznego, której akcjonariuszami była Rzesza i kraje Rzeszy. Miało to służyć wypełnieniu zobowiązań wynikających z układu w sprawie spłaty reparacji wojennych z 1924 r. Przedsiębiorstwa te były kontrolowane przez państwa, które miały otrzymać odszkodowania. Koleje prywatne zostały ujęte w grupie odszkodowań od przemysłu i miały przeciwnie do DRG znaczne ulgi[82].

75 Na podstawie M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 213.
76 Ph.S. Bagwell, *The Transport...,* s. 170.
77 E.A. Pratt, *The Rise of Rail – Power in War and Conquest 1833–1914*, London 1915, s. 151.
78 *Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart*, Bd. 1. Berlin 1923, s. 22, 35.
79 Tamże, s. 35–36.
80 Tamże, s. 37.
81 Tamże, s. 43.
82 *Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart*, Berlin 1927, s. 12–13, 18, 20.

W kwietniu 1934 r. ustawa o uproszczeniu i obniżeniu kosztów zarządu kolei zniosła układ państwowy między krajami niemieckimi a Rzeszą z 1920 r.[83] W warunkach reżimu nazistowskiego koleje nie mogły działać jako przedsiębiorstwo komercyjne. Ostatecznie w 1937 r. DRG zostały przejęte w bezpośredni zarząd państwa. Zadania dyrekcji generalnej zostały przekazane ministrowi komunikacji Rzeszy. Zatrudnieni w DRG stali się pracownikami państwowymi[84]. Ustawa z lipca 1939 r. usunęła w sposób formalny obowiązki kolei dotyczące odszkodowań wojennych. W przeciwieństwie do ustaw z 1924 r. i 1930 r. ustawa z 1939 r. podkreślała, że koleje mają służyć potrzebom narodu i gospodarki niemieckiej[85].

We Francji istniało pięć sieci regionalnych, w tym dwie państwowe. Były one powiązane administracyjnie, a także poprzez wspólny fundusz, do którego trafiały nadwyżki z dochodów towarzystw kolejowych i z którego pokrywano deficyty. Ten wspólny fundusz zastąpił wcześniejsze gwarancje dla poszczególnych towarzystw. W czasie wojny koleje eksploatowało państwo. W 1921 r. państwo i towarzystwa kolejowe zawarły układ, zgodnie z którym państwo pokrywało deficyt kolei, który powstał w czasie wojny i wydatki na nowe inwestycje kolejowe. Jednocześnie dążono do koordynacji działań technicznych i eksploatacyjnych, planowania rozwoju sieci kolejowej, ujednolicenia taryf kolejowych, warunków przewozu. Mimo tego koleje francuskie były coraz bardziej zadłużone[86]. Koszty eksploatacji wzrosły po wprowadzeniu w 1937 r. na kolejach ośmiogodzinnego dnia pracy. Ostatecznie w sierpniu 1937 r. rząd Frontu Ludowego wydał dekret dotyczący nacjonalizacji prywatnych przewoźników. W ten sposób skończył się prywatny zarząd kolei. Układ między ministrem robót publicznych i siedmioma wielkimi sieciami kolejowymi, mający obowiązywać do 1982 r., postanawiał o utworzeniu Narodowej Kompanii Kolejowej (*Société nationale des chemins de fer Français*, SNCF). Administrował nią komitet przedstawicieli władz państwowych, reprezentantów prywatnych towarzystw i akcjonariuszy. Nie była to właściwie nacjonalizacja, lecz „centralizacja". Towarzystwa prywatne zachowały swoją osobowość prawną[87]. Powodem przejęcia przez państwo eksploatacji było dążenie do koordynacji transportu kolejowego i drogowego w skali kraju. W 1937 r. został wydany dekret o koordynacji transportu kolejowego i drogowego[88].

Powstałe po I wojnie Czechosłowacja, Jugosławia, Polska, Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia przejęły koleje państwowe dawnych państw[89]. Nacjonalizację

83 *Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn 1937*, Berlin 1938, s. 93.
84 Tamże, s. 3, 8; P.A. Schymanietz, *Die Organisation der deutschen Eisenbahnen 1835–1975,* Freiburg 1977, s. 39.
85 P.A. Schymanietz, *Die Organisation...*, s. 39.
86 H. Dougall, *Railway Nationalization and Transport Co-ordination in France*, „Journal of Political Economy" 1938, nr 2, s. 218–219 (http//www.jstor.org).
87 Tamże, s. 221–224.
88 Tamże, s. 227.
89 P. Wohl, A. Albitreccia, *Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt*, Berlin 1935, s. 111, 115, 117, 118. A. v. Gadolin, *Finnland – Vergangenheit und Gegenwart*, Königsberg (Pr)–Berlin 1943, s. 202.

kolei zakończono w Rumunii w 1929 r.[90] W Holandii upaństwowienie postępowało stopniowo od 1917 do 1937 r.[91] W Hiszpanii koleje upaństwowiono krótko po wojnie domowej w 1941 r.[92] W Rosji sowieckiej przejęcie przez państwo wszystkich kolei stanowiło część procesu upaństwowienia całej gospodarki.

Koleje państwowe w niektórych krajach zyskiwały autonomię, czyli służąc interesowi publicznemu miały działać na zasadach kupieckich, a więc koszty pokrywać z dochodów. W Czechosłowacji następowało to od 1922 r., na Węgrzech od 1926 r., w Rumunii w 1929 r. W Szwecji zarząd kolei państwowych był stosunkowo samodzielny. Określono go jako formę przejściową między scentralizowanym zarządem państwowym i systemem autonomicznym Natomiast etat kolei litewskich był częścią budżetu państwa[93].

Państwo polskie przejęło w sposób faktyczny, później prawny, koleje będące własnością państw zaborczych. Przejęło także eksploatację kolei prywatnych. Na początku 1919 r. kolejami kierowało Ministerstwo Kolei Żelaznych, od 1924 r. pod nazwą Ministerstwo Kolei, a od 1926 r. Ministerstwo Komunikacji[94].

Sumę wydatków kolei ustalano drogą ustawy. Większą swobodę działania dawała komercjalizacja. Odpowiednie rozporządzenie wydał prezydent w grudniu 1924 r. Zostało ono zniesione przed wejściem w życie. W 1926 r. powołano przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe. Nie zostały jednak wydane przepisy wykonawcze. Państwo zachowywało kontrolę nad przedsiębiorstwem. Rozporządzeniem z 1930 r. zmieniono przepisy o komercjalizacji PKP z 1926 r. PKP jako przedsiębiorstwo eksploatacyjne otrzymało w zarząd powierniczy i użytkowanie majątek kolejowy administrowany dotychczas bezpośrednio przez Ministerstwo Komunikacji, majątek ruchomy przeszedł na własność przedsiębiorstwa[95].

Głównym kierunkiem polityki kolejowej w Polsce było rozszerzanie państwowego stanu posiadania. Wykupywano, szczególnie w latach trzydziestych, linie kolejowe będące własnością spółek akcyjnych i samorządów. W latach 1931–1933 państwo wykupiło ponad 1000 km linii kolejowych, co zwiększyło udział kolei państwowych z 82,6 w 1922 r. do 88% w końcu 1933 r. Wyjątek stanowiło konsorcjum francuskie, które wspólnie ze skarbem państwa sfinansowało budowę części magistrali węglowej. W 1938 r. przedsiębiorstwo eksploatujące linię Herby Nowe – Gdynia zostało wydzielone ze struktury PKP. Ostatecznie w 1938 r. w całej długości linii kolejowych własność państwowa miała

90 P. Wohl, A. Albitreccia, *Eisenbahn...* s. 107.
91 M. Klenner, *Eisenbahn...*, s. 57.
92 J. Fontana, J. Nadal, *Spanien 1914–1970. Die europäische Volkswirtschaften im zwanzigsten Jahrhundert. Europäische Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 5, Stuttgart–New York 1980, s. 366.
93 P. Wohl, A. Albitreccia, *Eisenbahn...*, s. 94–95, 101, 107, 115, 125.
94 *Dziesięciolecie...*, s. 19–20, 38–39, 45. D. Keller, *Improwizacja czy uporządkowana akcja? Przejęcie kolei przez polską administrację w latach 1918–1922*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. M. Kapias, D. Keller. Rybnik 2015, s. 25–28.
95 *Dziesięciolecie...*, s. 45, 243. J. Gołębiowski, *Sektor państwowy w gospodarce Polski międzywojennej*, Warszawa–Kraków 1985, s. 237, 241. M. Jarząbek, D. Keller, *Rozdział wprowadzający*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 40.

udział 89%, koleje prywatne w eksploatacji państwa 2,6%, a prywatne we własnej eksploatacji 8,4%[96].

W Wielkiej Brytanii w 1921 r. po zakończeniu, ustanowionej na czas wojny kontroli Kolejowego Komitetu Wykonawczego (*Railway Executive Committee*), weszła w życie ustawa tworząca cztery regionalne grupy kolei. Spodziewano się po niej znacznych oszczędności w kosztach eksploatacji wynikających ze standaryzacji i unikania niszczącej konkurencji. Nie udała się jednak standaryzacja wagonów. We wrześniu 1939 r. zostało wydane nadzwyczajne rozporządzenie o kontroli kolei przez ministra transportu[97].

Możliwość sprawnej kontroli państwa nad całym krajowym transportem kolejowym stanowiła argument za publiczną własnością systemu transportowego. Zwycięska Partia Pracy w lipcu 1945 r. miała w programie nacjonalizację za rekompensatą kolei, kanałów, doków i długodystansowych przewozów. Zrealizowała te projekty ustawa z 1947 r., która od 1948 r. przekazała koleje do *British Transport Commission* (Brytyjska Komisja Transportu), w tym należące do nich parowce, hotele i przedsiębiorstwa pomocnicze, kanały i pewne przewozy drogowe ładunków i pasażerów. W ten sposób kontynuowano politykę prowadzoną w latach 1941–1947. Osiągnięto korzyści ze standaryzacji i wzrost przewozów kolejami[98]. Znacjonalizowano wówczas też koleje w Irlandii Północnej, które do dnia dzisiejszego pozostały państwowymi[99].

Po dojściu do władzy konserwatystów wydano w 1953 r. ustawę o powrocie do prywatnej własności w transporcie drogowym, decentralizacji administracji kolei przez ustanowienie regionalnych urzędów kolei i zniesienie *Railway Executive* (Administracja Kolei). Było to zwycięstwo lobby drogowego. Ustawa o transporcie z 1962 r. zakończyła proces rozpoczęty dziewięć lat wcześniej. Zniesiono Komisję Transportu a jej aktywa przekazano do oddzielnych i niezależnych urzędów dla m.in. kolei. Zniesione zostało więc centralne zarządzanie transportem[100].

Wygrana Partii Pracy w 1964 r. spowodowała wyznaczenie nowych priorytetów. Ustanowiono *National Freight Corporation* (NFC, Krajowa Rada Przewozu Ładunków), która wspólnie z kolejami (*Railways Board*, Komisja Kolejowa) miała integrować usługi przewozu ładunków koleją i drogami na terenie Wielkiej Brytanii, skierować ładunki na koleje jeśli ten przewóz byłby wydajny i ekonomiczny. Wprowadzono też ogólne dotacje do kolejowych przewozów pasażerskich ze względu na interes społeczny. Była to już powszechna praktyka w krajach Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (EWG)[101].

Konserwatywny rząd od 1979 r. realizował neoliberalne koncepcje gospodarcze, NFC została sprywatyzowana[102]. Koleje pozostawały publiczną własnością.

96 J. Gołębiowski, *Sektor*..., s. 102–104.
97 Ph.S. Bagwell, *The Transport*..., s. 235, 239, 284.
98 Tamże, s. 292, 294, 300–301.
99 *Railway nationalization*. https://en.wikipedia.org/wiki, 5.10.2016.
100 Ph.S. Bagwell, *The Transport*..., s. 317, 326.
101 Tamże, s. 339, 341.
102 Tamże, s. 383.

Uważano, że stanowią coraz większe obciążenie dla budżetu. Jednakże ich wyniki nie odbiegały od wyników kolei w innych państwach Europy Zachodniej[103].

Władze zachodnich stref okupacyjnych w Niemczech utworzyły latem 1945 r., dla każdej strefy, generalne dyrekcje kolei. W Republice Federalnej Niemiec koleje funkcjonowały pod nazwą *Deutsche Bundesbahn* (DB). Konstytucja gwarantowała kolejom monopol. Według ustawy z 1951 r. koleje były własnością państwa, które zarządzało ich majątkiem. Nie miały własnego budżetu. Działanie kolei opierało się na zasadach rentowności handlowej, z uwzględnieniem interesów gospodarki narodowej[104].

Państwa komunistyczne przejęły koleje, które już wcześniej należały i były eksploatowane przez przedsiębiorstwa państwowe. Finanse kolei stanowiły część budżetu państwa. Zadania stawiane przed kolejami obejmowały szeroki zakres realizacji celów gospodarki planowej, przy jednocześnie niedostatecznej modernizacji. Ważny czynnik w rozwoju kolei stanowiła realizacja zadań militarnych.

W radzieckiej strefie okupacyjnej Niemiec koleje eksploatował *Deutsche Zentralverwaltung für Verkehr* (Niemiecki Centralny Zarząd Transportu), a podlegał mu zarząd *Deutsche Reichsbahn*. Potem w 1948 r. powstała dyrekcja generalna kolei. Podlegały jej koleje państwowe i lokalne na obszarze radzieckiej okupacji i w Berlinie Zachodnim. Jako przedsiębiorstwo państwowe koleje Niemieckiej Republiki Demokratycznej (NRD) od 1954 r. podlegały bezpośrednio ministrowi transportu, który był jednocześnie dyrektorem generalnym[105]. Koleje NRD zachowały nazwę *Deutsche Reichsbahn* (DR), co zapewne miało świadczyć o dążeniu do zjednoczenia Niemiec.

Po 1945 r. Polskie Koleje Państwowe (PKP) zostały reaktywowane. Zarząd zwierzchni miał minister komunikacji będący jednocześnie generalnym dyrektorem kolei. Od 1949 r. do 1951 r. działała Generalna Dyrekcja podporządkowana ministrowi, a po jej likwidacji utworzono Ministerstwo Kolei pełniące funkcję naczelnej dyrekcji PKP. Według *ustawy o kolejach* z 1960 r. przedsiębiorstwo posiadało osobowość prawną, prowadzone było w ramach narodowych planów gospodarczych według zasad rozrachunku gospodarczego. Kierownictwo zwierzchnie pełniło Ministerstwo Komunikacji[106].

103 Tamże, s. 391, 400.
104 A.J. Nicholls, *Zusammenbruch und Wiederaufbau: Die Reichsbahn während des Besatzungszeit*, [w:] *Die Eisenbahn in Deutschland*, red. L. Gall, M. Pohl, München 1999, s. 247. L. Łukaszuk, *Państwo a gospodarka w Niemieckiej Republice Federalnej. Zagadnienia polityczno-prawne*. Poznań 1973, s. 166, 174.
105 *Deutsche Eisenbahnen 1835–1985*, red. E. Rehbein, Berlin 1985, s. 186, 188. *Einbaum-Dampflok-Düsenklipper*, red. E. Rehbein, Leipzig–Jena–Berlin 1974, s. 346.
106 S. Zamkowska, *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944–1949,* Warszawa 1984, s. 97–98. Cz.W. Michałowski, *Ekonomika i organizacja transportu kolejowego*, Szczecin 1969, s. 19.

Reformy od lat dziewięćdziesiątych XX w.

Koleje państwowe zajmowały w XIX w., w skali kraju, pozycję monopolistyczną w przewozach pasażerów na dalsze odległości i zależnie od położenia kraju, sieci dróg wodnych mniej lub bardziej monopolistyczną w przewozach ładunków. Pozycja kolei w zakresie przewozów pasażerów i niektórych ładunków została osłabiona przez rozwój transportu samochodowego. Koleje miały obowiązek wypełniania gospodarczych, społecznych i politycznych zadań nałożonych przez państwo.

Sposób zarządzania kolejami państwowymi określano jako inżynieryjno-biurokratyczny, co oznaczało uwzględnianie przede wszystkim potrzeb technicznych kolei, a nie celów ekonomicznych. Koleje stawały się coraz bardziej deficytowe ze względu na koszty inwestycji, rosnące zatrudnienie i koszty pracy, a także spadek przewozów. Sztywna struktura monopolu państwowego spowodowała kryzys kolei[107].

Reformy kolei przeprowadzone od lat siedemdziesiątych polegały na oddzieleniu zarządzania infrastrukturą kolejową od przewozów. Tendencja ta znalazła wyraz w polityce kolejowej Unii Europejskiej (UE), która wydała dyrektywę 91/440 i dyrektywę 2001/12. Celem ich było wprowadzenie zasad liberalizacji, aby koleje mogły działać bardziej efektywnie na jednolitym rynku Unii. Zgodnie z tymi dyrektywami przedsiębiorstwa kolejowe powinny być niezależne. Dalej postulowano, aby zarządzanie infrastrukturą kolejową zostało oddzielone od eksploatacji – obowiązkowo w zakresie księgowości i fakultatywnie w zakresie instytucjonalnym. Konieczne też było uzdrowienie finansów przedsiębiorstw kolejowych. Sieć kolejowa poszczególnych państw miała być dostępna dla przedsiębiorstw z innych państw Unii[108].

W sposobach realizacji tych założeń wyróżnia się cztery modele. W modelu szwedzkim, najwcześniej wprowadzonym, zarządzanie infrastrukturą kolei zostało powierzone agencji państwowej i oddzielone od przewozów; w modelu brytyjskim zarządzanie infrastrukturą zostało sprywatyzowane, a wobec niewypłacalności prywatnego zarządcy, przejęte przez państwową spółkę non-profit; w modelu niemieckim stworzono holding, w którego ramach infrastrukturą zarządza spółka prawa handlowego będąca w całości własnością spółki – matki i w ten sposób związana z przedsiębiorstwem przewozów kolejowych; w modelu francuskim infrastrukturą zarządza jednostka publiczna, przewozami zajmuje się przedsiębiorstwo przewozowe[109].

Reforma kolei w Szwecji rozpoczęła się od podziału linii kolejowych na rentowne i wymagające subwencji ze względów społecznych. Ustawa o polityce transportowej z 1989 r. spowodowała instytucjonalne oddzielenie infrastruktury

107 Z. Krasucki, *Historyczne przyczyny powszechnego kryzysu kolei a kierunki jej przeobrażeń*, „Przegląd Komunikacyjny" 1998, nr 5, s. 9.
108 J. Engelhardt, *Transport kolejowy*, [w:] *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, red. B. Liberadzki, L. Mindur, Warszawa–Radom 2007, s. 162.
109 A. Mężyk, *Uwarunkowania i efekty reform kolei*, Radom 2011, s. 214.

od przewozów. Od 2001 r. zaczęły działać samodzielnie, wydzielone ze szwedzkich Kolei Państwowych (*Statens Järnvägar,* SJ), spółki przewozów pasażerskich, towarowych, nieruchomości i informatyki. Infrastruktura pozostała w zarządzie państwa i finansowana przez budżet państwa. Infrastrukturę udostępniano odpłatnie SJ i innym operatorom. Ustawa zobowiązywała władze publiczne do dotowania ze względów społecznych przewozów nierentownych. Utworzono odrębną jednostkę administracji państwowej dla infrastruktury kolejowej. Przewozy na zasadzie komercyjnej prowadziło przedsiębiorstwo państwowe mające monopol na przewozy pasażerskie na głównych liniach. Regionalne zarządy transportu udzielały koncesji na przewozy na liniach regionalnych[110].

Efektem szwedzkich reform był wzrost przewozów pasażerskich, głównie regionalnych, wzrost udziału w rynku, niewielki wzrost przewozów towarowych ze spadkiem udziału w rynku, poprawa jakości usług, wzrost produktywności państwowych przewoźników, finansowanie utrzymania sieci bezpośrednio głownie z budżetu państwa, wysokie wydatki na infrastrukturę i usługi publiczne[111].

Koleje Brytyjskie (*British Railways*) zaczęto reformować po uzyskaniu władzy przez konserwatystów w 1979 r. Ustawa z 1994 r. wprowadziła restrukturyzację i prywatyzację kolei brytyjskich. Powstało 100 samodzielnych przedsiębiorstw zarządzających, utrzymujących i odnawiających infrastrukturę, przedsiębiorstwa przewozów towarowych, pasażerskich, przedsiębiorstwa wydzierżawiające tabor, zajmujące się utrzymaniem taboru i nadzorujące jakość usług.

Przewozy pasażerskie na poszczególnych obszarach działania wykonywane były na podstawie koncesji udzielanych na 5–15 lat. Krótki okres koncesyjny miał służyć konkurencji. Ryzyko dla przedsiębiorstw eksploatacyjnych miało zmniejszyć utworzenie przedsiębiorstw wypożyczających tabor. W 1993 r. powołano organizację koordynującą przewozy, do której musiały wstąpić przedsiębiorstwa przewożące pasażerów. Powołano instytucje regulujące i kontrolujące w sprawach opłat, umów na korzystanie z infrastruktury i nadzorujące spełnianie warunków wynikających z licencji[112]. System ten zaczął funkcjonować w 1997 r. Był jednak zbyt złożony, aby działać sprawnie. Do zarządzania infrastrukturą powołano spółkę akcyjną Railtrack, sprzedaną na giełdzie w 1996 r. Miała się ona utrzymywać wyłącznie z opłat za udostępnianie dróg i stacji kolejowych. Państwo miało dotować budowę nowych linii kolejowych, jeśli miałyby to być linie dochodowe.

Wzrost przewozów pogorszył stan niedoinwestowanej infrastruktury, co też było przyczyną licznych wypadków. Koszty naprawy tego stanu rzeczy doprowadziły Railtrack do upadku. W jej miejsce utworzono w 2002 r. spółkę non-profit *Network Rail,* w której uczestniczyli przedstawiciele władz publicznych,

110 J. Engelhardt, *Transport...*, s. 166, A. Mężyk, *Uwarunkowania...*, s. 216–217, 221.
111 A. Mężyk, *Uwarunkowania...*, s. 239.
112 Tamże, s. 244–247.

przewoźników i innych zainteresowanych. Nowa spółka włączyła wydzielone uprzednio przedsiębiorstwa utrzymania i odnawiania infrastruktury, W sprawie modernizacji i inwestycji nadal zawierała kontrakty z rządem[113].

Efektem reformy był wzrost przewozów pasażerskich i udziału kolei w rynku, wzrost przewozów ładunków i stabilizacja udziału w rynku, poprawa jakości i wzrost wydajności przewozów pasażerskich[114]. Jednakże dotacje stanowiły w 2006/2007 r. 49% łącznej kwoty dotacji i przychodów z przewozów pasażerskich i towarowych. Potem zmniejszyły się do 37%. Kwota dotacji była o wiele wyższa niż na początku lat dziewięćdziesiątych XX w. i kilkakrotnie wyższa niż w początkowym okresie reformy kolei brytyjskich (1995/1996). Dofinansowanie obejmuje koszty operacyjne i koszty infrastruktury[115].

Koleje RFN, DB od 1952 r. wykazywały stale rosnący deficyt. Nie udało się kilkanaście prób naprawy sytuacji. Kolej nie tylko przynosiła straty, ale pogarszała się jakość usług i zmniejszał się jej udział w przewozach[116]. Zjednoczenie Niemiec, a tym samym przejęcie DR przez DB stanowiło dodatkowy bodziec do zmian. Celem reform miał być wzrost przewozów i zwiększenie udziału kolei w rynku, zmniejszenie obciążenia budżetu państwa oraz komercjalizacja. Miała też nastąpić realizacja dyrektyw EWG o rozdzieleniu zarządzania infrastrukturą od przewozów oraz liberalizacja.

Aby zrealizować reformę musiano zmienić jeden z artykułów konstytucji i dużą liczbę ustaw, co nastąpiło w 1993 r. Zostały podjęte działania mające na celu oddłużenie, prywatyzację, otwarcie rynku i regionalizację. Państwo przejęło całość zadłużenia. Prywatyzacja oznaczała faktycznie komercjalizację, czyli działanie według zasad obowiązujących w sektorze prywatnym. Państwo pozostało właścicielem.

W 1994 r. powstało *Deutsche Bahn* (DB) AG jako spółka prawa handlowego. Wyodrębniono w niej cztery części działalności wydzielone organizacyjnie i rachunkowo: przewozy pasażerskie regionalne, przewozy pasażerskie dalekobieżne, przewozy towarowe, drogi kolejowe. Zagwarantowany został dostęp do sieci kolejowej innym przewoźnikom niemieckim i zagranicznym[117]. Na tej bazie zostały utworzone w 1999 r. spółki w ramach holdingu DB AG: przewozy dalekobieżne, lokalne, towarowe, zarządzanie infrastrukturą, zarządzanie dworcami kolejowymi. Poza tym powstały spółki wspierające podstawową działalność – budowlane, ochrony, informatyki, gastronomii i paliwowe.

W 2007 r. przeprowadzono reorganizację i wyodrębniono pion przewozów pasażerskich (DB *Personenverkehr*), towarowych (DB *Schenker*) i infrastruktury (DB *Netze*), co było przygotowaniem do sprzedaży na giełdzie 25% udziałów DB AG z wyłączeniem pionu infrastruktury. W 2008 r. powstał z połączenia

113 Tamże, s. 249–252.
114 Tamże, s. 273.
115 Tamże, s. 269.
116 Tamże, s. 277.
117 Tamże, s. 281.

pionów przewozowych wewnętrzny holding DB *Mobility & Logistic* AG. Był w 100% własnością DB AG[118].

Niektóre wyliczenia wskazują na oszczędności w wydatkach budżetu w porównaniu z przewidywanymi wcześniej. Według innych nie da się jednoznacznie ustalić czy nastąpiło zmniejszenie obciążenia. Anna Mężyk zauważa, że nie należało oczekiwać zmniejszenia wydatków budżetu państwa ze względu na obciążenia powstałe w poprzednich dziesięcioleciach, konieczne inwestycje i realizacje celów społecznych. Cele reformy zostały osiągnięte tylko częściowo.

W Niemczech w latach 1994–2015 (por. tabela 2) nastąpił wzrost przewozów pasażerskich i towarowych, ale udział w rynku przewozów pasażerskich i towarowych zwiększył się nieznacznie. Wzrost przewozów pasażerskich dokonał się głównie w przewozach regionalnych dotowanych z budżetów publicznych. Przeważającą część pracy przewozowej w przewozach ładunków wykonał DB *Schenker*. Przy ogólnym wzroście pracy przewozowej DB AG w latach 1996–2010 zmniejszyła się liczba zatrudnionych, a wzrosła wydajność pracy. Konieczne było jednak wsparcie z budżetu państwa, szczególnie w odniesieniu do przewozów regionalnych. Wystąpiła sprzeczność między celami ekonomicznymi a społecznymi[119].

W 1997 r. uchwałą parlamentu powołano przedsiębiorstwo Sieć Kolejowa Francji (*Réseau Ferré de France*, RFF) będące właścicielem sieci kolejowej, z wyjątkiem stacji kolejowych, zarządzające, utrzymujące i modernizujące sieć kolejową w zamian za opłaty od przewoźników. Ruchem pociągów, przewozami pasażerów i ładunków, zarządzaniem dworcami kolejowymi, utrzymaniem sieci zajmuje się SNCF[120].

Kiedy przestał obowiązywać układ z 1937 r. tworzący SNCF, w 1983 r. w jego miejsce został powołany SNCF EPIC (*Société national des chemins de fer français Établissement public a caractére industriel et commercial*). Przedsiębiorstwo to ma osobowość prawną, świadczy usługi publiczne. Państwo jest jego jedynym akcjonariuszem. W 2014 r. utworzono nową SNCF, będącą w dalszym ciągu własnością państwa, podzieloną na SNCF EPIC (ogólny zarząd, strategia grupy), SNCF *Mobilites* EPIC (przewozy towarowe i pasażerskie) i *Reseau* EPIC (infrastruktura)[121].

Koleje francuskie funkcjonowały sprawnie, były produktywne, nowoczesne, miały wysoką jakość usług. Reforma kolei francuskich wynikała z konieczności zastosowania dyrektywy EWG 91/440 i układu z Maastricht o konieczności utrzymania długu publicznego poniżej 50% PKB[122]. W wyniku tych zmian nastąpiło polepszenie jakości infrastruktury, nowy tabor pozwolił obniżyć koszty przewozów regionalnych, racjonalizacja przewozów ładunków nastąpiła wskutek dopuszczenia konkurencji. Pozytywnym też skutkiem była większa kontrola

118 Tamże, s. 285–287, 289.
119 Tamże, 307, 312, 315.
120 Tamże, s. 322–324.
121 http://www.sncf.com/en/meet-sncf/epic-status, 16.10.2016.
122 A. Mężyk, *Uwarunkowania...*, s. 328.

ze strony państwa nad wydatkami przedsiębiorstw kolejowych. Nie nastąpiła prywatyzacja i komercjalizacja[123].

W trakcie przemian gospodarczych po 1989 r. pogarszały się wyniki PKP. Zmniejszyły się znacznie przewozy ładunków i pasażerów. Konieczność reformy wynikała z trudności finansowych PKP, nagłości modernizacji i przystosowania do wymagań UE, do której Polska aspirowała. Reformowanie kolei oznaczało więc oddzielenie zarządzania drogą od przewozów, otwarcie rynku kolejowego. W odniesieniu do przedsiębiorstwa oznaczało oddzielenie od administracji państwowej i komercjalizację[124].

Tabela 2. Przewozy pasażerów i towarów – praca przewozowa

Przewozy		**pasażerskie mld pkm**	**towarowe mld tkm**
Szwecja	1990	6,6	19,1
	2009	11,3	19,4
	2015	12,7	20,6
Wielka **Brytania**	1990	33,4	16,0
	2009	51,1	19,2
	2015	63,6	22,0
Niemcy	1991	61,0	101,7
	2009	82,4	95,8
	2015	89,6	114,3
Francja	1990	63,8	50,7
	2009	88,6	86,1
	2015	91,6	34,2
Polska	1990	50,4	83,5
	2009	18,6	43,4
	2015	17,0	50,6

Źródło: A. Mężyk, *Uwarunkowania..,* s. 233, 261, 306, 390. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/, 02.04.2017

Przemiany odbywały się etapami. W pierwszym z nich ograniczono zakres działalności PKP, następnie od 1991 r. następowała zmiana struktury

123 Tamże, s. 339–342.
124 Tamże, s. 347.

organizacyjnej. W 2001 r. PKP zostało przekształcone w spółkę akcyjną PKP SA, której jedynym akcjonariuszem został skarb państwa. Następnie, w tymże roku, powstał holding Grupa PKP ze spółką matką PKP SA i 24 spółkami zależnymi. Wśród nich były Polskie Linie Kolejowe zarządzające infrastrukturą oraz spółki przewozowe. W 2008 r. wydzielone zostały z grupy Przewozy Regionalne i przekazane samorządom wojewódzkim. PKP Cargo zostało sprywatyzowane przez sprzedaż połowy akcji na giełdzie[125].

Nie udało się poprawić sytuacji finansowej PKP. Komercjalizacja nie przyniosła spodziewanych rezultatów. Cała Grupa, z wyjątkiem PKP Cargo, ponosiła straty. Największe straty przynosiły Przewozy Regionalne. Postępował wzrost przewozów o charakterze służby publicznej (regionalnych i międzywojewódzkich) Następował też spadek przewozów i udziału kolei w rynku przewozów pasażerów i ładunków[126]. W ostatnich latach odnotowano pewien wzrost przewozów ładunków, a zmniejszył się nieco pasażerów (por. tabela 2). Jednakże w dalszym ciągu zmniejszał się udział kolei w rynku przewozów ładunków, nieco natomiast wzrósł udział w rynku przewozów pasażerów.

Do efektów pozytywnych należało stworzenie podstaw do działania konkurencyjnego rynku, systemu regulacji rynku. Negatywnymi efektami były brak koordynacji przewozów pasażerskich i współdziałania przewoźników. Pojawiła się jednak możliwość wykorzystania funduszy unijnych w realizacji programu modernizacji infrastruktury[127].

Według Anny Mężyk badania nad kolejami szwedzkimi, brytyjskimi, francuskimi, niemieckimi i polskimi wykazały, że *nie ma bezpośredniego przyczynowego związku między szczegółowymi rozwiązaniami w zakresie infrastruktury kolei a osiągniętymi wynikami przewozowymi* i dalej *struktura instytucjonalna kolei UE, w różnych stosowanych obecnie wersjach modelowych, nie jest czynnikiem przesądzającym o efektywności i wynikach przewozowych kolei*[128].

Przedsiębiorstwa kolejowe w Europie, w krajach należących do UE, a także w Szwajcarii i Norwegii, przeżywały od lat dziewięćdziesiątych XX w. daleko idące zmiany. W większości państw kierunek zmian był podobny do tego opisywanego powyżej. Tworzono holdingi, w których skład wchodziły przedsiębiorstwa utrzymujące infrastrukturę i prowadzące przewozy. Jeśli przedsiębiorstwa wchodzące w skład tych holdingów miały formę spółek, to najczęściej ze 100% lub dominującym udziałem państwa.

Szczególnym przypadkiem były koleje estońskie, które w latach 2001–2006 były spółką akcyjną z przeważającym udziałem kapitału prywatnego. W 2007 r. państwo odkupiło prywatne udziały i stało się jedynym akcjonariuszem[129].

125 Tamże, s. 352, 354–355.
126 Tamże, s. 390, 393–394.
127 Tamże, s. 399.
128 Tamże, s. 412–414.
129 http://www.evr.ee/en/company-history, 08.08.2016.

Na wschodzie Europy państwową własność i zarząd zachowały koleje białoruskie i ukraińskie. Kolejom rosyjskim nadano w 2003 r. formę spółki akcyjnej, której jedynym akcjonariuszem jest państwo[130].

Podsumowanie

Między państwem a kolejami znajdującymi się na jego terytorium występował szeroki zakres relacji – od prywatnej własności do własności państwowej. Relacje te nie wyczerpywały się na relacji własności. Państwo nadawało ramy prawne budowie i eksploatacji kolei w zakresie technicznym, ekonomicznym, militarnym. Wsparcie dla kolei prywatnych mogło polegać na przekazywaniu gruntów pod budowę, udziale w kapitale akcyjnym i najczęściej przez zagwarantowanie zysku akcjonariuszom.

Proces rozwoju kolei zaczął się od Anglii i rozszerzał się na Europę, najpierw bezpośrednio w pobliżu po drugiej stronie Kanału w Belgii i Francji. W obu tych państwach państwo miało, choć w różny sposób, wpływ na powstanie i rozwój sieci kolei. W małych państwach niemieckich, które obawiały się, że zostaną na uboczu dróg handlowych, pierwsze linie kolejowe budowało państwo. Po niepowodzeniach przedsięwzięć prywatnych w Rosji państwo przejęło inicjatywę, aby oddać ją znów kapitałowi prywatnemu. Podobny proces zachodził w Austrii, aż do całkowitego pozbycia się kolei przez państwo. W państwach peryferyjnych na północy i południu Europy od początku angażował się kapitał prywatny angielski i francuski. Bez względu na to czy pierwsze były koleje prywatne czy państwowe w ciągu lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XIX w. najczęściej powstawał system mieszany.

Istotna zmiana nastąpiła w okresie od połowy lat siedemdziesiątych XIX w. do przełomu wieków. Mamy wówczas do czynienia z budową kolei ze środków państwowych, a także z serią aktów przejmowania, wykupu kolei przez państwo. Nie był to akt jednorazowy, ale proces trwający do początków XX wieku. Przed I wojną koleje państwowe dominowały na Bałkanach, we Włoszech, w Niemczech i Norwegii. W tej grupie znajdowały się niedawno powstałe państwa na Bałkanach i państwa jednoczące swe terytorium. Podobny udział kolei prywatnych i państwowych występował w różnych częściach Europy.

Rozpatrując proces upaństwowienia, od połowy lat siedemdziesiątych XIX w., jako dyfuzję innowacji, należy wskazać, że najwcześniej rozpoczął się on w państwach niemieckich a najpóźniej wystąpił w krajach peryferyjnych na wschodzie (Rosja), północy (Szwecja) i południowym-wschodzie (Serbia, Bułgaria). Wyjątek stanowiła Szwajcaria w końcu lat dziewięćdziesiątych i Francja, gdzie państwo wykupiło część kolei prywatnych krótko przed I wojną światową.

Motywem przejmowania kolei przez państwo było dążenie do kontroli nad jej gospodarką finansową i przez to zmniejszenia obciążenia państwa z tytułu gwarancji lub też zwiększenia dochodów państwa niezależnych od podatków,

130 http://eng.rzd.ru/statice/public/en, 08.08.2016.

jak to było w przypadku Prus i innych kolei niemieckich. Możliwe też było wspieranie, ze względów politycznych i gospodarczych, obszarów słabiej rozwiniętych gospodarczo. W pewnych warunkach politycznych kontrola na kolejami służyła suwerenności. Znaczenie militarne kolei mogło być także istotnym czynnikiem skłaniającym do jej upaństwowienia. Etatyzacja od lat siedemdziesiątych XIX w. następowała w okresie nasilenia się polityki protekcjonistycznej. Dzięki odpowiedniej polityce taryfowej państwo mogło realizować cele gospodarcze. Nie musiało to jednak oznaczać taryf niższych od kolei prywatnych.

Eksploatację kolei prowadził najczęściej jej właściciel. Czasem jednak w okresie do 1914 r. następowało wydzierżawianie kolei państwowych towarzystwom prywatnym (Holandia 1863 r., Hiszpania, Francja 1883 r., Włochy 1885–1905).

Doświadczenia I wojny światowej, kiedy koleje prywatne zostały poddane zarządowi państwowemu, przyczyniły się do zmniejszenia oporu wobec upaństwowienia. W okresie międzywojennym, kiedy zaczął rozwijać się transport samochodowy i lotniczy, przejmowanie kontroli nad kolejami mieściło się w polityce koordynacji działań transportu. Tak było w przypadku utworzenia francuskiej SNCF w 1937 r., a później upaństwowienia kolei w Wielkiej Brytanii w 1947 r.

Koleje należące do państwa mogły być w strukturach zarządzania państwem, a więc podporządkowane ministerstwu jako jednostka budżetowa państwa, mające samodzielność w dziedzinie finansowej czyli skomercjalizowane i w końcu działać jako spółki akcyjne z dominującym, najczęściej stuprocentowym, udziałem państwa.

W okresie międzywojennym najdalej postąpiła reforma w Niemczech, kiedy w 1924 r. utworzono spółkę akcyjną DRG, której akcjonariuszami była Rzesza i kraje Rzeszy. Państwowe koleje komercjalizowano w Polsce, Czechosłowacji i na Węgrzech. Zmiany te nie były trwałe i po 1945 r. znów mamy do czynienia z kolejami państwowymi w ścisłym sensie, aż do lat dziewięćdziesiątych XX w.

Zmiany, które nastąpiły od lat dziewięćdziesiątych XX w. polegały na usamodzielnieniu przedsiębiorstw kolejowych, faktycznie ich komercjalizacji. Czynnikiem przemian jest konkurencja transportu samochodowego, doktryna liberalna i promowanie konkurencji przez EWG (później UE), a także rosnące obciążenie budżetów państw kosztami utrzymania kolei, szczególnie ich zadaniami społecznymi. Nadano im formę spółek akcyjnych, będących najczęściej w pełni własnością państwa. Oddzielono infrastrukturę od eksploatacji. Jeśli następowała prywatyzacja części sektora kolejowego to jednak infrastruktura liniowa pozostawała własnością państwa. Przedsiębiorstwom kolejowym nadawano formę holdingu.

Proces reform w kierunku rozluźnienia związków kolei z państwem, to znaczy ograniczenia wydatków państwa na koleje, rozpoczęły w Europie koleje szwedzkie w latach siedemdziesiątych XX w. Najbardziej zliberalizowany został rynek kolejowy w Wielkiej Brytanii. We Francji koleje utrzymały właściwie swój

status przedsiębiorstwa państwowego. Między tymi biegunami mieszczą się rozwiązania wprowadzane w krajach unijnych w mniejszym lub większym stopniu, w szybszym lub wolniejszym tempie realizujące dyrektywy o oddzieleniu zarządzania siecią od przewozów, prywatyzacji, otwarcia rynku kolejowego.

Efektem szwedzkich, angielskich, niemieckich, francuskich reform był wzrost przewozów pasażerskich, przy zmniejszeniu się udziału w rynku w Szwecji, zwiększeniu się w Wielkiej Brytanii, Niemczech. Przewozy ładunków wzrastały, z wyjątkiem Francji. Ich udział w rynku spadał w Szwecji, zanotował niewielki wzrost w Niemczech, ustabilizował się w Wielkiej Brytanii. Konieczne jednak były znaczne wydatki z budżetu państwa na infrastrukturę i usługi publiczne, zwłaszcza przewozy pasażerskie.

W Polsce po rozpoczęciu reformy nastąpił pewien wzrost przewozów ładunków. Przewozy pasażerów ogółem obniżyły się, jednak przy wzroście przewozów lokalnych i międzywojewódzkich. Grupa PKP ponosi straty z wyjątkiem przewozów ładunków. Zmniejszył się udział kolei w przewozach ładunków, trochę wzrósł w przewozach pasażerów.

Nie ma jednoznacznej odpowiedzi na pytanie o wpływ zastosowanych w reformie kolei rozwiązań na wyniki przewozowe i efektywność działania kolei w poszczególnych krajach.

W trwającym przez ponad 180 lat rozwoju kolei żelaznych w Europie państwo miało w tym istotny udział. Z wyjątkiem Anglii w każdym europejskim państwie prędzej lub później musiał powstać system mieszany kolei prywatnych i państwowych, a w końcu i państwowy.

Bibliografia

Bagwell Ph.S., *The Transport Revolution*, London 1988.
Biała księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji, Szczecin 2002.
Bloch J., *Historya dróg żelaznych w Królestwie Polskim. Budowa i eksploatacja. Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rossyi*, t. 1, Warszawa 1880.
Burnewicz J., *Transport EWG,* Warszawa 1991.
Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Bd. 1, Berlin 1923.
Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Berlin 1927.
Deutsche Eisenbahnen 1835–1985, red. E. Rehbein, Berlin 1985.
Die Eisenbahn in Deutschland, red. L. Gall, M. Pohl, München 1999.
Die europäische Volkswirtschaften im zwanzigsten Jahrhundert. Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 5, Stuttgart–New York 1980.
Dougall H.E., *Railway Nationalization and Transport Co-ordination in France*, „Journal of Political Economy" 1938, vol. 46 [www.jstor.org].
Dzieje kolei w Polsce, red. D. Keller, Rybnik 2012.
Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928, Warszawa 1928.
Eichholtz D., *Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preussischen Eisenbahngeschichte*, Berlin 1962.
Einbaum-Dampflok-Düsenklipper, red. E. Rehbein, Leipzig–Jena–Berlin 1974.
Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 4, Stuttgart–New York 1976.
Fremdling R., *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879*, Dortmund 1985.
Gadolin A.v., *Finnland – Vergangenheit und Gegenwart*, Königsberg (Pr)–Berlin 1943.
Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn 1937, Berlin 1938.

Gieysztor J., *Eksploatacja handlowa kolei żelaznych*, Warszawa 1931.
Gołębiowski J., *Sektor państwowy w gospodarce Polski międzywojennej*, Warszawa–Kraków 1985.
Grzelakowski A.S., *50 lat budowy jednolitego rynku WE i wspólnego rynku transportowego*, „Przegląd Komunikacyjny" 2007, nr 8.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften, red. J. Conrad i in., Bd. 3, Jena 1909.
Klenner M., *Eisenbahn und Politik 1758–1914. Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen*, Wien 2002.
Krasucki Z., *Historyczne przyczyny powszechnego kryzysu kolei a kierunki jej przeobrażeń*, „Przegląd Komunikacyjny" 1998, nr 5.
Łukaszuk L., *Państwo a gospodarka w Niemieckiej Republice Federalnej. Zagadnienia polityczno-prawne*, Poznań 1973.
Mężyk A., *Uwarunkowania i efekty reform kolei,* Radom 2011.
Michałowski Cz.W., *Ekonomika i organizacja transportu kolejowego*, Szczecin 1969.
Piątkowski A., *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „Zapiski Historyczne" 2001, zesz. 4.
Piketty Th., *Kapitał w XXI wieku*, Warszawa 2015.
Pratt E.A., *The Rise of Rail – Power in War and Conquest 1833–1914*, London 1915.
Railway nationalization, https://en.wikipedia.org/wiki, 05.10.2016.
Railways and the Economic Development of Western Europe 1830–1914, red. P. O`Brien, Oxford 1983.
Rönne L. v., *Die Wege-Polizei und das Wege-Recht des Preussischen Staats*, Breslau 1852.
Rosenberg N., Birdzell, L.E. Jr., *Historia kapitalizmu*, Kraków 1994.
Sadzikowski W., *200 lat gospodarki rynkowej*, Warszawa 1993.
Schwann S., *Rola budżetu państwowego w pruskiej polityce kolejowej w XIX wieku*, „Przegląd Zachodni" 1957, nr 4.
Schymanietz P.A., *Die Organisation der deutschen Eisenbahnen 1835–1975*, Freiburg 1977.
Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015.
Tajani F., *Railway Nationalisation in Italy*, „The Economic Journal" 1908, nr 71, www. jstor.org.
Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, red. B. Liberadzki, L. Mindur, Warszawa–Radom 2007.
Wohl P., Albitreccia A., *Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt*, Berlin 1935.
Zamkowska S., *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944–1949,* Warszawa 1984.

http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/, 02.04.2017.
http://eng.rzd.ru/statice/public/en, 08.08.2016.
http://www.evr.ee/en/company-history, 08.08.2016.
http://www.sncf.com/en/meet-sncf/epic-status, 16.10.2016.

Andrzej Mielcarek – State versus railways. The reasons and consequences of reforming railways in Europe from the 19th till beginnings of the 21st centuries

The article presents the activities of the state, which assumes the role of both a legislator and an entrepreneur in its relation to railways. It also discusses the relation between the state and private rail operators. The issues in question are discussed separately for particular countries in the chronological order making the following three time periods: the period from the very beginnings of railways until WWI, the period from 1919 till the end of 1980s, and finally, from the 1990s till the beginnings of the 21st century. The main criterion organizing the discussion is the dominant policy of a particular state towards railways at a given moment in history and the degree to which the state participated in the construction of new and maintenance of the existing railway lines.

The first period spanning until the end of WWI, is largely the period of searching for best solutions regarding the mutual relationship between the state and railways. A given country would either build the railroad itself or it would support private investors and entrepreneurs in doing so by guaranteeing them a fixed interest. This mixed model of financing was gaining popularity in Europe at that time. Beginning from the 1870s a number of countries choose to get engaged in building railways and try to re-establish state control over private rail lines. This process leads

to re-acquiring a considerable share of all railway lines by the state. The dominant state ownership of railways in Europe can be seen from the end of WWI till the end of 1980s. In the inter-war period (1918–1939), however, there were several cases of temporary privatization of state-owned railways. In view of the raid development of road transport, the issue of transport co-ordination became crucial and an attempt to solve with this problem was made by the French and by the British. State railways, enjoying a monopolistic status, were believed to be an unnecessary burden for the state budget. Since the beginnings of the 1990s most EU railways have been undergoing the process of reforms and restructuring. According to the EU directive, the structure of railways has to resemble that of a holding, e.g. the railway infrastructure has to be separated from railways; additionally, railways have to be commercialised and partly privatised, there has to be room left for competitive railway companies. One has to remember, however, that by and large European railways remain the domain of the state and are financially supported by it, especially when it comes to passenger transport.

Andrzej Mielcarek – Staat und Eisenbahn. Die Gründe und Folgen der Umgestaltung der Eisenbahn in Europa seit dem 19. Jahrhundert bis zum Anfang des 21. Jahrhunderts

Der Artikel beschäftigt sich mit dem Staat in seiner Doppelrolle als Gesetzgeber und gleichzeitig als Unternehmer sowie mit der Beziehung zwischen den privaten Eisenbahnunternehmen selbst. Diese Probleme werden mit Bezug auf einzelne Länder in chronologischer Reihenfolge in drei Zeitperioden vorgestellt:bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, 1918 bis in die 1980er Jahre sowie 1990er Jahre bis zum Beginn des 21. Jahrhunderts.

Die wichtigsten Kriterien bei dieser Analyse sind die Haupttendenzen in der Verkehrspolitik, aber auch das staatliche Engagement beim Bau und der späteren Unterhaltung neuer Bahnstrecken.

Die erste Zeitperiode wurde geprägt durch die Suche nach einer Antwort auf die Frage: Wie sollen die Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahn aussehen? Viele Länder haben ein Bahnnetz auf eigene Rechnung erbaut oder seine Entstehung ausdrücklich unterstürzt, z.B. durch die Gewährleistung von Zinsen für private Investoren. In Europa hat sich in dieser Zeit bei den Eisenbahnen ein Mischsystem etabliert. Seit den 1870er bauten viele Länder die staatlichen Eisenbahnen aus und begrenzten gleichzeitig den Ausbau von Privateisenbahnen bzw. verstaatlichten diese. Das führte dazu, dass der Anteil von staatlichen Eisenbahnen überall deutlich gestiegen ist.

Seit dem Ende des Ersten Weltkrieges bis in die 1980er Jahre spielte der Staat bei der Bahn die führende und entscheidende Rolle. In der Zwischenkriegszeit kam es teilweise wieder zur Privatisierungen von einigen Strecken der staatlichen Eisenbahn. Mit der Entwicklung des Automobils kam ein neues Problem hinzu – die Koordinierung des Transportes und die Konkurrenz durch das Auto. Die Reformen in Großbritannien und Frankreich waren die Antwort auf diese neue Situation.

Die staatliche Eisenbahn, die den Markt monopolisierte, war eine große Belastung für den Staatshaushalt. Seit den 1990er Jahren wird das Eisenbahnsystem in vielen Staaten neugestaltet. Laut EU-Vorschriften soll die Struktur von Eisenbahnunternehmen stark verändert werden. Es kam z.B. zur Trennung der Bahninfrastruktur und ihrer Nutzung, zur Kommerzialisierung, teilweisen Privatisierung sowie zu einer Öffnung des Marktes bei der Bahn. Letztendlich blieb die Eisenbahn eine Staatsdomäne und wird durch die Regierung finanziell unterstützt, vor allem im Bereich des Personentransportes.

Słowa kluczowe: koleje, państwo, Europa
Keywords: railways, state, Europe
Stichworte: Eisenbahn, Staat, Europa

Andrzej Mielcarek, dr hab. prof. Uniwersytetu Szczecińskiego, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Katedra Historii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej.

Ariel Ciechański

Inicjator *versus* likwidator. Zmiana roli samorządów w kształtowaniu sieci kolei wąskotorowych w Polsce na tle innych rozwiązań europejskich

Wprowadzenie

Koleje wąskotorowe, a szczególnie ich rozwój i regres przestrzenny, stanowią od lat obiekt zainteresowania przedstawicieli wielu dyscyplin badawczych. W dociekaniach dotyczących tych procesów stale przecinają się drogi historyków techniki i geografów transportu. Stanowiący przedmiot naszych rozważań środek lokomocji przez długie lata pełnił bardzo istotną rolę gospodarczą i społeczną w systemie transportowym Polski, przyczyniając się do rozwoju wielu regionów kraju, szczególnie tych, do których ze względu na znaczące koszty budowy nigdy nie miała szans dotrzeć kolej o standardowym prześwicie toru wynoszącym 1435 mm. Bardzo często ważnym inicjatorem ich powstania, a następnie gwarantem funkcjonowania, były władze lokalne. Jak zmieniała się na przestrzeni ponad 100 ostatnich lat rola kolei wąskotorowych i czy ich obecna funkcja odpowiada sytuacji panującej w innych krajach, zostanie prześledzone na kolejnych stronach opracowania.

Struktura artykułu przedstawia się następująco – po kilku zdaniach wprowadzających w zagadnienie, autor opisuje rolę samorządów i władz lokalnych (funkcjonujących na terenie obecnej Polski) w powstawaniu kolei wąskotorowych. Następnie omawia sytuację tego typu kolei w momencie przed ich

przejęciem przez państwowe przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe (PKP). Proces ten odbywał się na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych XX w. Kolejny fragment poświęcony jest bardzo istotnemu procesowi usamorządowienia kolei wąskotorowych, który miał miejsce na początku XXI w. W celach porównawczych podejmowana jest również próba oceny roli władz lokalnych i regionalnych w funkcjonowaniu współcześnie eksploatowanych kolei wąskotorowych poza granicami Polski. Na zakończenie autor podsumowuje przedstawione badania i wskazuje doświadczenia krajowe i zagraniczne mogące znaleźć zastosowanie także w polskich warunkach.

Władze lokalne jako inicjator kolei wąskotorowych

Sytuacja w Polsce porozbiorowej była dość jednoznaczna. Na terenie Prus (później Niemiec) inicjacją, jak również budową i eksploatacją linii kolejowych zajmowały się firmy prywatne, rządowe przedsiębiorstwa kolejowe, ale też i władze samorządowe. Zupełnie inaczej wyglądała sytuacja na terenie zaboru rosyjskiego, gdzie budowa linii kolejowych znajdowała się pod ścisłą kontrolą państwa. Co prawda koleje wąskotorowe dla władz carskich nie miały strategicznego znaczenia i sam rząd nie był inicjatorem ich powstania, niemniej jednak utrudniał ich budowę przedsiębiorstwom prywatnym. Władze lokalne w Polsce praktycznie wówczas nie istniały. Także na terenie zaboru austriackiego nie obserwowaliśmy kolei wąskotorowych zbudowanych przez władze samorządowe, chociaż ich rola w zarządzaniu lokalnym była zdecydowanie większa niż w przypadku terenów pod administracją rosyjską.

Najbardziej zróżnicowaną sytuację zauważamy na terenie dawnego zaboru pruskiego i na nim skupimy się nieco dłużej. Tu budowa linii normalnotorowych, zwłaszcza magistralnych i przechodzących przez rejony silnie zurbanizowane, była domeną kapitału zarówno publicznego, jak i prywatnego. Znacznie gorzej sytuacja wyglądała na obszarach wiejskich, gdzie gęstość zaludnienia była dużo mniejsza, przez co atrakcyjność inwestycji w postaci linii kolejowych znacząco spadała. Koleje państwowe były więc średnio zainteresowane podejmowaniem działań w tym zakresie. Wolały skupiać się na liniach faktycznie istotnych ze względów gospodarczych i strategicznych. Dla kapitału prywatnego zaś spodziewane efekty ekonomiczne, nawet w przypadku linii wąskotorowych, niekoniecznie były zgodne z oczekiwaniami. Stąd też konieczność zaangażowania się samorządów w tego typu inwestycje – bądź poprzez przekazanie środków finansowych lub nieruchomości, bądź też bezpośrednio poprzez budowę własnej kolei. Na tym ostatnim przypadku skupia się autor opracowania.

Na terenie zaboru pruskiego samorządy eksploatowały kilka kolei wąskotorowych użytku publicznego przekazanych do eksploatacji na przełomie XIX i XX w. przede wszystkim na obszarze obecnego województwa wielkopolskiego (tab. 1, il. 1). Warto jednak zwrócić uwagę, że historia np. Gnieźnieńskiej Kolei Powiatowej jest dłuższa, gdyż została ona uruchomiona w latach 1883–1884

jako kolej cukrowni Gniezno. W 1893 r. została zakupiona przez powiat witkowski (zlikwidowany w 1927 r.)[1].

Tabela 1. Koleje samorządowe w 1928 r.

Nazwa kolei	Powiat-właściciel	Rok otwarcia	Długość [km]
Dawny zabór pruski			
Wyrzyskie Koleje Powiatowe	wyrzyski	1894	151,0
Żnińskie Koleje Powiatowe	żniński	1894	76,3
Bydgoskie Koleje Powiatowe	bydgoski	1895	109,0
Gnieźnieńskie Kolejki Powiatowe	gnieźnieński	1896	70,8
Wrzesińska Kolejka Powiatowa	wrzesiński	1898	55,6
Kolej Powiatowa Krotoszyn – Pleszew	krotoszyński	1900	44,5
Śmigielska Kolej Powiatowa	śmigielski	1900	52,4
Jarocińska Kolejka Powiatowa	jarociński	1902	54,0
Średzkie Koleje Powiatowe	średzki	1903	115,6
Dawny zabór rosyjski			
Kalisz – Turek – Opatówek	kaliski i turecki	1916	77,4
Powiatowa Kolej Sochaczewska	sochaczewski	1922	35,0
Pińczowskie Koleje Dojazdowe	pińczowski	1924	151,0
Razem			992,6

Źródło: Brzosko E., *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 277, zmodyfikowane

Po wybuchu I wojny światowej powstały od podstaw nieliczne koleje wąskotorowe znajdujące się w rękach samorządów. Procesy te dotyczyły głównie linii zlokalizowanych na terenie zaboru rosyjskiego. Pierwsza z nich, kolej Kalisz/Opatówek – Turek, podobnie jak wyżej wspomniana kolej zaczynająca się w Gnieźnie, miała pochodzenie cukrownicze. Wbrew informacjom podawanym w wielu publikacjach popularnonaukowych, linia Opatówek – Zbiersk powstała w 1916 r. jako odcinek należący do cukrowni w Zbiersku i dopiero 11 listopada 1917 r.[2] została zakupiona przez zarząd powiatu kalisko-tureckiego. Pozostałe dwie koleje powstały już w niepodległej Polsce. Jako pierwszą uruchomiono

1 M. Torzewski, *Gnieźnieńska i Wrzesieńska Koleje Wąskotorowe*, Warszawa 2006, passim.
2 Archiwum Państwowe w Kaliszu, Cukrownia Zbiersk w Zbiersku (zespół nr 1084), sygn. T5.

Il. 1. Lokalizacja wąskotorowych kolei samorządowych w 1928 r. Opracowanie własne

Powiatową Kolej Sochaczewską, łączącą miasto powiatowe Sochaczew z położonym nad brzegiem Wisły Wyszogrodem oraz ze zlokalizowanymi w Puszczy Kampinoskiej Piaskami Królewskimi, gdzie już funkcjonowała kolej leśna. Jako ostatnie zbudowane zostały powstałe w 1924 r. Pińczowskie Koleje Dojazdowe, które połączyły Pińczów m.in. z państwowymi kolejami wąskotorowymi prowadzącymi już do Jędrzejowa i Kocmyrzowa. Warto pamiętać, że częściowo wykorzystano tu linie kolei polowych zbudowanych w czasie I wojny światowej[3]. Co zaskakujące, nie obserwujemy jednak gwałtownego rozwoju kolejnictwa wąskotorowego, które w okresie międzywojennym zauważalne było dla kolei przemysłowych[4]. Pewne zdziwienie budzi fakt, że pomimo łatwej dostępności taboru i materiałów torowych pozostałych po wojskowych kolejach polowych z okresu I wojny światowej, samorządy nie realizowały niemal inicjatyw budowy i rozbudowy sieci kolei wąskotorowych.

Pomimo powyższych spostrzeżeń w latach 1928–1938 długość sieci kolei samorządowych i prywatnych wzrosła z ok. 1130 km do ok. 1430 km. W tym samym czasie sieć kolei wąskotorowych PKP skurczyła się z ok. 2300 do 2100 km[5]. Należy pamiętać, że część kolei samorządowych znajdowała się wówczas poza granicami Polski, zaś kolej pińczowska w 1930 r. została upaństwowiona.

Koleje wąskotorowe w latach 1945–2001

Sytuacja Polski po 1945 r. uległa znaczącej zmianie geopolitycznej. Cześć dotychczasowych sieci kolejowych znalazła się poza granicami państwa, zaś inne – dotąd podlegające zagranicznym właścicielom – znalazły się na terytorium państwa polskiego. Krótko po zakończeniu wojny niewiele zapowiadało jak daleko posuną się przemiany ustrojowe; wydawało się także, że koleje stanowiące polską własność komunalną nie powinny odczuć diametralnie zmieniającej się sytuacji politycznej. Jak zauważa J. Pawłowski[6] początkowo nikt nie myślał o przejmowaniu dotychczasowych kolei samorządowych pod nadzór administracji rządowej. Zgodnie z uchwalonymi w 1945 r. przepisami przymusowemu zarządowi państwowemu podlegały niektóre koleje prywatne użytku publicznego. Co prawda, cytowany przez J. Pawłowskiego, wstępny projekt dekretu sankcjonującego przejęcie na rzecz Skarbu Państwa kolei prywatnych i samorządowych użytku publicznego obejmował także interesujące nas w niniejszej pracy koleje, to jednak w organach administracji rządowej nie było jednomyślności co do ich przejęcia. O ile osoby z Ministerstwa Komunikacji

3 B. Pokropiński, *Jędrzejowskie Koleje Wąskotorowe*, Zamość 2012, passim.
4 A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, „Prace Geograficzne" 243, Warszawa 2013, passim.
5 E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 276–278.
6 J. Pawłowski, *„Państwowe + prywatne + samorządowe = państwowe". Przejęcie kolei przez państwo po II wojnie światowej na podstawie dokumentów w Archiwum Akt Nowych – zarys problemu*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce: 1918–1989,* red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015, passim.

opowiadały się za nacjonalizacją kolei samorządowych, to przedstawiciele Ministerstwa Administracji Publicznej zgłaszali zdanie przeciwne. Również samorządy będące właścicielami kolei zgłaszały protesty. Nie powstrzymało to jednak procesów legislacyjnych i w 1946 r. podejmowano dalsze próby nacjonalizacji kolei samorządowych. Przy czym wydaje się, że przez dwa kolejne lata proces ten wyhamował. Dlatego też pewnym zaskoczeniem było nagłe przyspieszenie na przełomie 1948 i 1949 r. Z dniem 1 stycznia 1949 r. na rzecz Skarbu Państwa przejęto następujące koleje wąskotorowe:

- Bydgoską Kolej Powiatową;
- Gnieźnieńską Kolej Powiatową;
- Jarocińską Kolej Powiatową;
- Kalisko-Turecką Kolej Powiatową;
- Krotoszyńską Kolej Powiatową;
- Sochaczewską Kolej Powiatową;
- Wrzesińską Kolej Powiatową;
- Wyrzyską Kolej Powiatową.

Pół roku później, z dniem 1 lipca 1949 r., upaństwowiono trzy ostatnie samorządowe koleje wąskotorowe:

- Śmigielską Kolej Powiatową;
- Średzką Kolej Powiatową;
- Żnińską Kolej Powiatową[7].

Warto podkreślić, że po 1945 r. praktycznie nie budowano nowych linii kolei wąskotorowych. Jedyne wyjątki stanowiły zazwyczaj odcinki łączące sieci do tej pory z różnych względów niezależne. Do tej kategorii można zakwalifikować też Starachowicką Kolej Dojazdową. Nieco inna historię, nawiązującą niejako do tradycji kolei samorządowych II Rzeczypospolitej, miała uruchomiona w 1950 r. linia Nasielsk – Pułtusk. Powstała ona z inicjatywy władz powiatowych. Początkowo budowę prowadził Warszawski Urząd Wojewódzki, jednak w trakcie prac ich kontynuację przekazano PKP, które też zostało operatorem nowo powstałej linii[8].

Do 2001 r. koleje wąskotorowe użytku publicznego, poza nielicznymi przypadkami kolei przemysłowych świadczących tego typu usługi, znajdowały się w gestii przedsiębiorstwa PKP, ulegając znaczącemu regresowi (il. 2). W nowych realiach gospodarczych, jakie obserwowaliśmy po 1989 r., coraz częściej stanowiły one dla PKP obciążający balast.

W 2000 r. została podjęta decyzja o wyłączeniu kolei wąskotorowych z ruchu i znalezienia dla nich nowych gospodarzy. Wraz z wprowadzeniem letniego rozkładu jazdy zawieszono ruch pasażerski na niemal wszystkich wówczas czynnych kolejach tego typu. Do końca roku wstrzymano całkowicie pozostały ruch, zwolniono większość pracowników, część majątku pozostawiając bez dozoru.

7 J. Pawłowski, *„Państwowe + prywatne + samorządowe = państwowe”...*
8 Z. Tucholski, *Nasielska Kolej Wąskotorowa*, Rybnik 2007, passim.

Il. 2. Likwidacja kolei wąskotorowych w latach 1911–1999. Źródło: Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, „Monografie IGiPZ PAN" 7, Warszawa 2007, s. 104, zmodyfikowane

Samorządy – ratownik czy jednak likwidator?

Całkowite wstrzymanie ruchu na kolejach wąskotorowych było swoistym szokiem. Biorąc pod uwagę ogromne ich znaczenie historyczne (obiekty często wpisane do rejestru zabytków), a nierzadko również turystyczne (przykładowo koleje Żnin – Biskupin – Gąsawa czy Trzęsacz – Pogorzelica Gryficka), środowiska lokalnych społeczników lub/i miłośników kolei stanęły przed wyzwaniem jak ten majątek uchronić przed fizyczną likwidacją, a następnie w sposób najbardziej efektywny zagospodarować. Szczęśliwie rozwiązanie przynosił tutaj art. 39 pkt. 1 uchwalonej w 2000 r. *Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP*[9], umożliwiający nieodpłatne przekazywanie majątku kolei wąskotorowych, m.in. na rzecz jednostek samorządu terytorialnego. Późniejsza praktyka wykazała jednak, że nie był to taki prosty proces, jakby można było oczekiwać.

Przede wszystkim znaczącym wyzwaniem było znalezienie jednostek samorządu zainteresowanych przejęciem kolei. Przypadki występowania samorządów z własną inicjatywą były niezwykle rzadkie. Jednymi z nielicznych były tu gmina Rewal i powiat żniński, bowiem przebiegające na ich terenie linie wąskotorowe stanowiły niewątpliwie oś istotnych szlaków turystycznych. Nie wszędzie potencjał turystyczny okazywał się wystarczający i tak np. w przypadku linii kolejowej Piotrków Trybunalski – Sulejów, posiadającej niewątpliwe walory

9 DzU RP 2000, nr 84, poz. 948.

turystyczne, nie udało się wypracować formy zagospodarowania zgodnego z jej pierwotnym przeznaczeniem.

Kolejna przeszkoda pojawiła się na etapie przekazywania majątku. O ile z tym ruchomym w postaci głównie taboru nie było większych przeszkód, to przekazywanie nieruchomości okazało się znacznie bardziej skomplikowane. Z powodu nieuregulowanego stanu prawnego działek zajmowanych przez PKP i trwającego wciąż uwłaszczania się na nich tego przedsiębiorstwa, dla wielu kolei proces przekazywania nie został ukończony i samorządy są jedynie użytkownikiem ich majątku nieruchomego.

Proces przejmowania kolei wąskotorowych przez samorządy, zapoczątkowany na przełomie 2001 i 2002 r., trwał głównie w latach 2002–2003 (il. 3, tab. 2), jednak pojedyncze przypadki przejmowania kolei (koszalińskiej i wyrzyskiej) miały miejsce także w kolejnych latach.

Tabela 2. Przekazanie kolei wąskotorowych należących do PKP – stan na 30 listopada 2004 r.

Kolej	**Linie**	**Użytkownik (ewentualny właściciel)**
Wyrzyska	Białośliwie – Łobżenica – Radzicz Wysoka – Czajcze Zakłady Przemysłowe – Radzicz	W trakcie przekazywania Starostwu Powiatowemu w Pile
Ełcka	Ełk – Turowo Laski – Zawady Tworki	Urząd Miasta Ełk
Gdańska	Nowy Dwór – Sztutowo Stegna – Prawy Brzeg Wisły	Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim
Gnieźnieńska	Gniezno – Sompolno – Przystronie Cegielnia – Wilczyn	Starostwo Powiatowe w Gnieźnie
Górnośląska	Bytom – Miasteczko Śląskie	Urząd Miasta Bytom, Urząd Miasta Tarnowskie Góry, Urząd Miasta i Gminy Miasteczko Śląskie
	Gliwice – Racibórz Markowice	Urząd Gminy w Pilchowicach, Urząd Miasta i Gminy w Kuźni Raciborskiej, Urząd Gminy w Nędzy, Urząd Miasta w Raciborzu.
Grójecka	Piaseczno – Nowe Miasto n. Pilicą	Starostwo Powiatowe w Piasecznie
Gryficka	Gryfice – Trzebiatów	Urząd Gminy Rewal
Jędrzejowska	Jędrzejów – Pińczów	Urząd Miasta i Gminy w Jędrzejowie
Kaliska	Opatówek – Turek Żelazków – Russów	Starostwo Powiatowe w Kaliszu
Koszalińska	Koszalin – Bobolice	W trakcie przekazywania miastu Koszalin oraz gminom Rosnowo i Manowo

Kolej	Linie	Użytkownik (ewentualny właściciel)
Krośniewicka	Ozorków – Dąbie Kujawskie Koło – Brześć Ostrowy – Krośniewice	Urząd Miasta Krośniewice
Mławska	Mława – Maków	Urząd Gminy Krasne
Nałęczowska	Nałęczów – Opole Rozalin – Poniatowa Karczmiska – Wilków	Starostwo Powiatowe w Opolu Lubelskim
Pleszewska	Pleszew – Pleszew Miasto	Urząd Miasta Pleszew
Przeworska	Przeworsk – Dynów	Starostwo Powiatowe w Przeworsku
Rogowska	Rogów – Biała Rawska	Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej
Starachowicka	Starachowice – Iłża	Starostwo Powiatowe w Starachowicach
Śmigielska	Stare Bojanowo – Wielichowo	Urząd Miasta Śmigiel
Średzka	Środa – Zaniemyśl	Starostwo Powiatowe w Środzie Wielkopolskiej
Żnińska	Żnin – Gąsawa	Starostwo Powiatowe w Żninie

Źródło: Z. Taylor, A. Ciechański, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, „Przegląd Geograficzny" 2005, nr 2, s. 160

W zaistniałej sytuacji, znacznie odmiennej od tego, co dotąd obserwowaliśmy, konieczne było więc wykształcenie się nowych operatorów kolei wąskotorowych w Polsce. Z. Taylor i A. Ciechański[10] wyróżniają trzy podstawowe typy przewoźników kolejowych tu funkcjonujących:

I. organizacje pozarządowe (NGO): stowarzyszenia, fundacje, organizacje miłośników kolei lub członkowie lokalnych społeczności;

II. jednostki organizacyjne samorządów lub spółki tworzone przez samorządy, na których terenie leży kolej turystyczna;

III. pozostałe podmioty, tj. prywatne firmy, instytucje lub spółki niezwiązane z lokalnym samorządem.

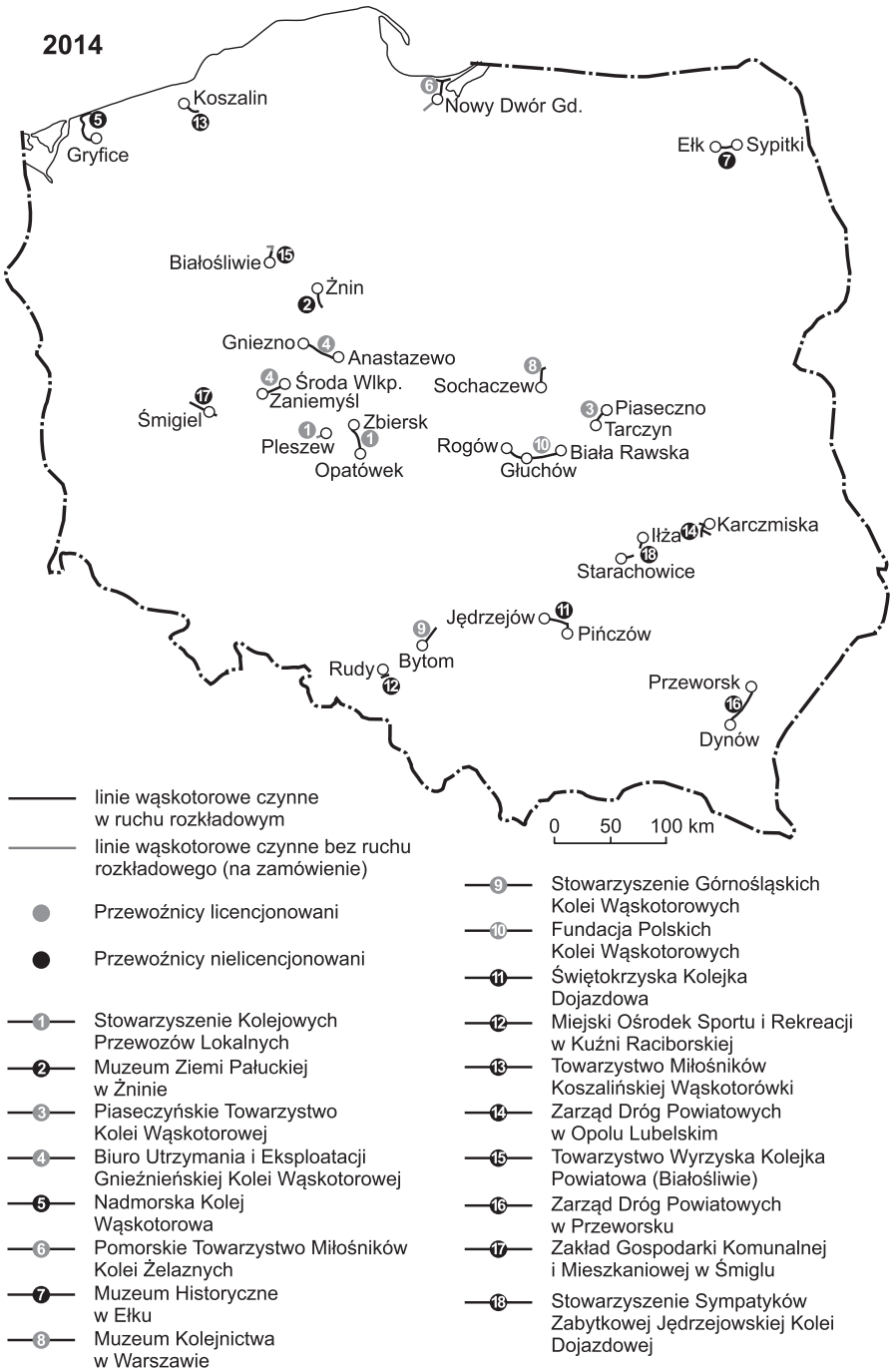
Warto zwrócić uwagę, że obecnie proces przywracania do ruchu kolei wąskotorowych został praktycznie zakończony. Nie odnotowuje się kolejnych przypadków przejmowania przez samorządy dotąd nieczynnych sieci. Mają jedynie miejsce sporadyczne przypadki przywracania do ruchu kolejnych odcinków w ramach już przejętych sieci – dotyczy to jednak niemal wyłącznie kolei koszalińskiej i wyrzyskiej, a więc tych, których procesy przejmowania rozpoczęły się stosunkowo najpóźniej. Obserwowana daleko posunięta dekapitalizacja pozostałych, nieprzejętych przez samorządy linii kolejowych, wskazuje raczej na to,

10 Z. Taylor, A. Ciechański, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, „Przegląd Geograficzny" 2005, nr 2, s. 161.

Il. 3. Koleje wąskotorowe w 2003 r. Źródło: Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, „Monografie IGiPZ PAN" 7, Warszawa 2007, s. 83

że odbudowa kolejnych sieci jest poza zasięgiem finansowym polskich gmin i powiatów.

W początkowym okresie usamorządowienia kolei wąskotorowych wykształciło się dwóch dużych operatorów wywodzących się ze środowiska miłośników kolei. Były to: Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL) z Kalisza operujące w szczytowym okresie na siedmiu kolejach i warszawska Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych (FPKW), prowadząca ruch na dawnych Rogowskiej Kolei Dojazdowej i Starachowickiej Kolei Dojazdowej. Co istotne,



Il. 4. Koleje wąskotorowe w 2014 r. Źródło: Z. Taylor, A. Ciechański, *Deregulacja a przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce*, Warszawa 2017 (w druku)

ideą SKPL było, aby na kolejach wąskotorowych eksploatowanych przez ten podmiot przywrócić regularne przewozy pasażerskie i towarowe w postaci sprzed 2002 r. Dla pozostałych kolei operatorzy przyjęli od razu jedną z dwóch wyróżnianych przez autora funkcji turystycznych:

1. samodzielnej atrakcji turystycznej;
2. elementu większego systemu lub szlaku turystycznego.

Należy jednak pamiętać, że np. FPKW prowadziła rozeznanie rynku pod kątem przywrócenia normalnego ruchu towarowego i pasażerskiego. Wykazało ono jednak brak popytu na tego typu usługi.

Następstwem braku zainteresowania samorządów przejmowaniem kolei wąskotorowych był również brak woli ich bezpośredniej eksploatacji. Inaczej było tylko w nielicznych przypadkach – dotyczyło to głównie dawnej kolei gryfickiej (gdzie za funkcjonowanie kolei odpowiadał specjalnie powołany referat) oraz ełckiej, zarządzanej początkowo przez Miejski Ośrodek Rekreacji. Dwie inne koleje (żnińska i jędrzejowska) zostały oddane w zarząd celowym spółkom samorządów różnych szczebli.

Przedstawiony pokrótce wyżej stan początkowy, obejmujący zarówno kształt eksploatowanych sieci, jak również ich operatorstwo, długo się nie utrzymał. Przede wszystkim wskutek nieporozumień z samorządami (podsycanych niekiedy przez lokalne grupy miłośników kolei) SKPL wycofał się z większości dotąd obsługiwanych kolei. W niektórych przypadkach dodatkowym czynnikiem rezygnacji z operatorstwa było pojawienie się wygórowanych roszczeń w postaci podatków lokalnych. Po zakończeniu eksploatacji przez SKPL część kolei została zredukowana z roli codziennego środka transportu do roli lokalnej atrakcji turystycznej (koleje nałęczowska i śmigielska), część zaś – jak koleje mławska i krośniewicka – trwale jak dotąd unieruchomiona. SKPL obecnie realizuje przewozy turystyczne na fragmencie kolei kaliskiej (przewozów towarowych nie udało się utrzymać – była to i tak najdłużej eksploatowana w ruchu towarowym kolej wąskotorowa w Polsce). Natomiast regularny ruch pasażerski tego przewoźnika odbywa się na odcinku Pleszew–Pleszew Miasto (linia w splocie trzyszynowym, ruch towarowy prowadzony po torze o standardowym prześwicie). Więcej szczęścia miały koleje obsługiwane przez FPKW. W przypadku kolei starachowickiej nastąpiła zmiana operatora, a kolej rogowska od blisko 15 lat pozostaje cały czas w zarządzie Fundacji. Warto pamiętać, że nadal dużą, choć niewątpliwie malejącą, rolę pełniły też inne organizacje społeczne (il. 4.).

Po blisko 15 latach od ponownego usamorządowienia kolei wąskotorowych obserwujemy zgoła odmienną sytuację niż na początku tego procesu. Przede wszystkim zmalała rola organizacji społecznych, szczególnie na rzecz jednostek podległych samorządom. Taką sytuację obserwujemy w przypadku kolei przeworskiej i nałęczowskiej. Ponadto funkcję stowarzyszenia SKPL przejęła spółka SKPL Cargo sp. z o.o., założona przez liderów tej organizacji.

Przedstawiona powyżej syntetyczna charakterystyka obserwowanych procesów nie daje nam jednak pełnej odpowiedzi na pytanie jaki charakter ma

obecnie rola władz terenowych w stosunku do kolei wąskotorowych. Czy są nadal kreatorem innowacji? A może konserwują zastany układ? Czy też może jednak, jak zauważono w tytule, są już tylko likwidatorem?

W opinii piszącego te słowa w ciągu pierwszych kilku lat po komunalizacji udało się zakonserwować fragment wąskotorowej rzeczywistości z końca planowej eksploatacji tego środka transportu. Niestety po kilku latach okazało się, że ten stan nie ma charakteru stałego. Obnażona została niedojrzałość polskich władz samorządowych wszystkich szczebli do opieki nad kolejami wąskotorowymi. Entuzjazm towarzyszący początkom ich komunalizacji zauważalnie uległ obniżeniu. Zaczęły się ujawniać pierwsze znaczące problemy wynikające z niedoinwestowania – przede wszystkim dotyczyły one pogarszającego się stanu infrastruktury torowej – ostatnie bowiem inwestycje przeprowadzane przez PKP miały miejsce w połowie lat dziewięćdziesiątych XX w, często w oparciu materiały staroużyteczne. Okazało się, że zarówno operatorzy kolei wąskotorowych, jak również samorządy nie są na tę okoliczność całkowicie przygotowane. W momencie ratowania kolei zazwyczaj nikt nie dokonywał dogłębnej analizy ekonomicznej spodziewanych kosztów, które w przypadku remontów generalnych infrastruktury znacznie przekraczają możliwości finansowe zarówno organizacji pozarządowych, operatorów prywatnych, jak również części instytucji samorządowych. Z drugiej strony samorządy nie są zainteresowane wsparciem tego typu prac, zaś przypadki pozyskiwania na to środków unijnych są sporadyczne. Pewnym rozwiązaniem problemu dokapitalizowania kolei wąskotorowych wydawało się poszukiwanie inwestora prywatnego. Na takie działanie zdecydowały się samorządy będące udziałowcami Żnińskiej Kolei Powiatowej, wprowadzając do zarządzającej koleją spółki inwestora strategicznego w postaci funduszu inwestycyjnego *Magna Polonia*. Niestety zamiast oczekiwanych zysków, musiał on dokładać się do finansowania deficytu, wobec czego postanowił wycofać swoje udziały ze spółki, co znacząco zachwiało jej stabilnością ekonomiczną i zagroziło zamknięciem kolei. Konieczna była interwencja finansowa ze strony Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego i powierzenie obowiązków likwidowanej spółki Muzeum Ziemi Pałuckiej[11].

Część wyżej wyszczególnionych problemów niewątpliwie jest skutkiem braku polityki dofinansowywania przewozów kolejami wąskotorowymi. Rzadko który samorząd rozumie, że akceptowalny przez pasażerów poziom cen przy jednoczesnym przychodzie umożliwiającym pokrycie wszystkich kosztów funkcjonowania kolei wąskotorowych jest praktycznie niemożliwy. Jako środek zaradczy wiele samorządów postrzega promocję tego typu obiektów. Świadczy to jednak o całkowitym niezrozumieniu problemu. Przy ograniczonych środkach taborowych i jednoczesnej gwarancji komfortu podróżowania zwiększenie liczby pasażerów nie musi się bowiem przekładać na wzrost zysków operatora. Za

11 A. Majszak, *Wójt otrzymał zielone światło*, www.palukitv.pl/teksty/przestrzen-lokalna/zaklady-pracy/20947-wojt-otrzymal-zielone-swiatlo.html, 01.08.2017. *Marszałek chce wesprzeć żnińską kolej wąskotorową* www.portalkujawski.pl/index.php/region/item/6083-marszalek-chce-wesprzec-zninska-kolej-waskotorowa, 01.08.2017.

wyjątkowo nieszczęśliwe podejście należy uznać sprowadzenie kolei wąskotorowych do funkcji atrakcji turystycznej, chociaż część z nich nadal jest predystynowana do roli regularnego środka transportu – tak jak dzieje się w Szwajcarii, Czechach, Słowacji czy Niemczech. Tę ostatnią rolę niewątpliwie mogłyby w sezonie letnim odgrywać koleje żuławska i nadmorska, a także prawdopodobnie górnośląska. Kilka innych kolei, zwłaszcza położonych w pobliżu dużych aglomeracji miejskich (np. odcinek Piaseczno – Grójec), w przypadku zapewnienia właściwego finansowania przewozów w ramach służby publicznej, mogłoby odgrywać znacząca rolę. Jedyna tego typu kolej, i to funkcjonująca na własne ryzyko przedsiębiorcy, obsługuje 3 km odcinek Pleszew – Pleszew Miasto.

Omówione powyżej procesy wpływają na stale zmniejszającą się długość czynnych szlaków kolei wąskotorowych. Tylko w 2016 r. całkowitemu zamknięciu uległa kolej gnieźnieńska, zaś w przypadku kolei rogowskiej dla publicznych przewozów turystycznych czynne jest obecnie 7 z 49 km linii.

Jak to robią inni?

Postawione w tytule fragmentu opracowania pytanie jest niewątpliwie konieczne i naukowo bardzo interesujące. Czy Polska jako jedyna sprowadziła swoje koleje wąskotorowe do roli „dychawicznej ciuchci" będącej *quasi*-cyrkową atrakcją turystyczną, czy też w innych krajach nadal pełnią one swoją rolę? Spojrzenie na sytuację choćby w ościennych Czechach, Słowacji czy też Niemczech zdaje się tę pierwszą tezę falsyfikować.

Na terenie dawnej Niemieckiej Republiki Demokratycznej (NRD) kolejom wąskotorowym udało się zachować stosunkowo duże znaczenie. Jest to niewątpliwie skutkiem procesu, który opisują P. Hörz i M. Richter[12]. W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. w NRD, podobnie jak w Polsce, przeżywały one gwałtowny kryzys. Pomimo zrozumienia bardzo istotnej roli rachunku ekonomicznego, stosunkowo szybko uzmysłowiono sobie historyczną rolę kolei wąskotorowych w NRD i ich znaczenie dla rozwijającej się wówczas turystyki. Dlatego jeszcze w połowie lat siedemdziesiątych XX w. podjęto decyzję o zachowaniu dla przyszłych pokoleń, jako pomników historii transportu i przemysłu, ośmiu (o łącznej długości 233 km) z 13 wówczas funkcjonujących kolei wąskotorowych w popularnych turystycznie lokalizacjach. Mimo, że koleje te zachowywano przede wszystkim z myślą o turystycznym wykorzystaniu i obsługiwane są one nadal trakcją parową, to na równi z pozostałymi środkami transportu zapewniają mieszkańcom przyległych do nich miejscowości codzienny dojazd do szkół i miejsc pracy.

W samej tylko Saksonii działa obecnie pięć prowadzących regularny ruch pasażerski kolei. Na czterech z nich pociągi pasażerskie są prowadzone

12 P. Hörz, M. Richter, *Preserved as technical monuments, run as tourist attractions: Narrow-gauge railways in the German Democratic Republic*, „The Journal of Transport History" 2011, nr 2, s. 194–195.

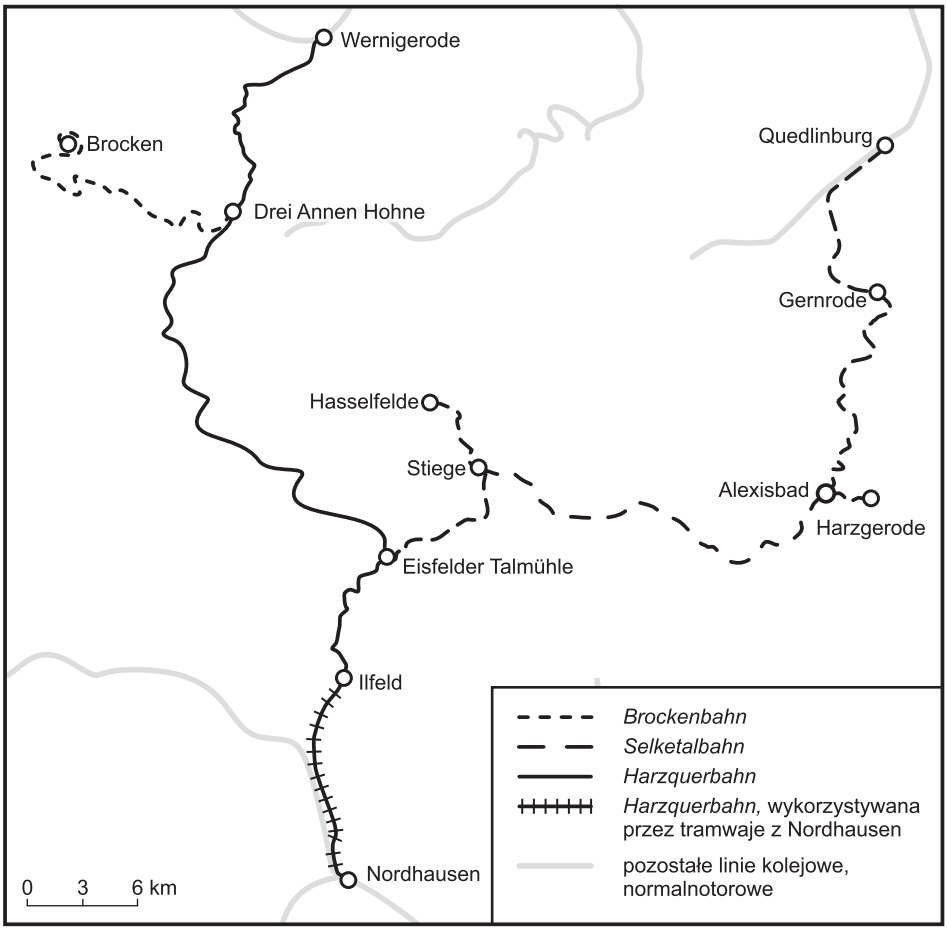
codziennie trakcją parową, zaś na piątej tylko w weekendy (w pozostałe dni pociągi obsługuje trakcja spalinowa). Dwie ze wspomnianych obok kolei od lat nieprzerwanie wciąż eksploatowane są w aglomeracji drezdeńskiej. Obecnie przewozy na nich realizuje spółka Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft GmbH, której udziały należą do samorządowego przewoźnika Regionalverkehr Erzgebirge GmbH i związku komunikacyjnego Verkehrsverbundes Oberelbe. Kolej nazywana *Lößnitzgrundbahn* obsługuje linię Radebeul Ost – Radeburg, natomiast *Weißeritztalbahn* biegnie na trasie Freital – Hainsberg – Kurort Kipsdorf. Ponadto spółka eksploatuje także zlokalizowaną w Rudawach kolej *Fichtelbergbahn* łączącą Cranzahl i Kurort Oberwiesenthal.

W tym miejscu bliżej przyjrzymy się kolei *Weißeritztalbahn,* funkcjonującej na południowych obrzeżach aglomeracji drezdeńskiej. Licząca 26 km linia prowadzi w atrakcyjne przyrodniczo góry Rudawy, niestety od powodzi w 2002 r. jest częściowo nieczynna. Obecnie pociągi z Freitalu kończą bieg w położonym w połowie linii Dippolswalde. Dalsza trasa jest w odbudowie. Według obowiązującego rozkładu jazdy[13] w 2016 r. uruchamianych było sześć par całorocznych pociągów kursujących codziennie i obsługiwanych trakcją parową. Pociągi te kursują z dopłatą związku komunikacyjnego i honorowane są w nich bilety okresowe wydawane przez tę organizację. Jednocześnie w przypadku biletów jednorazowych i krótkookresowych obowiązuje specjalna taryfa organizatora transportu.

Na dość podobnych zasadach jak opisane wyżej funkcjonuje kolej wąskotorowa w Górach Żytawskich zlokalizowanych na pograniczu niemiecko-czesko-polskim. Jedyną różnicą jest tu fakt, że w krótkich okresach poza sezonami turystycznymi wiosenno-letnio-jesiennym i zimowym kolej funkcjonuje w mocno ograniczonym zakresie. Natomiast w czasie głównych sezonów oferuje wysoką częstotliwość połączeń, dodatkowo wzmacnianą kursującym w weekendy pociągiem prowadzonym trakcją spalinową[14]. Także tutaj przewozy odbywają się ze wsparciem organizującego w granicach trzech powiatów związku komunikacyjnego ZVON (*Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien*, Celowy Związek Komunikacyjny Górnych Łużyc-Dolnego Śląska), którego bilety są również honorowane w pociągach wąskotorowych.

Na fali ochrony kolei wąskotorowych jako atrakcji turystycznych zachowano także *Harzer Schmallspurbanen* (koleje Gór Harzu – HSB). Sieć o prześwicie 1000 mm (il. 5) składa się z tzw. *Harzqerbahn* z Weringerode do Nordhausen (61 km), odgałęziającej się od niej w Drei Annen Hohne *Brockenbahn* o długości 19 km, prowadzącej na szczyt Brockenu (19 km) oraz *Sektalbahn*, łączącej się z pierwszą w Eisfelder Talmühle i prowadzącej do Quedlinburga (z odgałęzieniami do Hasselfelde i Harzgerode). Szczególnie interesujący jest odcinek prowadzący z Genrode do Quedlinburga, który do 2004 r. był linią normalnotorową, zarządzaną przez koleje państwowe DB. W 2006 r. linia ta została

13 Opublikowanego pod adresem www.sdg-bahn.de.
14 Za rozkładem opublikowanym na stronie www.soeg-zittau.de.



Il. 5. Sieć *Harzer Schmallspurbanen.* Opracowanie własne

otwarta już jako połączenie HSB o prześwicie 1000 mm typowym dla tej kolei[15]. Na odcinku Illefeld – Nordhausen *Harzqerbahn* wdrożono w 2004 r. bardzo interesujące rozwiązanie – dopuszczono tu ruch tramwajów miejskich z niespełna 45-tysięcznego Nordhausen. W przeciwieństwie jednak do wielu innych ośrodków nie wiązało się to ze stosowaniem dwóch rodzajów zasilania elektrycznego czy elektryfikacją linii wąskotorowej, tylko wprowadzeniem wozów tramwajowych z dodatkowym napędem za pomocą silnika spalinowego. Zastąpiły one dotąd kursujące na trasie wagony motorowe HSB[16].

15 E. Lung, O. Knoll, *Regional and Narrow Gauge Railways – Good Practise and Recommendations*, Wiedeń 2012, s. 11.
16 A. Harrasek, *Dwusystemowy tramwaj w Nordhausen*, „Technika Transportu Szynowego" 2004, nr 6, s. 54–55.

Częstotliwości jak i wielkość oferty przewozowej omawianej kolei jest wręcz imponująca[17]. Przekłada się ona na bardzo wysokie przewozy – według oficjalnej strony przewoźnika[18] w 2013 r. z usług kolei skorzystało około 1,1 mln pasażerów, z czego na *Brockenbahn* przypadło 649 tys. gości, na *Harzquerbahn* około 248 tys. osób, a pociągami *Selketalbahn* (a więc najbardziej lokalnej w charakterze) przejechało około 103 tys. podróżnych. Obecnie kolej posiada ponad 20 udziałowców, niemal wyłącznie samorządów różnych stopni podziału administracyjnego. Wśród nich znajdują się powiaty (Harz i Nordhausen), miasta (Wernigerode, Nordhausen, Harzgerode i Oberharz am Brocken), gmina Harztor oraz jednostki osadnicze określone jako dzielnice (Schierke, Harzgerode, Güntersberge, Straßberg, Quedlinburg, Gernrode, Benneckenstein, Elend, Hasselfelde, Sorge, Stiege, Tanne, Niedersachswerfen, Ilfeld), a także spółka Braunlage Tourismus GmbH[19].

Interesującą funkcję posiadają czeskie *Jindřichohradecké místní dráhy* (JHMD). O ile linia z miasta Jindřichův Hradec do stacji Obrataň spełnia przede wszystkim rolę środka codziennej lokomocji, to odcinek prowadzący do stacji Nová Bystřice ożywa głównie w sezonie turystycznym. Już w latach siedemdziesiątych XX w. pojawiały się koncepcje likwidacji tych kolei, ale szczęśliwie na skutek kryzysu paliwowego uznano, że transport samochodowy wcale nie będzie bardziej ekonomiczny zwłaszcza od strony energetycznej. W początku lat dziewięćdziesiątych XX w. Czechosłowackie Koleje Państwowe (*Československé státní dráhy*, ČSD) dość wyraźnie zaczęły jednak odczuwać nadchodzący kryzys. Skutkiem tego było ograniczenie inwestycji, a także redukcja połączeń pasażerskich. W 1993 r. powstał *Klub přátel jindřichohradeckých úzkokolejek*. Lobbował on na rzecz prywatyzacji kolei zlokalizowanej w atrakcyjnym turystycznie terenie i organizacji pociągów retro, a w końcu zaproponował projekt prywatyzacyjny, który przyjęły władze Republiki Czeskiej. Ponadto stał się on założycielem spółki akcyjnej JHMD, powołanej do życia 19 września 1994 r., a 10 stycznia 1995 r. wpisanej do rejestru handlowego. Na podstawie licencji z czerwca 1995 r. nowo powstała spółka zaczęła prowadzić historyczne pociągi turystyczne trakcją parową. Wobec ciągłych zmian koncepcji kolei *Česke Dráhy* (ČD) dotyczących tego, co dalej z koleją wąskotorową zrobić, realizacja projektu prywatyzacyjnego stale oddalała się w czasie. W związku z tym pogarszał się stan infrastruktury kolejowej, zwłaszcza na linii do stacji Nová Bystřice. JMHD ubiegały się o dzierżawę tej linii, ale bezskutecznie. W końcu w 1997 r. ČD zawiesiły przewozy na linii Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. W styczniu linia zamarła, a w marcu rząd czeski ostatecznie uchwalił realizację projektu prywatyzacji kolei i zaoferował odsprzedaż ich za symboliczną cenę jednej korony. JHMD uzyskały także licencję na obsługę kolejowych przewozów

17 Por. www.hsb-wr.de.
18 *Harzer Schmalspurbahnen blicken auf ein ereignis – und erfolgreiches Geschäftsjahr zurück,* www.hsb-wr.de/news/news-details/artikel//2013-harzer-schmalspurbahnen-blicken-auf-ein-ereignis-und-erfolgreiches-geschaeftsjahr-zurueck/, 08.11.2016.
19 www.hsb-wr.de/, 07.11.2016.

regionalnych do stacji Nové Bystřice i, po uprzednim przejeździe nadzwyczajnym, 21 czerwca 1997 r., nowy przewoźnik rozpoczął obsługę ogólnodostępnych pociągów. 23 listopada tego samego roku JHMD przejęły także linię do stacji Obrataň. Do prywatyzacji jindrzichuvhradeckich kolei wąskotorowych doszło 28 lutego 1998 r. Od tego czasu m.in. znacznemu rozszerzeniu uległa oferta rozkładowych pociągów regionalnych[20].

Ruch w ramach przewozów dofinansowanych przez samorządy wojewódzkie koncentruje się na odcinku Jindřichův Hradec – Kamenice nad Lipou – Obrataň. Odcinek Jindřichův Hradec – Nová Bystřice ma charakter bardziej turystyczny i zwiększenie ruchu po nim następuje w okresie wakacyjnym[21]. W roku obrachunkowym 2013/2014[22] na obydwu liniach przewieziono blisko 330 tys. pasażerów w ramach służby publicznej oraz 38 tys. pasażerów w ramach turystycznych przewozów komercyjnych trakcją parową. Realizowane były też niewielkie przewozy towarowe rzędu około 3 tys. t rocznie.

W ostatnich latach na kolei ujawnił się znaczący konflikt z władzami *Kraju Vysočina*, który, według władz spółki, nie dotrzymuje umowy dotyczącej współfinansowania deficytu publicznych przewozów pasażerskich.

Podsumowanie

Na przestrzeni lat znacząco zmieniła się rola samorządów w kształtowaniu sieci kolei wąskotorowych. Pierwotnie odgrywały istotną rolę w ich powstawaniu i eksploatacji. Została ona dość gwałtowanie przerwana zmianami ustrojowymi rozgrywającymi na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych XX w. Samorządy miały szansę ponownie odegrać znacząca rolę w kształtowaniu sieci kolei wąskotorowych dopiero po 2001 r. Wydawało się, że będą tu pełnić funkcję co najmniej utrzymującą dotychczasowy stan rzeczy. Niestety hipoteza ta okazała się mylną. Szybko stało się jasnym, że samorządy wszystkich szczebli nie radzą sobie z przejętymi kolejami wąskotorowymi pozostawiając bez wsparcia finansowego przede wszystkim te prowadzone przez podmioty zewnętrzne. Zabrakło też woli utrzymania tradycyjnej roli tego typu kolei na rzecz przekształcenia ich w atrakcje turystyczne. Niewystarczające wsparcie możemy również obserwować w stosunku do kolei pośrednio lub bezpośrednio zarządzanych przez samorządy. Podejście takie sprawiło, że długość kolei wąskotorowych w ruchu stale maleje. Brakuje także wizji jak i czy ten proces zahamować.

Czy faktycznie koleje wąskotorowe w Polsce za kilka lat muszą przejść całkowicie do historii? Tu warto choćby odnieść się do doświadczeń, które zauważa O. Morel[23] (2013) w przypadku Szwajcarii, gdzie koleje wąskotorowe wykonują

20 P. Prochazka, *Význam úzkokolejné železnice Jindřichohradeckých místních drah pro turistický potenciál regionu*, Vysoká Škola Polytechnická, Jihlava 2012, mps pracy licencjackiej, s. 22–23.
21 Por. www.jhmd.cz.
22 *Výroční zpráva 2013–2014*, Jindřichův Hradec 2015, s. 11.
23 O. Morel, *Rola kolei wąskotorowych w transporcie Szwajcarii*, referat wygłoszony na XVI Dolnośląskim Festiwalu Nauki we Wrocławiu, www.transport.pwr.wroc.pl/dfn/morel13.pdf, 05.05.2015, passim.

takie same zadania przewozowe, jak koleje normalnotorowe. Pod względem technicznym, zwłaszcza systemów zabezpieczenia ruchu kolejowego, także nie wykazują one większych różnic w stosunku do kolei o prześwicie toru 1435 mm. Autor cytowanego opracowania podkreśla, że *są więc niczym innym niż zwykłymi kolejami, tylko na wąskich torach*[24]. Faktycznie 1/3 szwajcarskiej sieci kolejowej (1700 km) to pozostające w zarządzie prywatnym koleje wąskotorowe, w skład których wchodzi dziewięć sieci i wiele pojedynczych linii. Co interesujące, koleje wąskotorowe pełnią tu istotną rolę w aglomeracjach miejskich i charakteryzują się wysoką częstotliwością kursów. Podobny charakter mają często regionalne koleje wąskotorowe, które w odróżnieniu od aglomeracyjnych mają nieco rzadszy takt i wykonują także przewozy towarowe na transporterach. Ostatnią kategorię kolei wąskotorowych w Szwajcarii stanowią koleje o znaczeniu turystycznym, przy czym tego typu koleje w Polsce pełnią zupełnie inną rolę. O ile ich geneza bywa dość podobna i wynika z potrzeb gospodarczych i konieczności przewozu turystów, to nadal mają znacznie także w przewozach o charakterze regionalnym. W Polsce natomiast tego typu koleje pełnią już nawet nie rolę przewoźnika kolejowego na rynku turystycznym, ale atrakcji turystycznej samej w sobie. Jedną z powszechnie znanych szwajcarskich kolei wąskotorowych[25] jest wciąż odgrywającą istotną rolę popularna alpejska *Rhätische Bahn*. Sieć kolei o prześwicie 1000 mm ma 384 km i jest zlokalizowana w kantonie Graubünden. Część jej odcinków zaliczana jest do pamiątek światowego dziedzictwa kulturowego UNESCO. Podobnie jak w przypadku HSB linie posiadają tu różne zastosowania, nie tylko turystyczne. W aglomeracji Chur służy ona miejscowej ludności m.in. do codziennych dojazdów do miasta. Na kolei realizowane są także przewozy towarowe, w tym samochodów. Współczesny wizerunek kolei nie ma obecnie wiele wspólnego z dychawiczną, powolną i przestarzałą „ciuchcią", znaną choćby z Polski. Jej park taborowy stale ulega wymianie na nowszy pochodzący prosto z wytwórni.

Również omówione przypadki bardziej tradycyjnych kolei wąskotorowych w Niemczech i Czechach dobitnie pokazują, że koleje tego typu, przy odpowiednim wsparciu finansowym i organizacyjnym samorządów wszystkich szczebli, nadal mogą pełnić ważną rolę w systemie transportowym regionów. Z tego wynika dość prosty wniosek, że przyjęta w Polsce strategia wygaszania przewozów lub też sprowadzenia kolei wąskotorowych do roli cyrkowej atrakcji turystycznej jest nieuzasadniona. Brak zmiany podejścia zaowocuje prawdopodobnie w niedalekiej przyszłości likwidacją znacznej części ich systemów.

Żeby nie doszło do wyżej zasygnalizowanych procesów konieczne jest przede wszystkim uświadomienie samorządom, że bez ich wsparcia finansowego lub pomocy merytorycznej w zdobywaniu funduszy zewnętrznych koleje wąskotorowe nie przetrwają. Konieczne jest też wzmocnienie pozycji zewnętrznych operatorów poprzez długoterminowe kontrakty, chroniące ich prawa – tak by mogli podejmować ryzyko zdobywania środków zewnętrznych bez obaw rozwiązania

24 Tamże, s. 36.
25 E. Lung, O. Knoll, *Regional and Narrow...*, s. 15–16.

umowy pod byle pretekstem po zakończeniu okresu trwałości projektów. Konieczne jest skonstruowanie mechanizmów na szczeblu centralnym, wspomagających inwestycje w tabor i infrastrukturę kolei wąskotorowych.

Przede wszystkim trzeba jednak dokonać zmian mentalnych w postrzeganiu kolei wąskotorowych przez samorządowców – nie jako zabawek, generujących wyłącznie niepotrzebne koszty, ale jako ważnych elementów lokalnych gospodarek, w przypadku kolei *stricte* turystycznych przysparzających pośrednio dodatkowych dochodów samorządom.

Warto też pomyśleć o możliwości przekazywania kolei wąskotorowych na własność organizacjom pozarządowym, co do których uczciwości nie ma zastrzeżeń (np. posiadających status Organizacji Pożytku Publicznego).

Bibliografia

Archiwum Państwowe w Kaliszu, Cukrownia Zbiersk w Zbiersku (zespół nr 1084).

Ciechański A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, „Prace Geograficzne" 243, Warszawa 2013.
Brzosko E., *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982.
DzU RP 2000, nr 84, poz. 948.
Harrasek A., *Dwusystemowy tramwaj w Nordhausen*, „Technika Transportu Szynowego" 2004, nr 6.
Harzer Schmalspurbahnen blicken auf ein ereignis – und erfolgreiches Geschäftsjahr zurück, www.hsb-wr.de/news/news-details/artikel//2013-harzer-schmalspurbahnen-blicken-auf-ein-ereignis-und-erfolgreiches-geschaeftsjahr-zurueck/, 08.11.2016.
Hörz P., Richter M. *Preserved as technical monuments, run as tourist attractions: Narrow-gauge railways in the German Democratic Republic*, „The Journal of Transport History" 2011, nr 2.
Lung E., Knoll O., *Regional and Narrow Gauge Railways – Good Practise and Recommendations*, Wien 2012.
Majszak A., *Wójt otrzymał zielone światło*, www.palukitv.pl/teksty/przestrzen-lokalna/zaklady-pracy/20947-wojt-otrzymal-zielone-swiatlo.html, 01.08.2017.
Marszałek chce wesprzeć żnińską kolej wąskotorową www.portalkujawski.pl/index.php/region/item/6083-marszalek-chce-wesprzec-zninska-kolej-waskotorowa, 01.08.2017.
Morel O., *Rola kolei wąskotorowych w transporcie Szwajcarii*, referat wygłoszony na XVI Dolnośląskim Festiwalu Nauki we Wrocławiu, www.transport.pwr.wroc.pl/dfn/morel13.pdf, 05.05.2015.
Sukcesy i porażki kolei w Polsce: 1918–1989, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015.
Pokropiński B., *Jędrzejowskie Koleje Wąskotorowe*, Zamość 2012.
Prochazka P., *Význam úzkokolejné železnice Jindřichohradeckých místních drah pro turistický potenciál regionu*, Vysoká Škola Polytechnická, Jihlava 2012, mps pracy licencjackiej.
Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, „Monografie IGiPZ PAN" 7, Warszawa 2007.
Taylor Z., Ciechański A., *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, „Przegląd Geograficzny" 2005, nr 2.
Taylor Z., Ciechański A., *Deregulacja a przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce,* Prace Geograficzne 257, Warszawa 2017 (w druku).
Torzewski M., *Gnieźnieńska i Wrzesieńska Koleje Wąskotorowe*, Warszawa 2006.
Tucholski Z., *Nasielska Kolej Wąskotorowa*, Rybnik 2007.
Výroční zpráva 2013–2014, Jindřichův Hradec 2015.

www.jhmd.cz/, 07.11.2016.
www.hsb-wr.de/, 07.11.2016.
www.sdg-bahn.de/, 07.11.2016.
www.soeg-zittau.de/, 07.11.2016.

Ariel Ciechański – Initiator *versus* liquidator. The changing role of self-government in shaping the network of narrow-gauge railways in Poland in view of other european countries

The author discusses the changing role of self-government in shaping the networks of narrow-gauge railways in the last hundred years or so. Considerable interest has been given to the period of municipalisation of this type of railways after the year 2001 and especially the consequences of this process. Another important issue discussed in the article is the positive examples of using narrow-gauge railways abroad, which means returning to their original functions. In the conclusion the author predicts the future of the narrow-gauge railways in Poland and presents potential courses of action that may be taken.

Ariel Ciechański – Initiator *versus* Liquidator. Die wechselnde Rolle der Selbstverwaltung bei der Entwicklung des Schmalspurbahnnetzes in Polen im Vergleich mit anderen europäischen Lösungswegen

Der Autor des Textes stellt die wandelnde Rolle der Selbstverwaltung bei der Gestaltung des Schmalspurbahnnetzes in letzten 100 Jahren vor. Eine besondere Aufmerksamkeit gilt dem Umbau durch eine Kommunalisierung nach 2001. Im Besonderen werden die Folgen dieses Prozesses betont. Dem werden mehrere positive Beispiele von Schmalspurbahnen aus dem Ausland gegenübergestellt.Zum Abschluss des Textes bietet der Autor einen Ausblick über die Zukunft der Schmalspurbahnen in Polen und ihren Entwicklungsmöglichkeiten.

Słowa kluczowe: koleje wąskotorowe, koleje samorządowe, komunalizacja, rozwój i regres sieci kolejowych
Keywords: narrow-gauge railways, railway managed by self-government, municipalisation, development and regression of railway networks
Stichworte: Schmalspurbahn, Bahnen der Selbstverwaltung, Kommunalisierung, Entwicklung und Niedergang des Bahnnetzes

Ariel Ciechański, dr, adiunkt w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie, specjalizujący się w geografii transportu, zwłaszcza w transformacji systemów transportowych (w tym regresie i rozwoju sieci kolejowych). Jego pozazawodowe zainteresowania naukowe koncentrują się na historii kolei przemysłowych i taboru kolejowego w Polsce.

Dawid Keller

Regulator, właściciel czy...? Dyskusje o roli państwa wobec kolei w okresie międzywojennym – wprowadzenie do zagadnienia

Wprowadzenie

Sieć kolejowa w międzywojennej Polsce niosła z sobą dziedzictwo okoliczności, w których powstawała. Stwierdzenie to, dość w sumie oczywiste, nie dotyczy tylko i wyłącznie jej kształtu, ilości powstałych linii, ich przebiegu czy innych detali infrastruktury. Nie ogranicza się także tylko i wyłącznie do różnorodności wykształcenia i umiejętności personelu, doświadczenia w używaniu języka polskiego czy typów taboru i urządzeń kolejowych. Równie ważne, a może nawet, z perspektywy okresu stanowiącego przedmiot tej analizy, ważniejsze pozostają bowiem: sytuacja prawna kolei (nie chodzi tu o normujące ją przepisy) oraz poglądy poszczególnych osób, zwłaszcza polityków, na jej rolę i pozycję, którą winna ona mieć względem społeczeństwa czy organów państwa (administracja ogólna, wojsko itp.). Zagadnienie to jednak, choć obecne w historiografii (choć głównie ogólnej, nie poświęconej kolei[1]) jest jednak ukazywane

1 Por. np. W. Morawski, *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2010, s. 173–223. Por. też dyskusja (i literatura): D. Keller, *Państwo a przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe (zagadnienia wstępne): dyskusje o funkcjonowaniu skomercjalizowanego przedsiębiorstwa (1924–1939)*, [w:] *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 35–66; M. Łapa, *Modernizacja państwa. Polska polityka gospodarcza 1926–1929*, Łódź 2002,

zwykle w sposób dość uproszczony i brakuje w nim nie tylko analizy poglądów poszczególnych decydentów, od Józefa Piłsudskiego czy kolejnych premierów i ministrów do różnych posłów, ale także i konkretnych podejmowanych przez nie działań. Istniejący stan pozwala nam bowiem wskazać najwyżej „co" się wydarzyło, niekoniecznie jednak „dlaczego" to właśnie miało miejsce. Niniejszy artykuł stanowi wstęp do szerokiego, w założeniu, programu badawczego, którego celem będzie wskazanie zależności między państwem i koleją w okresie międzywojennym w Polsce, z uwzględnieniem również sytuacji w innych europejskich krajach[2].

Punkt wyjścia

Punktem wyjścia analiz winien być jednak stan zastany w momencie przejmowania[3]. We wszystkich trzech byłych państwach zaborczych stosowano trzy rodzaje własności – państwową[4], prywatną (w różnym kształcie)[5], a także (zwłaszcza w Niemczech) częściowo samorządową[6]. Ich losy były co prawda różne, ale można odnotować dążenia każdego z tych państw do przejmowania kontroli nad siecią kolejową, zwłaszcza główną. Działania nacjonalizacyjne (czy też wykupy linii zgodnie z postanowieniami umów koncesyjnych) nie obejmowały jednak kolei lokalnych, mniejszego znaczenia czy też, zwykle, wąskotorowych. Trzeba też wskazać, że pomimo fali wykupów nadal w 1918 r. pozostały na tym terenie spółki prywatne, które nie zostały wykupione przez byłe państwa zaborcze. W okresie międzywojennym nie tylko Polska podejmowała działania

s. 208–217; K. Dziewulski, *Spór o etatyzm. Dyskusja wokół sektora państwowego w Polsce międzywojennej 1919–1939*, Warszawa 1981 (por. s. 19–20); J. Gołębiowski, *Spór o etatyzm wewnątrz obozu sanacyjnego w latach 1926–1939*, Kraków 1978 (por. s. 16–17). Ujęcie popularne i bardzo emocjonalne: S. Suchodolski, *Jak sanacja budowała socjalizm*, Warszawa 2015, s. 184–196 (tytuł rozdziału na temat kolei brzmi: *Polskie Koleje Państwowe, czyli kreatywna księgowość, wykończenie prywatnych przewoźników i „miasto-upiór" za 22 mln*). Autor oparł się głównie na międzywojennych pracach T. Bernadzikiewicza (*Przerosty etatyzmu. Uwagi o gospodarce państwowej w Polsce*, Warszawa 1935; *Wyniki bilansowe a rzeczywiste przedsiębiorstw państwowych w Polsce*, Warszawa 1935).

2 Sprawa ta w zasadzie pomijana jest w historiografii dziejów kolei w Polsce, ale w dyskusjach przykładowo nad komercjalizacją analizowano decyzje podejmowane w tym zakresie w szeregu krajów europejskich, oceniając np., które z rozwiązań można (czy nawet należałoby) przeszczepić do Polski. Por. np. W.B., *Autonomia kolei państwowych w Europie*, „Inżynier Kolejowy" 1932, nr 3, s. 66–67. Tekst powstał w oparciu o literaturę niemieckojęzyczną.

3 Por. D. Keller, *Improwizacja czy uporządkowana akcja? Przejęcie kolei przez polską administrację w latach 1918–1922*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce: 1918–1989*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015, s. 21–40.

4 P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013, s. 26–37, 125–149; R. Tomczyk, *Kolej żelazna w monarchii habsburskiej. Szkic prawno-administracyjny*, [w:] *Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013, s. 153–167.

5 A. Paszke, M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995, passim.

6 Por. J. Pawłowski, *Dzieje kolei wąskotorowych na obszarze byłej Zachodniej Dyrekcji Kolei Państwowych*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 185–188.

mające na celu uregulowanie tej kwestii[7]. Wśród wstępnych uwag trzeba także odnotować, że okres I wojny światowej przyniósł dla sieci kolejowej na przeważającym obszarze późniejszej Polski znaczne zniszczenia – zarówno linii, jak i obiektów oraz taboru. Przyczyniło się to do wysunięcia konkretnych propozycji w odniesieniu do kolei nowego, odrodzonego państwa. Najlepiej znaną z nich ogłosił zespół pracujący na zlecenie Wydziału Rejestracji Strat Wojennych przy Radzie Głównej Opiekuńczej. Analizując różne modele relacji między kolejami i państwem (od właścicielskiego przez mieszany, nadzorczy do całkowicie wolnorynkowego) przychylał się do przyjęcia w Polsce systemu mieszanego, z państwem jako organizatorem prawnym, zapewniającym spójność różnych prywatnych oraz państwowych spółek kolejowych, ale i kształtującym ogólną politykę inwestycyjną w tej sferze[8]. Trzeba wreszcie pamiętać, że w istocie w latach 1918–1919 zastosowano metodę faktów dokonanych, a wydawane w pierwszych latach przez państwo akty prawne przejmowały *koleje zbudowane przez byłe władze okupacyjne*[9], obejmowały odcinki należące do spółek prywatnych w państwowy zarząd (choć na wątpliwej podstawie prawnej)[10], a samo państwo w istocie dążyło do systemu właścicielskiego[11].

Jak już wspomniano, zagadnienie stanowiące przedmiot artykułu nie ma dotąd bogatej literatury. Niewielkie opracowania na ten temat powstały w latach

7 Por. wykup kolei prywatnych (w tym Kolei Koszycko-Bogumińskiej) przez Czechosłowację i decyzja o wykupie wszystkich kolei prywatnych w trzech transzach. W.B., *Prace nad upaństwowieniem czechosłowackich kolei lokalnych i oszacowaniem majątku kolei państwowych*, „Inżynier Kolejowy" 1930, nr 7, s. 295–296 (tekst powstały w oparciu o niemieckojęzyczną literaturę).

8 J. Gieysztor, *Koleje żelazne na ziemiach Polskich*, [w:] *Likwidacja skutków wojny w dziedzinie stosunków prawnych i ekonomicznych w Polsce*, t. 7, Warszawa 1918, s. 35–45; tenże, *O zasadach gospodarki handlowej na kolejach żelaznych w Polsce*, [w:] tamże, s. 119–136. Należy jednocześnie przyznać, że nie znamy dotąd innych analiz. Co ciekawe, to osoby zaangażowane w ten projekt pełniły później albo rolę realizatorów albo komentatorów międzywojennej polityki wobec kolei. Szereg wysuwanych przez analityków myśli było nowatorskich. Ich źródłem były doświadczenia funkcjonowania w Rosji, a także dość trafne odczytanie wydarzeń i trendów w sąsiednich państwach. Por. też: D. Keller, *Dylematy międzywojennej polityki finansowania PKP*, [w:] *Między stabilizacją a ekspansją. System finansowy w służbie modernizacji (z warsztatów badawczych historyków gospodarczych)*, red. J. Łazor, W. Morawski, Wrocław 2014, s. 413-429.

9 *Dekret z 7 lutego 1919 r. o przejęciu kolei zbudowanych przez byłe władze okupacyjne* (DzP PP 1919, nr 14, poz. 155).

10 Ustawa z 14 grudnia 1920 r. rozszerzała nacjonalizację na koleje prywatne, które *przez okupantów* były traktowane jako koleje użyteczności publicznej (DzU RP 1921, nr 3, poz. 5). Rodzi się bowiem pytanie czy np. kolej Chabówka – Zakopane czy też inne galicyjskie była używana przez *okupantów*.

11 Por. D. Keller, *Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1922–1939. Geneza, podstawy prawne, organizacja i funkcjonowanie*, Rybnik 2013, s. 27. Analitycy Wydziału Rejestracji Strat Wojennych jasno wskazywali, że budżetu odrodzonego państwa nie będzie stać na nowe, niezbędne dla Polski, inwestycje kolejowe. Czas pokazał jak bardzo trafne były to analizy.

sześćdziesiątych[12], siedemdziesiątych[13] i już w XXI w.[14] Stan zachowania źródeł (zwłaszcza akt Ministerstwa Komunikacji) wymusza żmudne kwerendy w innych zespołach w Archiwum Akt Nowych[15], ale i w innych archiwach w Polsce[16], Ukrainie, Białorusi i na Litwie (dyrekcje kresowe). Rzetelne podejście do zagadnienia wymagałoby także badań nad spuścizną (także drukowaną i pamiętnikarską) partii i poszczególnych polityków, a także prasą epoki, zwłaszcza codzienną. W tym ostatnim elemencie konieczne jest zwłaszcza wyjście poza wykorzystywaną obficie, ale jakby z pominięciem etapu krytyki źródła, prasą branżową, zwłaszcza „Inżynierem Kolejowym". Skala koniecznych do podjęcia prac zwiększa się jeszcze bardziej po uwzględnieniu wspomnianego już kontekstu europejskiego.

Przedmiot dyskusji – „co" zrobiono

Koleje mają ogromne znaczenie dla Państwa zarówno z punktu widzenia gospodarczego, jak i finansowego i strategicznego. Są one aparatem dużym, skomplikowanym, a działalność ich opiera się przede wszystkim na sprawności mózgu, mięśni i nerwów pracowników kolejowych, którzy pełniąc służbę bardzo odpowiedzialną są temsamem dla kolejnictwa elementem pierwszorzędnej doniosłości[17]. Świadomość tej zależności między kolejami a państwem przyświecała, jak należy sądzić, wszystkim działaniom podejmowanym w omawianej

12 Faktycznie wydane dopiero w 2011 r. I. Bujniewicz, *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935–1939*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, t. 1, cz. 1: *Opracowania i dokumenty*, „Wojskowe Teki Archiwalne:, t. 1, red. A. Wesołowski, N. Bujniewicz, Warszawa 2011, s. 19–138.

13 M. Tarchalski, *Sprawa komercjalizacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (1924–1939)*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych", t. 39, 1978, s. 77–96. Dodać należy, że M. Tarchalski jest również autorem, znajdującej się niestety jedynie w maszynopisie, pracy doktorskiej (*Rola kolejnictwa w rozwoju gospodarki Polski w okresie międzywojennym (1918–1939*), Poznań 1981; mps dostępny w czytelni Biblioteki Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, sygn. S 3430). Praca ta, zdaniem autora, zasługuje na wydanie drukiem.

14 D. Keller, *Państwo a przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe*...

15 Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie (zespół nr 16), 3784 j.a. (głównie pochodzenia wojskowego i dotyczące kwestii wojskowych); ale też np. Prezydium Rady Ministrów czy Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

16 Np. Archiwum Państwowe w Warszawie, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie (zespół nr 3641) – akta z lat 1918–1998, 6419 j.a., błędnie sklasyfikowane jako zespół; Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie Biuro Wojskowe (zespół nr 2455, 10 j.a.); Archiwum Państwowe w Toruniu, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu (zespół nr 365, 3 j.a.); Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu (zespół nr 154, 80 j.a.); Archiwum Państwowe w Radomiu, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu (zespół nr 389, 73 j.a., głównie akta dot. funkcjonowania kolei); Centralne Archiwum Wojskowe, Biuro Wojskowe Ministerstwa Komunikacji/Ministerstwa Kolei Żelaznych. Pomimo użycia nazwy i dat zespół Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Łodzi w Archiwum Państwowym w Łodzi nie zawiera akt takiej jednostki organizacyjnej, ale niezwykle ciekawe akta XIX-wieczne z Wielkopolski (!) czy dokumenty z okresu międzywojennego przekazanych przez działającą w latach 1945–1958 DOKP w Łodzi (1141 j.a., ponad 18 mb).

17 Sejm III kadencji, Wniosek Związku Parlamentarnego Socjalistów w sprawie ustawy o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", Uzasadnienie, s. 24.

epoce. Wraz z upływem czasu zmieniały się najprawdopodobniej jedynie priorytety – wstępnie można bowiem wskazać, że w pierwszym etapie (do 1922 r.) najważniejsze było znaczenie strategiczne i gospodarcze[18], później (w epoce „deficytów kolejowych") finansowe[19], a od 1926 r. gospodarcze[20]. Wkrótce jednak, politycznie najpóźniej w 1930 r., a w cyfrach rzeczywistych prawdopodobniej kilka lat później, przeważyły względy strategiczne[21]. Warto jeszcze odnotować, że państwo (ówcześnie) mogło wobec kolei przyjąć jedną z czterech postaw – mogło być jej właścicielem (w rzeczywistości Polski – dominującym właścicielem), regulatorem (taką funkcję w Polsce pełniło Ministerstwo Kolei Żelaznych później Kolei i Komunikacji) oraz nadawcą koncesji (dla prywatnych towarzystw akcyjnych). Dla porządku można jeszcze pamiętać, że państwo mogło nie być zainteresowane koleją, ale ówcześnie nikt tak prawdopodobnie nie myślał.

Jak zatem wyglądały działania organów państwa wobec kolei w okresie międzywojennym w Polsce? W lutym 1919 r. wydano wspomniany dekret o przejęciu *kolei*, w kolejnych latach uzupełniony o akty wykonawcze. Dopiero jednak w 1924 r. (!) uchwalono ustawę o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych[22], której postanowienia w części nigdy nie zostały zrealizowane. Nigdy bowiem (mimo ponaglenia Sejmu o trzymiesięcznym terminie) nie nadano *statutu o państwowym zarządzie kolei*[23]. W grudniu 1924 r. podjęto również nieudaną próbę komercjalizacji kolei[24], ponowioną ostatecznie we wrześniu 1926 r., a cztery lata później częściowo wycofaną[25]. Dopiero w 1929 r. wydano jednolite przepisy regulujące zatrudnienie pracowników państwowych kolei w Polsce. Do tego momentu obowiązywały (nowelizowane oczywiście) przepisy byłych państw zaborczych[26]. O pilności wydania tego przepisu pisano

18 Etap wojsko polsko-bolszewickiej, ale też i bezpośredniej odbudowy państwa, gdzie koleje (także poprzez bezpośrednie finansowanie z budżetu i korzystne taryfy) miały wspomóc odbudowę gospodarczą.

19 Czas gdy najważniejsze stało się zbilansowanie budżetu państwa i znaczne sumy płynące na „dofinansowanie kolei" musiały znaleźć swoje uporządkowanie poprzez, nadużywane konsekwentnie, pojęcie „komercjalizacji".

20 Okres spokojnego działania związanego z powstaniem przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i niekonsekwentnymi staraniami o zakończenie komercjalizacji. Etap najważniejszych inwestycji w nowe linie, najważniejszych decyzji, u podstaw których leżały przede wszystkim argumenty gospodarcze.

21 Etap, w którym (przy trudnej sytuacji gospodarczej państwa) większość podejmowanych działań inwestycyjnych czy remontowych, przy oczywistych pozytywnych efektach dla normalnego funkcjonowania kolei, miało jednak tło wojskowe i było realizowanych na prośbę wojska.

22 DzU RP 1924, nr 57, poz. 580.

23 Sejm I Kadencji, Sprawozdanie stenograficzne ze 120 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 20 maja 1924 r., łam 45.

24 To wtedy reprezentanci państwa oficjalnie przyznawali: *Ministerstwo Kolei zmuszone zostało zaniechać polityki budowy nowych dróg na własny rachunek i przeszło do udzielania koncesji na budowę kolei prywatnym przedsiębiorstwom.* Jednocześnie ustalono kolejność realizacji nowych linii (podział na grupy). Co ciekawe, linie zrealizowane w epoce znalazły się np. w trzeciej grupie kolejności na drugim miejscu (Warszawa – Radom). Sejm I kadencji, Sprawozdanie stenograficzne z 212 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 29 maja 1925 r., łam 36.

25 Szerzej: D. Keller, *Państwo a przedsiębiorstwo*, passim.

26 Tenże, *Dyrekcja...*, s. 198; R. Tomczyk, *Kolej żelazna...*, s. 165–167.

i mówiono wielokrotnie, także w parlamencie, kolejni ministrowie zapowiadali nieuchronne nadejście owej „pragmatyki" jeszcze w 1924 czy 1925 r.[27] Z kolei samodzielne kolejowe (wcześniej wykorzystywano głównie ustawę z 1923 r. dla urzędników państwowych) przepisy emerytalne wydano dopiero w momencie gdy pierwsze pokolenie zatrudnionych w międzywojennej Polsce mogło już na to świadczenie przejść (w 1934 r.)[28].

Ostatecznie system kolei (państwowych ale i prywatnych) był dwustopniowy – na czele stało ministerstwo (z uprawnieniami określonymi w ustawie z 1924 r.)[29] pełniące funkcję zarządcy i kontrolera, niżej znajdowały się organy administracji kolei państwowych – przez cały czas Dyrekcje (od 1929 r. Okręgowe) Kolei Państwowych (Katowice, Kraków, Lwów, Stanisławów, Radom, Warszawa, Poznań, Gdańsk, Wilno), a od lat trzydziestych dodatkowo centralne organy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", równorzędne pod względem hierarchii z dyrekcjami. Przedsiębiorstwo nie posiadało organów władzy niezależnej od ministerstwa, i w istocie to ministerstwo stanowiło centralną administrację PKP[30]. Organy przedsiębiorstwa, w imieniu ministerstwa, pełniły również nadzór nad kolejami prywatnymi różnego przeznaczenia (publiczne, niepubliczne)[31].

Pomimo wydania przepisów powołujących przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe", podległe ministerstwu, ale z wydzieloną samodzielną dyrekcją, na skutek braku zgody Józefa Piłsudskiego faktycznie ta część komercjalizacji nie została zrealizowana i o ile od strony księgowej PKP było samodzielne[32], to od strony faktycznej, decyzyjnej, było ściśle podporządkowane ministerstwu i polityce państwa[33].

27 Np. Sprawozdanie stenograficzne z 138. posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej I kadencji z dnia 27 czerwca 1924 r., łam 13-14 (*wkrótce*); Sprawozdanie stenograficzne z 201. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej I kadencji z dnia 5 maja 1925 r., łam 94 (*w tym miesiącu będzie wniesiona do Rady Ministrów*).

28 D. Keller, *Dyrekcja*..., s. 277–284.

29 Kolei Żelaznych, od 1924 r. Kolei, od 1926 r. Komunikacji.

30 Por. D. Keller, *Państwo a przedsiębiorstwo*, passim; M. Tarchalski, *Sprawa komercjalizacji*..., passim.

31 Por. K. Soida, P. Nadolski, K. Tomczak, *Koleje wąskotorowe zakładów Gieschego*, Rybnik 2010, passim; K. Soida, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku od czasów najdawniejszych do 1990 roku*, t. 1, Katowice 1996, s. 105–107.

32 Ważnym dowodem na to może być zanik decyzji wydawanych przez parlament na temat najdrobniejszych zmian własności gruntów polskich kolei, widoczny jeszcze przed wrześniem 1926 r. (ostatni przypadek z października 1927 r.). Przykładowo: *Ustawa z dnia 16 lipca 1924 r. w przedmiocie zamiany państwowego gruntu kolejowego na grunt gminy Wąsosz w powiecie szubińskim* (DzU RP 1924, nr 73, poz. 712) czy *Ustawa z dnia 1 lipca 1925 r. o zamianie państwowego gruntu kolejowego w Skierniewicach na grunt prywatny* (DzU RP 1925, nr 73, poz. 706). Wynikało to wprost z postanowień konstytucji z 1921 r. (art. 44). Powołanie PKP było zatem w tym względzie faktem.

33 Por. np. status pracowników PKP. D. Keller, *Dyrekcja*..., s. 198–215. Tam również szczegółowe odesłania do źródeł i nielicznej literatury. Dobitnie pisze o tym M. Tarchalski w swojej pracy doktorskiej. Wskazuje w niej, że koleje nigdy w zasadzie nie były przedsiębiorstwem (*Rola kolei*..., s. 549), że były deficytowe (tamże, s. 550), że *kolejnictwo powiększało Polskę, pozostając w rękach państwa instrumentem szeroko pojętej polityki społeczno-gospodarczej* (tamże, s. 551).

Z niedostatków sieci kolejowej w Polsce w omawianym czasie dość powszechnie zdawano sobie sprawę. Największe braki odczuwano w centrum Polski oraz w województwach wschodnich. Prowadzone w międzywojniu inwestycje nie likwidowały jednak, wbrew temu co się publikuje, tych niedostatków[34], a skala niezbędnych inwestycji była tak duża[35], że budżet państwa (a tym bardziej PKP po 1926 r.) nie był w stanie im podołać. Co więcej, pomimo deklarowanego państwowego charakteru kolei w Polsce działały nadal prywatne spółki kolejowe, w tym tak duże jak Towarzystwo Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej (!) czy prywatna spółka odpowiedzialna za odcinek Chabówka – Zakopane. Stan taki utrzymywał się do początku lat trzydziestych[36]. W chwilach najgorszego kryzysu kolei w Polsce, w epicentrum tzw. deficytów kolejowych, dyskutowano także o możliwej prywatyzacji kolei w Polsce[37]. Pamiętać należy, że w pierwszych latach odzyskanej niepodległości pojawiło się mnóstwo inicjatyw mających na celu budowę nowych połączeń kolejowych, wysuwanych przez środowiska lokalne; podejmowano działania przedwstępne, *schodzono na grunt* (czyli prowadzono studia w terenie) – jednak za działaniami tymi nie szły realizacje[38]. Wyjątkiem była jedynie (poza Francusko-Polskim Towarzystwem Ko lejowym) koncesja przyznana w 1924 r. Towarzystwu Robót Inżynierskich w Poznaniu, Societe Generale d'Entreprises i Schneider et C-o w Paryżu oraz

Odnotował on też, że co prawda budżet Ministerstwa Komunikacji nie był tożsamy z budżetem PKP, ale nigdy nie przeprowadzono zdecydowanego ich podziału (tamże, s. 444).

34 Trzeba jednak wymienić także, dla porządku, najważniejsze inwestycje: Kutno – Strzałkowo (1921), Puck – Hel (1922), Nasielsk – Sierpc (1925), Kutno – Zgierz (1926), Kalety – Podzamcze (1926), Łuck – Stojanów (1930), Czersk – Bąk – Kościerzyna (1929). Herby Nowe – Karsznice/ Zduńska Wola (1930). Kościerzyna – Gdynia (1930), Woropajewo – Druja (1932), Karsznice – Inowrocław (1933), Kraków – Miechów (1934), Warszawa – Radom (1934), przebudowa i elektryfikacja węzła kolejowego w Warszawie.

35 Ich wykazy znaleźć można zarówno w opracowaniu z 1918 r. jak i pracach Państwowej Rady Kolejowej. *Sprawozdanie Państwowej Rady Kolejowej za drugie trzechlecie od kwietnia 1925 r. do marca 1928 r.*, oprac. Z. Jasiński, S. Rybicki, B. Chodkiewicz, Warszawa 1928, s. 55–62 (zwł. 62); *Sprawozdanie Państwowej Rady Kolejowej za trzecie trzechlecie od maja 1928 r. do maja 1931 r.*, oprac. B. Chodkiewicz, A. Dunin-Slepść, S. Rybicki, Warszawa 1931, s. 44–76; *Sprawozdanie Państwowej Rady Kolejowej za pierwsze trzechlecie od kwietnia 1922 r. do marca 1925 r.*, oprac. Z. Jasiński, Warszawa 1925, s. 31–37. Sama działalność Rady zasługuje na opracowanie.

36 W 1931 r. wykonano skup akcji Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej (cena skupu 3 717 000,84 zł wraz z dodatkową należnością dla spółki za jej eksploatację przez koleje państwowe od 11 listopada 1918 r. do 31 grudnia 1929 r. w wysokości 3 829 660,94 zł) (DzU RP 1931, nr 39, poz. 313). Później także: kolej lokalna Lwów – Stojanów (z ważnością wsteczną od 1 stycznia 1929 r., za cenę renty rocznej określonej w dokumencie koncesyjnym na budowę linii z 1908 r., DzU RP 1931, nr 39, poz. 314); kolej Chabówka – Zakopane z odnogą Nowy Targ – Suchahora (faktycznie wówczas już tylko do Podczerwonego), na takich samych warunkach (DzU RP 1931, nr 39, poz. 315) – wydatki pokrywane z budżetu PKP; z ważnością od 1 stycznia 1933 r. skupiono koleje Borki Wielkie – Grzymałów, Drohobycz – Truskawiec oraz Muszyna – Krynica na warunkach jak wcześniejsze odcinki dawnej Galicji (DzU RP 1932, nr 16, poz. 90, 91, 93); bez kwoty wykupu (ale z ewentualnymi kosztami likwidacji spółki zarządzającej) kolej Lwów – Podhajce (DzU RP 1932, nr 16, poz. 92).

37 Por. B. Hummel, *Prywatna czy rządowa gospodarka na kolejach?*, „Przegląd Gospodarczy" 1921, z. 15, s. 548–551.

38 Np. Warka – Jasieniec, Żyrardów – Mszczonów – majątek Dańki, Równe – Korzec, Karczew – Sobienie – Jeziory, Jabłonna – Wawer – Otwock, Gorlice – Krynica czy Grodzisk – Żyrardów. Por. Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych (Kolei) z lat 1921–1926.

O. Stelmachowskiemu, W. Jakubowskiemu i B. Walkiewiczowi na budowę linii Kalety – Herby – Wieluń – Opatówek (Błaszki) – Inowrocław z odnogą Wieluń – Podzamcze (Kępno), Chorzów – Czeladź – Wojkowice – Łask z odnogami do kopalń Zagłębia Dąbrowskiego oraz kopalń mysłowickich i pszczyńskich oraz Wojkowice – Opoczno – Warszawa (a także kilku dodatkowych linii: Ciechomice – Brodnica i południowej obwodowej wewnętrznej warszawskiej) – również jednak ona nie została zrealizowana[39]. Kapitały w Polsce były zbyt słabe, a zainteresowanie obcych w te działania w zasadzie było nierealne[40]. Być może odmiennie sytuacja wyglądałaby na podzielonym po 1922 r. Górnym Śląsku, gdzie również wysuwano takie niezrealizowane pomysły[41].

Miejsca i strony dyskusji – „dlaczego"

O kolei w międzywojniu dyskutowano dość powszechnie. Przeciętni mieszkańcy albo z niej korzystali (także z kolejowych autobusów), albo narzekali na jej brak, albo też byli biernymi obserwatorami dyskusji prasowych. Znaczna część Polaków była w kolejnictwie zatrudniona (w całym okresie między 150 a 200 tys. osób w skali roku), miała tam członków swoich rodzin lub znajomych. Ponadto grupa kolejarzy była niezwykle, nawet jak na epokę, aktywna społecznie – powszechnie zatem brano udział w przedstawieniach organizowanych przez kolejarzy czy zawodach prowadzonych przez kluby sportowe. Z drugiej strony o kolei dyskutowano publicznie – w parlamencie, prasie, oraz mniej jawnie – w gabinetach ministerstw (nie tylko kolei) czy w siedzibach partii. Oczywiście na rzeczywiste funkcjonowanie kolei wpływ miały tylko owe dyskusje publiczne. Stąd można wskazać kilka ich miejsc i stron. Przede wszystkim trzeba odnotować oficjalne dokumenty państwowe (akty prawne), ale także ich uzasadnienia i oficjalne lub półoficjalne komentarze prasowe. Dalej pamiętać należy o programach partii politycznych – życie gospodarcze znajdowało w nich swoje odzwierciedlenie, a decyzje w głosowaniach parlamentarnych miały także w nich swoje źródło. Równie interesujące pozostają wypowiedzi parlamentarzystów na forum obu izb – czy to w formie głosów w dyskusji nad projektami budżetów, wniosków czy interpelacji. To one właśnie oddają poglądy zarówno partii, jak i bezpośrednio zainteresowanych na temat kolei. Pokazują także

39 W. Jakubowski, *Pierwsza wielka koncesja kolejowa w Polsce*, „Inżynier Kolejowy" 1925, nr 8, s. 77–80.

40 Co prawda w dyskusji nad poselskim wnioskiem o budowę połączenia Miechowa z Krakowem i Radomia z Warszawą (maj 1925 r.) informowano, że ministerstwo prowadziło negocjacje z grupą reprezentowaną przez inż. Podgórskiego (starania o koncesję na odcinek Kępno – Wieluń – Piotrków – Radom – Lublin i Warszawa – Radom – Ostrowiec) i z inną (kapitały angielskie, ks. Lubomirski, Łazy – Przysieka lub Miechów – Busko – Nisko, lub Rozwadów – Zwierzyniec lub Szczebrzeszyn), a posłowie w toku dyskusji parlamentarnej domagali się gwarancji realizacji przy ewentualnie przyznanych koncesjach wspomnianych odcinków, ale nic nie wiadomo o przyznaniu tych koncesji, a już wkrótce zmieniło się także samo podejście do kolei w Polsce (dekret z 1926 r.). Sejm I kadencji, Sprawozdanie stenograficzne z 212. posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 29 maja 1925 r., łam 37–38.

41 Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Warszawie (zespół nr 322), sygn. 4510, s. 90–94.

miejsce, jakie w systemie gospodarczym państwa widziano dla tego środka komunikacji – czy było to narzędzie dla rozwoju życia gospodarczego, miejsce zatrudnienia dla wyborców, miejsce szykan narodowych czy też środek do wzmocnienia pozycji obronnej państwa... Nie każde zdanie polityka mogło znaleźć swoje miejsce na sali parlamentarnej – stąd bogactwo wypowiedzi prasowych czy książkowych (mniejszych czy większych), formułowanych zarówno przez posłów czy senatorów, ale także osoby bezpośrednio nie zaangażowane w politykę (np. inżynierów kolejowych). Również tutaj, zwłaszcza znając losy zawodowe czy prywatne poszczególnych osób, można wskazać jakie znaczenie dla konkretnych decyzji miały opinie tych osób. Ze względu na ograniczone miejsce w niniejszym artykule zostaną jedynie w podstawowej formie przeanalizowane dwie spośród wskazanych sfer dyskusji – programy partii i wypowiedzi oficjalne w parlamencie.

Programy partii politycznych i ich realizacja

Zaskakujące wyniki, zwłaszcza w kontekście wypowiedzianych już słów, przynosi analiza programów stronnictw politycznych epoki. Temat kolei jest tam bowiem w zasadzie nieobecny. Podkreśla się na różne sposoby konieczny dla państwa rozwój gospodarczy (przemysł, rolnictwo, handel, nauka), dopowiadając jednak *państwo ze swym sztabem urzędników jest złym przedsiębiorcą*[42], albo inaczej: środki *komunikacyjne* [ale nie wprost kolej – D.K.], *kopalnie, saliny, fabryki broni i amunicji itp. winny być przejęte przez państwo*[43]. Incydentalnie znaleźć można zależność między rozwojem i funkcjonowaniem kolei a sytuacją gospodarki Polski: *uruchomienie dawnego i rozwój nowych gałęzi przemysłu we wszystkich dzielnicach Polski. Polityka celna, kolejowa i kanałowa, zmierzająca do tego celu*[44]. Kolej znajduje prawdopodobnie swoje miejsce także w częściach poświęconych obronie[45]. Odrębnie, wskazując na znaczenie kolei (także: taryf kolejowych) dla sytuacji rolnictwa odnotowują tę kwestię partie ludowe[46]. Cytowane programy dotyczą głównie partii mniejszych. I tu można spotkać się z pewną różnorodnością postaw.

O wiele bardziej zastanawia nadzwyczajna zgodność (różniąca się metodą, a nie funkcją) głównych partii z różnych stron sfery politycznej. Zarówno Narodowa Partia Robotnicza (w 1921 r.)[47], Polska Partia Socjalistyczna (1920

42 *Programy partii i stronnictw politycznych w Polsce w latach 1918–1939*, wybór i oprac. E. Orlof, A. Pasternak, Rzeszów 1993, s. 79 (1926, Stronnictwo Chrześcijańsko-Narodowe).
43 Tamże, s. 89 (1922, Związek Rad Ludowych).
44 Tamże, s. 103 (1925, Polskie Stronnictwo Mieszczańskie).
45 *Państwo musi przeciwdziałać wszystkiemu co by osłabiało jego siłę obronną*. Tamże, s. 133 (1939, Stronnictwo Demokratyczne).
46 *Ulepszenie sieci dróg* [...] *żelaznych*. Tamże, s. 202 (1918, Polskie Zjednoczenie Ludowe); tamże, s. 225 (1920, Polski Związek Ludowy Odrodzenie).
47 Tamże, s. 144.

i 1937 r.)[48] oczekują *uspołecznienia* kolei. Z kolei Polskie Stronnictwo Ludowe „Wyzwolenie" w 1918 r. oczekiwało *upaństwowienia dróg żelaznych*[49].

W tej sytuacji o wiele mniej dziwią rzeczywiste działania podejmowane przez przedstawicieli partii politycznych (ale i po prostu zaangażowanych w życie polityczne) w odniesieniu do tego środka komunikacji. Wskazać tu można wstępnie kilka pól działania. Zacząć należy od licznych frazesów wygłaszanych w całym okresie przez różnych posłów i senatorów, generalnie potwierdzających zgodność działań rządu z programami partii[50]. Tego typu wypowiedzi nie odnoszą się zwykle wprost do kolei, raczej do całokształtu postanowień gospodarczych.

Drugie pole działania to wystąpienia z projektami ustaw. I tu, ponownie, zaskakuje absolutna zgodność wszystkich stron politycznych sporów. Przykładem na to może być wniosek w Sejmie II kadencji, gdzie socjaliści, PSL „Wyzwolenie", Stronnictwo Chłopskie, PSL „Piast", Chrześcijańska Demokracja i Narodowa Partia Robotnicza domagały się wydania przepisów pracowniczych PKP w formie ustawy (a nie tylko rozporządzenia)[51] Można tu wskazać, co prawda, czynnik jednoczący, jakim był sprzeciw wobec sanacji, jak również sam temat wystąpienia czyli prawa pracownicze. Kilkakrotne jednak składanie podobnych wniosków wzmacnia, w moim przekonaniu, tezę o ponadpartyjnym znaczeniu tematu.

Kolejne, chyba najbardziej widoczne, pole dyskusji parlamentarnej to wystąpienia w parlamencie dotyczące najczęściej praw pracowniczych i klientów kolei. Zwykle składano je w formie interpelacji[52] oraz wniosków, ale też często w dyskusjach budżetowych posłowie ukraińscy przypominali o złym traktowaniu tej mniejszości narodowej na dworcach[53], czy ograniczeniach w przyjmowaniu Ukraińców do służby kolejowej[54]. Aktualny stan badań uniemożliwia

48 Tamże, s. 304, 311 (*posiadających znaczenie publiczne*).
49 Tamże, s. 196.
50 Przykładowo w 1927 r. klub parlamentarny PSL „Piast" określał w ten sposób politykę rządu sanacyjnego. *Klub parlamentarny PSL Piast 1926–1931, protokoły posiedzeń*, do druku przygot. J.R. Szaflik, Warszawa 1969, s. 93.
51 Sejm II kadencji, Wniosek Związku Parlamentarnego Polskich Socjalistów, Klubu Parlamentarnego „Wyzwolenie", Klubu Stronnictwa Chłopskiego, Klubu Parlamentarnego Stronnictwa Ludowego „Piast", Klubu Parlamentarnego Chrześcijańskiej Demokracji, Klubu Parlamentarnego Narodowej Partii Robotniczej, *w sprawie ustawy o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe"*, druk nr 675. W tym czasie złożono kilka podobnych projektów tego samego aktu prawnego. Żaden z nich nie został wprowadzony.
52 Według bazy dostępnej na stronach internetowych Biblioteki Sejmowej w całym okresie międzywojennym złożono 260 interpelacji zaklasyfikowanych w temacie jako „kolejnictwo".
53 Interpelacja Dymitra Wełykanowicza *w sprawie nieposzanowania języka ukraińskiego przez funkcjonariuszy* [! – D.K.] *Polskich Kolei Państwowych*, 67. Posiedzenie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej 4 kadencji, 11 lutego 1938 r.
54 Interpelacja Tomasza Prystupy (Klub Ukraiński) do p. Ministra Kolei Żelaznych *w sprawie bezprawnego zwalniania ze służby pracowników kolejowych niepolskiej narodowości*, 14. Posiedzenie Sejmu Rzeczypospolitej I kadencji, 10 lutego 1923 r.; Interpelacja Leona Reicha, Abrahama Inslera, Emila Sommersteina i Karola Chaima Eisensteina (Koło Żydowskie) *w sprawie nieprzyjmowania do służby urzędników kolejowych narodowości ukraińskiej, w szczególności na stacji kolejowej w Stryju*, 8. Posiedzenie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej 1. kadencji, 20 stycznia 1923 r.

określenie na ile czynione zarzuty były trafne, wiadomo jednak (a co też podnoszono na forum parlamentu, także Sejmu Śląskiego), że występowały przypadki przenosin kolejarzy między różnymi częściami kraju, motywowanych czynnikami narodowymi czy politycznymi[55].

Należy wskazać, że (z samego charakteru tej formy działań poselskich), że tematyka interpelacji zwykle dotyczyła najdrobniejszych spraw. Stąd Jakub Madej (PSL-Lewica) informował o szykanach dokonywanych przez naczelnika stacji w Tarnowie oraz o polityce zatrudnienia w obrębie dyrekcji krakowskiej[56], Józef Zagórski (Narodowy Związek Robotniczy) o sprzeciwie wobec wywozu czterech wagonów jaj z Częstochowy do Herbów[57], a Andrzej Pluta i Antoni Szmigiel (PSL „Piast) ogólnie uskarżali się na nieporządki na kolejach[58]. W tej ostatniej sprawie kilka miesięcy później grupa innych posłów (Franciszek Krempa, Wojciech Marchut, Jan Dąbal, PSL-Lewica) wysunęła pomysł poprawy warunków podróży (i wydatnego zwiększenia liczby pociągów) poprzez doczepianie wagonów osobowych do pociągów towarowych[59]. Józef Putek pytał o zatrzymywanie się pociągów w Jawiszowicach (obecnie Brzeszcze-Jawiszowice)[60], Józef Seib (PSL „Wyzwolenie") domagał się poprawy sytuacji dróżników oraz ich rodzin[61], Józef Haller wnioskował o zmianę taryfy na przejętej od wojska linii Puck – Hel[62], a Stanisław Wolicki (Związek Parlamentarny Polskich Socjalistów) w sprawie domniemanej „zemsty" administracji kolejowej na pracownikach stacji w Łunińcu, którzy ujawnili nadużycia jednego z tamtejszych pracowników[63].

Zdarzały się też interpelacje o szerszym znaczeniu, takie jak Stanisława Gumowskiego (Związek Ludowo-Narodowy) wnioskującego o budowę linii Lublin

55 Także nie do końca zrozumiałymi. Por.: interpelacja Władysława Starzaka *w sprawie niezwykłych zmian personalnych w Okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie*, 31. Posiedzenie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej 4. kadencji, 15 grudnia 1936 r. Faktem jest, że interpelacja kierowana do ministra w sprawie wewnętrznej przedsiębiorstwa (handlowego) podważać może jego samodzielność. Przykładowo też: Archiwum Państwowe w Katowicach, Sejm Śląski, sygn. 918; D. Keller, *Dyrekcja*..., s. 330; Sprawozdanie stenograficzne z 5. posiedzenia III. Sejmu Śląskiego z dnia 18 marca 1931 r., łam 5; Sprawozdanie stenograficzne z 9. Posiedzenia III Sejmu Śląskiego z dnia 17 czerwca 1931 r., łam 3–5.
56 23. Posiedzenie Sejmu Ustawodawczego.
57 27. Posiedzenie Sejmu Ustawodawczego.
58 36. Posiedzenie Sejmu Ustawodawczego.
59 86. Posiedzenie Sejmu Ustawodawczego.
60 79. Posiedzenie Sejmu Ustawodawczego.
61 13. Posiedzenie Sejmu 1. kadencji.
62 Jak pisano w interpelacji mieszkańcy do 15 km chodzili pieszo, a dalej łodziami, czyli kolej nie pełniła zakładanych dla niej funkcji. Odnotowano, że podwyżka taryfy wyniosła 100% (nastąpiło to po przejęciu), więc możliwe, że taryfy stosowane przez poprzedniego administratora były po prostu dramatycznie niskie. 35. Posiedzenie Sejmu 1. kadencji. https://bs.sejm.gov.pl/F?func=service&doc_library=ARS01&doc_number=000015743&line_number=0001&func_code=WEB-FULL&service_type=MEDIA, 26.04.2017.
63 36. Posiedzenie Sejmu 1 kadencji (https://bs.sejm.gov.pl/F?func=service&doc_library=ARS01&doc_number=000015774&line_number=0001&func_code=WEB-FULL&service_type=MEDIA, 25.04.2017).

– Radom – Przytyk – Nowe Miasto – Łęczyca[64]. Co warte odnotowania kierowano je zarówno do ministrów odpowiedzialnych bezpośrednio za komunikację kolejową, ale także do ministra robót publicznych czy aprowizacji.

W grupie wniosków składanych przez posłów można wskazać kilka tematów. Status tego typu aktywności wiązał się z tym, że były one kierowane do grona posłów (a więc trafiały do dalszych dyskusji na forum komisji). Poruszano zatem w nich tematykę lokalną (wywłaszczenia w miejscowości Jeziory k. Grodna[65], wywłaszczenia pod wojenną inwestycję wojskową Lublin – Rozwadów[66], z terenu dyrekcji wileńskiej[67], nadużycia w dyrekcji radomskiej[68], konieczność przeniesienia stacji w Puławach bliżej centrum miasta[69], zmian taryf przewozowych na wywóz towarów z województw wileńskiego, nowogródzkiego i poleskiego[70], uruchomienia tranzytu na linii Wieluń – Praszka – Olesno[71]), ale też i wzbudzającą największe kontrowersje. W tej drugiej grupie znaleźć można dyskusję o programie budowy i naprawy taboru w prywatnych przedsiębiorstwach (także zagranicznych)[72], gdzie wskazywano, że zlecenie na przerobienie taboru szerokotorowego na normalnotorowy przekazane Lokomotivfabrik Floridsdorf AG z Wiednia nastąpiło ze szkodą dla finansów publicznych i polskich robotników dyrekcji radomskiej, którzy te same prace wykonaliby taniej i z oszczędnością znacznych kosztów transportu do Austrii[73]. Przypominano też o konieczności budowy połączenia Krakowa z Miechowem

64 30. Posiedzenie Sejmu Ustawodawczego (https://bs.sejm.gov.pl/F?func=service&doc_library=ARS01&doc_number=000000369&line_number=0001&func_code=WEB-FULL&service_type=MEDIA, 25.04.2017).
65 Wniosek posła Baranowa i towarzyszy z Klubu Białoruskiego, Sprawozdanie stenograficzne z 24. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 15 marca 1923 r., łam 61.
66 Wniosek posła ks. Okonia i towarzyszy z Chłopskiego Stronnictwa Radykalnego, Sprawozdanie stenograficzne z 153. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 18 lipca 1924 r., łam 28.
67 Wniosek posła Szapiela i towarzyszy z klubu PSL „Wyzwolenie", Sprawozdanie stenograficzne z 47. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 15 czerwca 1923 r., łam 60.
68 Wniosek posła Włodzimierza Piotrowskiego i towarzyszy z klubu PSL „Wyzwolnie", Sprawozdanie stenograficzne z 153. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 18 lipca 1924 r., łam 27. Sytuacja, co ciekawe, miała swój dalszy ciąg. W sprawozdaniu stenograficznym znalazły się konkretne przykłady nadużyć. Sprawozdanie stenograficzne z 279. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 25 marca 1926 r., łamy 28–37.
69 Sprawozdanie stenograficzne z 212. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 29 maja 1925 r., łamy 39–41.
70 Wniosek posła Kalenkiewicza i towarzyszy ze Związku Ludowo-Narodowego, Sprawozdanie stenograficzne z 153. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 18 lipca 1924 r., łam 27. Por. też podobny wniosek: Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Okres III, odbitka nr 68, Sprawozdanie Komisji Komunikacyjnej o wniosku posłów Klubu Parlamentarnego Chłopskiego w sprawie 50% zniżki kolejowej dla obywateli gmin wiejskich udających się i powracających ze szpitali, a posiadających zaświadczenia ubóstwa. Zadziwia drobiazgowość tego wniosku.
71 Wniosek posła Chwalińskiego i towarzyszy z klubu PSL, Sprawozdanie stenograficzne z 84. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 4 i 5 grudnia 1923 r., łam 134.
72 Wniosek posła Kazimierza Bartla i towarzyszy z klubu „Wyzwolenie" i „Jedność Ludowa", Sprawozdanie stenograficzne z 100. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 19 lutego 1924 r., łam 58.
73 Wniosek posła Pławskiego i towarzyszy, Sprawozdanie stenograficzne z 62. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 2 sierpnia 1923 r., łamy 78–81.

(obecnie stacja Tunel)[74], Podhajce – Buczacz[75], krótkiej linii Rakowiec – Radomno – Jamielnik[76] oraz dokończenia rozpoczętej a zaniechanej inwestycji Rzeszów – Kolbuszowa – Tarnobrzeg[77]. W przypadku połączenia przez Radomno chodziło o inwestycję, która wspomogłaby upadające na skutek międzywojennego przebiegu granicy (odcięcie węzła w Iławie) okolice pogranicza (Lubawa) oraz ograniczałoby masowe nielegalne przekraczanie granicy.

Domagano się ujednolicenia taryf między *kolejami lokalnymi* a państwowymi[78], czy samego wydania nowej taryfy towarowej[79]. Podnoszono jednak także, jak już wspomniano, generalne problemy polskiego kolejnictwo, dotyczące głównie spraw pracowniczych[80], ale też powołania Głównej Inspekcji Kolejowej[81]. Usiłowano nawet wnioskami uzyskać przyspieszenie (*w przeciągu miesiąca*) wydania konkretnych przepisów[82]. Szczególnie należy odnotować interwencje partii robotniczych w sprawie *niekonstytucyjnego postępowania Rządu w stosunku do pracowników kolei* (chodzi o strajki w 1923 r.)[83]. O tym, że kolej miała ogromne znaczenie gospodarcze świadczy wniosek posłów Chrześcijańskiej Demokracji, którzy podnosząc łamanie ustawy o czasie pracy (rozszerzające stosowanie na terenie niektórych kolejowych okręgów dyrekcyjnych pracy w niedziele w przedsiębiorstwach na skutek konieczności wyładunku towarów w niedziele pod groźbą uiszczenia tzw. osiowego) wskazywali niekorzystny wpływ administracyjnych decyzji (przedstawiciel ministerstwa w dyskusji wskazywał nawet, że wydanych na tym poziomie) na społeczeństwo[84].

74 Wniosek posła Sanojcy i towarzyszy z klubu PSL „Wyzwolenie" i „Jedność Ludowa", Sprawozdanie stenograficzne z 153. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 18 lipca 1924 r., łam 28.
75 Wniosek posłów Wiszniewskiego, Ostrowskiego i towarzyszy, Sprawozdanie stenograficzne z 238. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 18 lipca 1925 r., łam 31.
76 Sprawozdanie stenograficzne z 212. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 29 maja 1925 r., łam 31–33.
77 Wniosek posła ks. Okonia i towarzyszy z Chłopskiego Stronnictwa Radykalnego, Sprawozdanie stenograficzne z 153. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 18 lipca 1924 r., łam 28.
78 Wniosek posła Poznańskiego i towarzyszy, Sprawozdanie stenograficzne z 121. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 23 maja 1924 r., łam 38.
79 Wniosek posłów Jonasa, Eisensteina i towarzyszy z Koła Żydowskiego, Sprawozdanie stenograficzne z 83. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 30 listopada 1923 r., łam 56.
80 Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Okres II, druk nr 597, Wniosek posłów z Klubu Chrześcijańskiej Demokracji w sprawie zmiany rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe"; Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Okres III, druk nr 201, 202, 377.
81 Sprawozdanie stenograficzne z 238. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 18 lipca 1925 r., łam 31–33. Inspekcja miała podlegać bezpośrednio ministrowi, niezależnie od komórek ministerstwa, a pełnić funkcje nadzorcze i centralizujące nad funkcjonowaniem kolei. W istocie odpowiadała ona formule „generalnej dyrekcji" przedsiębiorstwa, choć w późniejszej dyskusji nad „zawieszeniem" obowiązywania rozporządzenia powołującego PKP wnoszono, że taki organ pośredni jak „generalna dyrekcja" jest kłopotliwy...
82 Wniosek posła Kuryłowicza i towarzyszy ze Związku PPS, Sprawozdanie stenograficzne z 39. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 23 maja 1923 r., łam 67.
83 Sprawozdanie stenograficzne z 74. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1923 r., łamy 47–48.
84 Ministerstwo wycofało się *Okazało się, że kolej nie korzysta należycie i dlatego to rozporządzenie będzie cofnięte*. Sprawozdanie stenograficzne z 118. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dnia 10 kwietnia 1924 r., łam 55–57.

Ostatnią wreszcie grupą wypowiedzi pozostają te z dyskusji budżetowych, a odnoszące się do finansowania kolei. Niezależnie od opcji politycznej (szczególnie jest to widoczne w pierwszych latach, do decyzji o realizacji komercjalizacji) finansowanie kolei krytykowano. W latach trzydziestych krytykowała opozycja, ale i ze strony członków BBWR (czy nawet ministra) zdarzały się gorzkie słowa. Przykładowo Władysław Starzak, poseł BBWR w 1936 r., kolejarz, mówił: *Jest rzeczą bezsprzeczną, że koleje zbyt dużo świadczą na rzecz Państwa, praktyka taka może na dłuższą metę stać się niebezpieczną i podważyć ogólnie uznaną sprawność kolei.* [...] *zjedliśmy już znaczną ilość uzyskanych dawniej, nikłych zresztą zawsze subtancyj tak materialnych, jak i personalnych, a widoki na ich uzupełnienie, lub zastąpienie są przy tym budżecie bardzo małe*[85].

Perspektywy badawcze

Wśród celów stawianych przez autora dla planowanego projektu badawczego na pierwszym miejscu należy wskazać identyfikację przyczyn niepełnej komercjalizacji oraz całokształt polityki państwa wobec kolei i kolejarzy. Prezentowana w artykule analiza wskazuje zaskakującą zbieżność poglądów partii politycznych na pozycję i sposób funkcjonowania kolei, ale także jej miejsce w gospodarce Polski. Zagadnienie to wymaga zatem, moim zdaniem, pogłębionych studiów, zwłaszcza w oparciu o szczegółowe badania obszernego, a przez to trudnego, materiału źródłowego. Konieczne będzie także bliższe zanalizowanie polityki taryfowej – wskazanie jej beneficjentów (czy był to wielki przemysł, czy byli to po prostu mieszkańcy) ale i podsumowanie jej etapów i tła (kulisów podejmowanie decyzji). W międzywojennych debatach wielokrotnie pojawiał się motyw strat, które ponosiła kolej na skutek niskich taryf[86]. Podawano nawet konkretne, choć trudne do zweryfikowania, sumy. Z drugiej strony, zwłaszcza przed 1924 r., wysuwano argument przeciwny – nadmiernych dopłat państwa do działalności kolei. Złośliwi mówili: *Dopóki skarb państwa dodaje każdemu podróżnemu do biletu kolejowego zegarek, a do każdej tony towaru złoty zegarek, dopóty będziemy mieli do czynienia z niedoborem, dopóty najrozumniejsza najbardziej wytężona praca personelu zamknie budżet i roczne rachunki olbrzymim niedoborem. Państwowe przedsiębiorstwo przewozowe musi opłatami prze-*

85 Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Komunikacji na rok 1936/37, Sejm IV kadencji, druk nr 55, cz. 11, s. 25. Patrz też: D. Keller, *Dylematy*..., passim.

86 Rzeczywiście taryfy, pomimo krzykliwych argumentów przedsiębiorców, nie były wysokie, a ceny biletów dla pasażerów należały do najniższych w Europie (taniej było jedynie na Węgrzech). *Akcja obniżania cen, rozpoczęta przez Rząd, odbywała się w znacznej mierze kosztem kolei. W walce z kartelami o obniżkę cen, aport Państwa odbywał się niemal z reguły w formie obniżenia taryf przewozowych, kumulując zniżkę ceny u konsumenta, a nadto kompensując przemysłowi powstały stąd ubytek. W ten sposób obniżono taryfy na przewóz węgla, koksu, surowców i wytworów przemysłu hutniczego i metalurgicznego, na produkty naftowe i na nawozy sztuczne.* [...] *Jednak efekt w ten sposób osiągnięty wyraża się w opłakanym stanie finansowym i pogarszającym się w zatrważający sposób stanie technicznem naszych kolei* (Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Komunikacji na rok 1939/40, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej IV kadencji, druk nr 100, część 11, s. 9–10).

wozowemi pokrywać własne koszta. [...] *nie można premii dopłacać obywatelowi zato, że raczy jechać koleją lub przewozić nią towary.* [...] *Inwestycje nie powinny być pokrywane z bieżących opłat kolejowych* [...] *byłby to najniesprawiedliwej rozłożony podatek pośredni.* [...] *Jedynie amortyzacja inwestycji obciążać winna taryfy przewozowe*[87] Stąd pewnie popularność działań zmierzających do ustalenia kosztów stałych (własnych) działania kolei, widocznych zwłaszcza w drugiej połowie lat dwudziestych[88]. Skutkiem tej analizy powinna stać się odpowiedź na pytanie – czy do polskich kolei w międzywojniu dopłacano? W oficjalnych danych znaleźć można informację, że sytuacja ta od początkowych znacznych dopłat uległa w latach trzydziestych zmianie[89]. Na ile jednak była to propaganda sukcesu komercjalizacji, a na ile rzeczywistość. I z drugiej strony – ile rzeczywiście kolej „dopłacała" do życia gospodarczego? Ile traciła na korzystnej taryfie na przewóz węgla eksportowego, ile traciła na zwyżkowej taryfie na przewóz węgla krajowego (bo być może mniej go kupowano)? Jak duży był, znany ze źródeł krakowskich, odpływ drobnych przedsiębiorców z kolei po zmianach taryfowych – gdzie nawet wracano do przewozu furmankami[90]. Czy ogromna skala zniżek w przewozach pasażerskich pokrywała koszty przedsiębiorstwa i pozwalała na inwestycję czy była tylko premią dla pasażerów za korzystanie z kolei? Tutaj też trzeba pamiętać, że w lokalnych warunkach ekonomicznych kolei zdarzało się przegrywać rywalizację cenową[91]. U podstaw uzyskania odpowiedzi na szereg pytań taryfowych leży kwestia otoczenia ekonomicznego kolei – w tym czasie wśród powszechnych argumentów wysuwanych w dyskusjach za budową nowych połączeń kolejowych stały kwestie ekonomiczne – że teren się rozwinie, że będzie praca, turystyka. Tymczasem jakie były rzeczywiste potrzeby dla korzystania z kolei i czy państwo (czy też kapitał prywatny) było w stanie ponieść (zakładając oczywiście posiadanie funduszy) wydatki na doprowadzenie kolei do województw wschodnich – bez możliwości uzyskania zwrotu kosztów w krótkiej, czy nawet długiej, perspektywie. Nawet na względnie bogatym Górnym Śląsku międzywojenne inwestycje motywowane gospodarczo, politycznie i strategicznie nie znalazły szerszego umocowania w życiu gospodarczym. Tutaj także rodzi się pytanie o „konkurencję" komunikacji drogowej – nie tyle nawet dyskutując o pomyśle państwa na motoryzację[92],

87 Sejm Ustawodawczy, Sprawozdanie komisji komunikacyjnej w sprawie budżetu Ministerstwa Kolei Żelaznych na rok 1922, Druk nr 3735, s. 37.

88 Por. publikacje: *Koszty własne przewozów na linjach normalnotorowych Polskich Kolei państwowych. Obliczone według danych statystycznych za rok 1924, 1925 i 1926 i według przewidywań budżetowych na rok 1927/8 i 1928/9*, oprac. S. Sztolcman, A. Krzyżanowski, „Materjały do reformy taryf kolejowych", cz. 1: Studja techniczne, z. 1, Warszawa 1928; S. Sztolcman, *Koszty własne przewozów na linjach normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych za rok 1929/30*, Warszawa 1931 i in.

89 *Dwudziestolecie Komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939, s. 228–229, 231. M. Tarchalski wskazuje, że PKP były deficytowe. *Rola kolejnictwa...,* s. 550.

90 Por. „Dziennik Zarządzeń Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie" 1927, nr 33, poz. 114, stacja Baranów, stacja Bobowa.

91 „Dziennik Zarządzeń Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie" 1927, nr 33, poz. 114, stacja Czarna, stacja Czarny Dunajec.

92 Por. M.W. Majewski, *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Kraków 2016.

ale o samej sieci drogowej i jej efektywności względem kolei. W ten sposób rodzi się wreszcie ostatnie, kluczowe, pytanie – czy kolej była przedmiotem stałego zainteresowania organów państwa i polityków (jako ów mityczny „krwiobieg" życia gospodarczego) czy wykorzystywano ją jedynie koniunkturalnie – gdy trzeba było bilansować budżet państwa hojnie wspierającego kolej hojnie wspierającą zniżkowymi taryfami społeczeństwo i gospodarkę – należało ją może krytykować; gdy władzę na kolei sprawowali wojskowi – należało domagać się realizacji jej komercjalizacji; gdy jednak mówiono „o kolei" – to wyłącznie należało może pamiętać o jej punktualności i rzetelności pracy źle opłacanych pracowników[93].

Bibliografia

Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Warszawie (zespół nr 322).

Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej 1919–1939.
„Dziennik Zarządzeń Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie" 1927.
„Inżynier Kolejowy" 1925, 1930, 1932.
Sprawozdania stenograficzne i druki sejmowe z okresu II Rzeczypospolitej.

Bernadzikiewicz T., *Przerosty etatyzmu. Uwagi o gospodarce państwowej w Polsce*, Warszawa 1935.
Bernadzikiewicz T., *Wyniki bilansowe a rzeczywiste przedsiębiorstw państwowych w Polsce*, Warszawa 1935.
Dominas P., *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013.
Dwudziestolecie Komunikacji w Polsce Odrodzonej, Kraków 1939.
Dzieje kolei w Polsce, red. D. Keller, Rybnik 2012.
Dziewulski K., *Spór o etatyzm. Dyskusja wokół sektora państwowego w Polsce międzywojennej 1919–1939*, Warszawa 1981.
G*alicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013.
Gołębiowski J., *Spór o etatyzm wewnątrz obozu sanacyjnego w latach 1926–1939*, Kraków 1978.
Hummel B., *Prywatna czy rządowa gospodarka na kolejach?*, „Przegląd Gospodarczy" 1921, z. 15.
Keller D., *Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1922–1939. Geneza, podstawy prawne, organizacja i funkcjonowanie*, Rybnik 2013.
Klub parlamentarny PSL Piast 1926–1931, protokoły posiedzeń, do druku przygot. J.R. Szaflik, Warszawa 1969.
Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej, t. 1, cz. 1: *Opracowania i dokumenty*, „Wojskowe Teki Archiwalne", t. 1, red. A. Wesołowski, N. Bujniewicz, Warszawa 2011.
Koszty własne przewozów na linjach normalnotorowych Polskich Kolei państwowych. Obliczone według danych statystycznych za rok 1924, 1925 i 1926 i według przewidywań budżetowych na rok 1927/8 i 1928/9, oprac. S. Sztolcman, A. Krzyżanowski, „Materjały do reformy taryf kolejowych", cz. 1: Studja techniczne, z. 1, Warszawa 1928.
Likwidacja skutków wojny w dziedzinie stosunków prawnych i ekonomicznych w Polsce, t. 7, Warszawa 1918.
Łapa M., *Modernizacja państwa. Polska polityka gospodarcza 1926–1929*, Łódź 2002.

93 Odrębnym wreszcie zagadnieniem pozostaje międzynarodowe otoczenie polskiej kolei. Próbkę możliwości, które daje ten temat pokazał M. Przegiętka: *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015.

Majewski M.W., *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Kraków 2016.
Między stabilizacją a ekspansją. System finansowy w służbie modernizacji (z warsztatów badawczych historyków gospodarczych), red. J. Łazor, W. Morawski, Wrocław 2014.
Morawski W., *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2010.
Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995.
Programy partii i stronnictw politycznych w Polsce w latach 1918–1939, wybór i oprac. E. Orlof, A. Pasternak, Rzeszów 1993.
Przegiętka M., *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015.
Soida K., *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku od czasów najdawniejszych do 1990 roku*, t. 1, Katowice 1996.
Soida K., Nadolski P., Tomczak K., *Koleje wąskotorowe zakładów Gieschego*, Rybnik 2010.
Sprawozdanie Państwowej Rady Kolejowej za drugie trzechlecie od kwietnia 1925 r. do marca 1928 r., oprac. Z. Jasiński, S. Rybicki, B. Chodkiewicz, Warszawa 1928.
Sprawozdanie Państwowej Rady Kolejowej za pierwsze trzechlecie od kwietnia 1922 r. do marca 1925 r., oprac. Z. Jasiński, Warszawa 1925.
Sprawozdanie Państwowej Rady Kolejowej za trzecie trzechlecie od maja 1928 r. do maja 1931 r., oprac. B. Chodkiewicz, A. Dunin-Slepść, S. Rybicki, Warszawa 1931.
Suchodolski S., *Jak sanacja budowała socjalizm*, Warszawa 2015.
Sukcesy i porażki kolei w Polsce: 1918–1989, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015.
Sztolcman S., *Koszty własne przewozów na linjach normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych za rok 1929/30*, Warszawa 1931.
Tarchalski M., *Sprawa komercjalizacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (1924–1939)*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych", t. 39, 1978.
Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa, red. D. Keller, Rybnik 2012.

Tarchalski M., *Rola kolejnictwa w rozwoju gospodarki Polski w okresie międzywojennym (1918–1939)*, Poznań 1981, mps pracy doktorskiej dostępny w czytelni Biblioteki Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, sygn. S 3430.

Dawid Keller – Regulator, owner or?... Discussing the role of Polish ¬state in realtion to railways in the inter-war period (1918–1939) – introduction

The specificity of the railway network in the inter-war Poland (1918 – 1939) was the direct consequence of the circumstances in which it was built. This rather obvious statement does not only refer to the shape of the railway network, number of newly built rail lines, their location or details regarding infrastructure. And it does not refer only to the education and skills of the personnel, their experience in using the Polish language or types of railway rolling stock and rail infrastructure. Equally important, from the perspective of the time-period discussed here, is the legal situation of railways (not its regulations) and the views of specific people, especially politicians, on railways' role and position it should have in society and state (general administration, the army etc.). This issue, although present in historiography (mainly general, not devoted to railways) is presented in a simplified way, and lacks not only the analysis of the views of particular decision makers, from Józef Piłsudski, or following prime ministers, government ministers, to Members of Parliament, as well as actions taken by them. The existing state enables us only to point to "what" happened, and not necessarily answer the question "why" it happened. The article is an introduction to a wide research program, whose aim shall be pointing to inter-dependencies between the state and railways in Poland in the inter-war period, including the analysis of the situation in other European countries.

Dawid Keller – Regulator, Besitzer oder...? Diskussion über die Rolle des Staates bei der Bahn in der Zwischenkriegszeit – Einleitung zur Problematik

Das Eisenbahnnetz in Polen der Zwischenkriegszeit spiegelt seine Geschichte wieder, die mit der Entstehung der ersten Eisenbahnen auf dem späteren Staatsgebiet der Zweiten Polnischen

Republik zusammenhing. Diese offensichtliche Feststellung bezieht sich nicht nur auf die Gestalt, den Verlauf, die Anzahl der gebauten Strecken oder andere Einzelheiten der Infrastruktur, sondern auch auf die Unterschiede in der Ausbildung und den Fähigkeiten der Mitarbeiter und auf die Kenntnisse der polnischen Sprache, aller Zugtypen oder Eisenbahneinrichtungen.

Ebenso wichtig war die rechtliche Lage der Eisenbahn (dabei geht es nicht um die Standardisierungsvorschriften) und die Meinung von einzelnen Personen, vor allem der Politiker, darüber, welche Rolle die Bahn in der Gesellschaft und im Staat (Verwaltung, Armee, usw.) spielen sollte. Diese Thematik wird in der Historiografie kaum behandelt. Es fehlen unter anderem Stellungnahmen von wichtigen politischen Figuren wie z.B. Józef Piłsudski oder weiteren Ministerpräsidenten, Ministern sowie Abgeordneten. Weiterhin sind keine Berichte vorhanden, die aufzeigen, inwieweit diese Personen Einfluss auf die Entwicklung der Eisenbahn hatten. Derzeit können wir nur sagen, was passiert ist, aber nicht warum es passiert ist.

Dieser Artikel soll als Einleitung für ein größeres Forschungsprojekt gesehen werden. Es soll aufgezeigt werden, welche Abhängigkeiten es zwischen dem Staat und der Eisenbahn in Polen der Zwischenkriegszeit gab.

Słowa kluczowe: państwo, kolej, parlamentaryzm, samorząd, społeczeństwo
Keywords: state, railways, parliamentarism, self-government, society
Stichworte: Staat, Eisenbahn, Parlamentarismus, Selbstverwaltung, Gesellschaft

Dawid Keller, dr, historyk, kustosz dyplomowany w Muzeum w Rybniku, członek Polskiego Towarzystwa Historii Gospodarczej. Badacz historii Górnego Śląska oraz historii kolei. Autor lub redaktor licznych publikacji książkowych i artykułów naukowych. Wybrane publikacje: *Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1922–1939. Geneza, podstawy prawne, organizacja i funkcjonowanie*, Rybnik 2013; *Kolej między wojnami 1918–1939*, Łódź 2016; *Dzieje kolei w Polsce*, Rybnik 2012 (redaktor).

Mariusz W. Majewski

Interwencje państwa w zakresie komunikacji (1937–1939)

U progu niepodległości II Rzeczypospolitej wraz z całym bagażem problemów cywilizacyjnych, pozostawionych w spadku przez zaborców, otrzymano trzy niezintegrowane ze sobą systemy komunikacyjne. Konflikty polityczne dzielące zaborców spowodowały, że ziemie polskie traktowano jako teren przyszłych działań wojennych, na których inwestycje komunikacyjne, podobnie jak wiele innych, traktowano tylko w perspektywie potrzeb społeczeństw lokalnych. Szczególnie problemy te można zaobserwować na pograniczu rosyjsko-austriackim w infrastrukturze komunikacyjnej zarówno: kolejowej, wodnej, jak i samochodowej. Niniejszy artykuł stanowi próbę omówienia najważniejszych problemów rodzimej komunikacji w okresie dwudziestolecia międzywojennego.

Komunikacja drogowa

Motoryzacja w II Rzeczypospolitej była funkcją trzech zagadnień: rozwoju infrastruktury drogowej, zwiększenia zamożności społeczeństwa oraz powstania przemysłu produkcji środków transportu. W porównaniu do innych państw Europy zachodniej oraz środkowej, zaszłości historyczne oraz uwarunkowania rozwoju politycznego, spowodowały, że znajdowaliśmy się w okresie międzywojnia

na jednym z ostatnich miejsc, jeśli wziąć pod uwagę nasycenie państwa ilością pojazdów mechanicznych. W tych warunkach jedynie po długim okresie czasu możliwe było częściowe nadrobienie zaległości[1].

Inicjatywa rozwoju przemysłu środków transportu należała do Ministerstwa Spraw Wojskowych. Jednak od rozwiązania Komitetu do Spraw Uzbrojenia, do powołania Komitetu do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu (KSUS) minęło bezpowrotnie dziesięć lat bez programów działania. Powołanie do życia Zakładów Mechanicznych Ursus, Państwowych Zakładów Inżynierii, Fabryki Samochodów Osobowych i Półciężarowych oraz montowni General Motors, Citroen, „Oświęcim", nie doprowadziło do korzystnych zmian w motoryzacji. Formalnie zmiana nastąpiła dopiero wraz z odejściem marszałka Józefa Piłsudskiego. Nie tyle jednak chodziło o zmianę nastawienia elit państwa i armii m.in. do motoryzacji (dopiero zagrożenia militarne obserwowane w ówczesnej Europie spowodowały gwałtowne zmiany mające na celu przyśpieszenie programów modernizacji państwa). Decyzje KSUS ustaliły zasadnicze modele sprzętu niezbędnego dla wojska. Realizacja tego programu była zależna od rozbudowy rodzimego przemysłu motoryzacyjnego. Poziom jego rozwoju, wobec wcześniej popełnionych błędów, był wolniejszy od pozostałych, przede wszystkim dlatego, że stanowił sumę rozwoju poszczególnych gałęzi i sektorów gospodarki. Realizacja szeroko zakrojonego programu rozwoju motoryzacji armii była zależna od jeszcze jednego czynnika. Mianowicie, od ilości pojazdów mechanicznych posiadanych przez społeczeństwo, a to zależało nie tylko od poziomu zamożności, ale również od stanu infrastruktury drogowej. W przypadku państwa zapóźnionego w rozwoju, jakim była II Rzeczypospolita, to właśnie potrzeba modernizacji armii, była jednym z wielu czynników rozwoju, w tym także upowszechnienia motoryzacji. Generalna ocena planu upowszechnienia motoryzacji, została poddana prawidłowej analizie. Widziano potrzebę nie tylko powiększenia stanów pojazdów mechanicznych użytkowanych przez społeczeństwo, ale także dostrzeżono korzyści wynikające ze współpracy montowni (Towarzystwa Przemysłowego Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein SA, Huty Pokój SA, Huty Ludwików SA, Zakładów Samochodowych Wspólnoty Interesów Górniczo -Hutniczych SA oraz Wytwórni Samochodów i Wyrobów Metalowych „Fablok" SA) z przemysłem pomocniczym. Rozwiązanie to posiadało bowiem kapitalne znaczenie w dalszych fazach rozwoju przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Działania te miały nie tylko na celu uruchomienie produkcji części i komponentów używanych do budowy samochodów, ale także szerszy podtekst: generowały powstanie stosunkowo dużej ilości nowych miejsc pracy i co za tym idzie przekształcenia cywilizacyjne. Wraz ze zwiększeniem ilości producentów prowadzono nie mniej ważne działania na rzecz budowy całej infrastruktury, począwszy od nowych stacji paliw, obsługi, a także, co najważniejsze, rozbudowy

1 Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS), sygn. B. I. 123, Protokół Komisji Powołanej w Związku z Przebiegiem Kampanii Wrześniowej z przesłuchania płk. Kazimierza Kieszniewskiego z 4 lipca 1944 r., [b.p.]; sygn. B. I. 16, Referat płk. Kazimierza Kieszniewskiego dla gen. brygady Stanisława Sosabowskiego z marca 1959 r.

infrastruktury drogowej. Zwłaszcza ta ostatnia miała kluczowe znaczenie dla rozwoju całej gospodarki państwa i zdecydowanie mogła przyczynić się do przyśpieszenia procesów integracji. Bez niej zwiększenie możliwości obronnych państwa byłoby niemożliwe. Plan upowszechnienia motoryzacji w oparciu o powstanie montowni posiadał również mankamenty. Zaliczyć do nich można wprowadzenie do powszechnego użytku różnych marek i modeli pojazdów mechanicznych, co dla władz wojskowych (dążących do standaryzacji) było utrudnieniem. Postawa taka jest zrozumiała ze względu na niedostatki sprzętu będącego na wyposażeniu armii. Zwiększenie ilości sprzętu motorowego posiadanego przez społeczeństwo, nie oznaczało dla władz wojskowych w przypadku długotrwałych działań wojennych, możliwości sięgnięcia po te rezerwy, gdyż po krótkim okresie użytkowania, wobec braku części zapasowych, byłby on bezwartościowy. Dopiero w ostatnim okresie, na wniosek kierownika Biura Wojskowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu Zygmunta Łojko, problematyka ta została podjęta w Komisji Unifikacyjnej Sekcji Samochodowej Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych. Dzięki temu możliwe miało być w przyszłości wykorzystanie tych samych komponentów (m.in. lamp, akumulatorów, prądnic, skrzyń biegów) do budowy pojazdów mechanicznych. Dość ryzykownym działaniem ze strony Międzyministerialnej Komisji do Motoryzacji Państwa oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu było wydanie koncesji czterem podmiotom, praktycznie w niewielkich odstępach czasu. Problem tkwił w wprowadzeniu na rynek dużej ilości pojazdów mechanicznych. Wzrost podaży, po uruchomieniu pełnych cykli produkcji, nie znalazłby prawdopodobnie pokrycia w popycie. Groziło to ograniczeniem produkcji, przy brakach możliwości innych rozwiązań w tym eksportu, i w konsekwencji utrzymaniem celowych dotacji (premii gwarancyjnych) Skarbu Państwa dla producentów. Istotnym elementem wpływającym nie tylko na rozwój produkcji motoryzacyjnej, ale także bezpośrednio na możliwości kupna pojazdów, były trudności finansowe. Pozyskanie niskooprocentowanego, długoletniego kredytu było podstawowym warunkiem zakupu pojazdów mechanicznych. Dla podmiotów fizycznych, nie posiadających stałych źródeł utrzymania czy zabezpieczenia w nieruchomościach, było to praktycznie niemożliwe. Problem miał zostać rozwiązany poprzez powstanie Banku Motoryzacyjnego, który udzielałby wsparcia finansowego pod zastaw własności pojazdu[2].

Charakteryzując ostatni okres funkcjonowania państwa wymaga podkreślenia zmiana nastawienia władz państwowych. Państwowe Zakłady Inżynierii wraz z Polskim Fiatem SA ostatecznie utraciły pozycje monopolisty w produkcji motoryzacyjnej, nie bez sprzeciwów i nacisków, na rzecz powstających wówczas: Towarzystwa Przemysłowego Zakładów Lilpop Rau i Loewenstein S.A., Zakładów Samochodowych Wspólnoty Interesów Górniczo-Hutniczych SA, Wytwórni Samochodów i Wyrobów Metalowych „Fablok" SA oraz wielu montowni motocykli. Wdrożone tam programy produkcji miały się przyczynić

2 *Związek Izb Przemysłowo-Handlowych Rzeczypospolitej Polskiej. O rozwój motoryzacji w Polsce*, Warszawa 1939, s. 7–83.

w krótkim okresie czasu do przemian w motoryzacji społeczeństwa, powodując m.in. ich upowszechnienie. W udzielonych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu koncesjach początkowo przewidywano tylko montaż w oparciu o dostarczone z zagranicy części. Wraz z opanowaniem tajników produkcji, następnym etapem było uruchomienie produkcji licencyjnej w zakładach na terenie Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP)[3].

Oddziedziczony po zaborcach system połączeń drogowych znajdował się w odmiennym położeniu. W najlepszej sytuacji znajdowały się drogi w byłym zaborze niemieckim. W zdecydowanej większości były to drogi brukowe, o szerokości od 4,5 do 6 m, wykonane wraz z infrastrukturą odwadniającą, telekomunikacyjną i informacyjną. Większość tych dróg wybudowana została przez społeczeństwa lokalne, ale była finansowana z budżetu państwa. W nieco odmiennej sytuacji byli automobiliści galicyjscy. Ubóstwo połączeń drogowych oraz wykorzystywane materiały do budowy, zniechęcały użytkowników. Wynikało to przede wszystkim z faktu, iż trakty te były budowane bez podłoża, najczęściej z wapieni. W krótkim okresie czasu ulegały one zatem dewastacji. W jeszcze gorszej sytuacji znajdowali się automobiliści w byłej Kongresówce. Niewielka ilość połączeń drogowych i techniki ich budowy czyniły znaczne utrudnienia. Drogi te wykonane ze żwiru, piaskowców i dzikiego bruku słynęły z niezliczonej ilości ubytków. W okresie lata wiecznie były one spowite kurzem, po to aby w pozostałym czasie zamienić się w rozległe kałuże, a czasami nawet rwące potoki.

Wyodrębnienie Państwowego Funduszu Drogowego (PFD), Funduszu Pracy oraz Funduszu Inwestycyjnego umożliwiło zainicjowanie wieloletnich planów budowy infrastruktury drogowej. Korzystano również ze środków finansowych firm zagranicznych (czechosłowackich, francuskich i włoskich), które w zamian za skrypty dłużne Skarbu Państwa prowadziły prace inwestycyjne. Od 1931 r. prowadzono działania budowlane na następujących drogach: Warszawa – Kraków – Zakopane, Warszawa – Poznań – Międzychód, Kraków – Katowice. W kolejnym roku działania te uległy ograniczeniu do trasy Warszawa – Częstochowa oraz Tarnów – Krynica i Lubochnia – Piotrków. W początkowym okresie kryzysu gospodarczego większość działań inwestycyjnych próbowano prowadzić w oparciu o środki finansowe dostarczone przez PFD. W konsekwencji nadmiernej polityki fiskalnej doprowadzono do masowego wyrejestrowywania pojazdów mechanicznych. Kres tym działaniom demotoryzacyjnym państwa przyniósł dopiero 1933 r. Płatności podatku drogowego uległy zróżnicowaniu, ich część pobierano w dotychczasowej formie, a resztę naliczano przy sprzedaży paliw. Dlatego koszt zakupienia 1 litra benzyny wzrósł do poziomu 65 gr, natomiast oleju gazowego (napędowego) do 28 gr. Odmienny sposób ściągania podatku drogowego zapewnił środki finansowe umożliwiające wdrożenie prac nad dwuletnim planem inwestycji drogowych. Autorstwo tego planu można przypisać ministrom: skarbu – Władysławowi Marianowi Zawadzkiemu, pracy i opieki

3 Szerzej: M.W. Majewski, *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Kraków 2016, s. 181–244.

społecznej – Stefanowi Hubickiemu oraz przedstawicielom Ministerstwa Komunikacji – Michałowi Butkiewiczowi oraz Melchiorowi Władysławowi Nestorowiczowi. W myśl założeń tego planu podjęte miały zostać prace nad drogami tranzytowymi wyróżniającymi się najintensywniejszym ruchem, posiadającymi znaczenie gospodarcze i strategiczne. Zaliczano do nich następujące trakty: Warszawa – Poznań (Berlin), Warszawa – Kraków – Zakopane – (Czechosłowacja), Warszawa – Częstochowa – Zagłębie Dąbrowskie – Śląsk, Warszawa – Łódź – Kalisz. Łącznie przebudowa miała dotyczyć 1200 km. Oprócz tych prac projektowych, rozpoczęto także działania inwestycyjne pomiędzy Łodzią i Tomaszowem Mazowieckim, Poznaniem i Bukiem, Karsinem i Kłobuszynem, Kobryniem i Pińskiem, Łuckiem i Włodzimierzem oraz w okolicach Czeremoszu[4]. Długość dróg państwowych i samorządowych oraz ich gęstość na 100 km² powierzchni w końcu 1937 r. przedstawiono w tabeli 1.

W kolejnych opracowaniach planów sześcioletniego (1936–1942), oraz czteroletniego (1936–1940) przewidywano skoncentrowanie prac na wschodnich rubieżach II Rzeczypospolitej. W koncepcjach tych zasadniczą wagę przywiązywano do połączeń drogowych wszystkich miast wojewódzkich ze stolicą. Priorytety otrzymały również ośrodki miejskie na terenie COP. Te ostatnie miały posiadać połączenia drogowe z Sandomierzem, Kielcami, Lublinem oraz Lwowem. Jakkolwiek plany te nie zostały ukończone do wybuchu działań wojennych, to na uwagę zasługuje fakt, że przewidywano także budowę autodróg. Nie należy doszukiwać się w tej nazwie odpowiednika współczesnych autostrad, ponieważ były to utwardzone jednopasmowe drogi o powierzchni bitumicznej. Istotne jest jednak i to, że były one planowane wraz z całą infrastrukturą, tj. oznaczeniami, rowami melioracyjnymi, zadrzewieniem oraz słupami telefonicznymi. Sporządzone plany budowy tych dróg uwzględniały możliwość ich rozbudowy w przyszłości. I dlatego trakty zaliczane do I klasy posiadać miały już szerokość 12 m, w II klasie 9 m i ostatniej 7,5 m. Ostatni most oddany do użytku znajdował się w Zaleszczykach. Jaką rolę odegrał on podczas kampanii wrześniowej nie trzeba chyba przypominać[5].

4 Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Prezydium Rady Ministrów w Warszawie (zespół nr 8), KEM (dalej: PRM KEM), sygn. 1156, Wniosek nagły ministra skarbu na KEM w sprawie finansowania robót drogowych, wodnych rozbudowy i przebudowy kolei żelaznych i innych dróg publicznych z 16 marca 1935 r.; sygn. 1014, Wnioski w sprawie robót inwestycyjnych za okres 1934–1935, k. 5–8; sygn. 1014, Orientacyjne zestawienie robót finansowanych z Funduszu Inwestycyjnego na rok 1934/1935, k. 16; AAN, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie (zespół nr 16, dalej: MK), sygn. 1946, Prośba szefa Komunikacji Wojskowej do ministra komunikacji Michała Butkiewicza o włączenie dodatkowych dróg do planu konserwacji z 28 listopada 1935 r., k. 18; sygn. 1957, Notatka płk. dypl. A. Szychowskiego z 2 lipca 1937 r.; Centralne Archiwum Wojskowe (dalej: CAW), Biuro Inspekcji Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych (dalej: GISZ), sygn. I.302.4.2072, Referat w sprawie konserwacji dróg państwowych, stanu i potrzeb kredytowych z 29 stycznia 1936 r.; Olszewski, *Utrzymanie, budowa i modernizacja dróg w Polsce*, „Technika Samochodowa" 1935, nr 12, s. 325–330; J. Gołębiowski, *Inwestycje drogowe w II Rzeczypospolitej*, „Studia Historyczne" 1997, z. I, s. 66–67.

5 AAN, MK, sygn. 1947, Program budowy ulepszonych nawierzchni drogowych państwowych w okresie 6 lat 1935/1936–1940/1941 oraz program budowy nowych dróg, [b.d.]; CAW, GISZ, sygn. I.302.4.2072, Czteroletni plan rozbudowy dróg państwowych i samorządowych według

Tabela 1. Długość dróg w Polsce w 1937 r.

Województwo	Drogi o twardej nawierzchni w km	Gęstość na 100 km² powierzchni w km	Drogi gruntowe w km
Białostockie	3380	10,4	1417
Kieleckie	4502	17,6	1356
Krakowskie	5087	29,2	99
Lubelskie	3611	11,6	2158
Lwowskie	5263	18,7	1233
Łódzkie	3992	20,9	283
Nowogrodzkie	2134	9,3	1201
Poleskie	1037	2,8	2580
Pomorskie	5094	31,0	24
Poznańskie	8874	33,4	1756
Stanisławowskie	3148	18,6	63
Śląskie	2247	53,3	-
Tarnopolskie	3226	19,5	314
Warszawskie	5811	19,6	1608
Wilińskie	1905	6,5	2463
Wołyńskie	1397	3,9	2871
Ogółem	60 708	15,6	19 426

Źródło: AAN, MK, sygn. 3472, Wykaz długości dróg państwowych i samorządowych – stan na 23 listopada 1937 r.

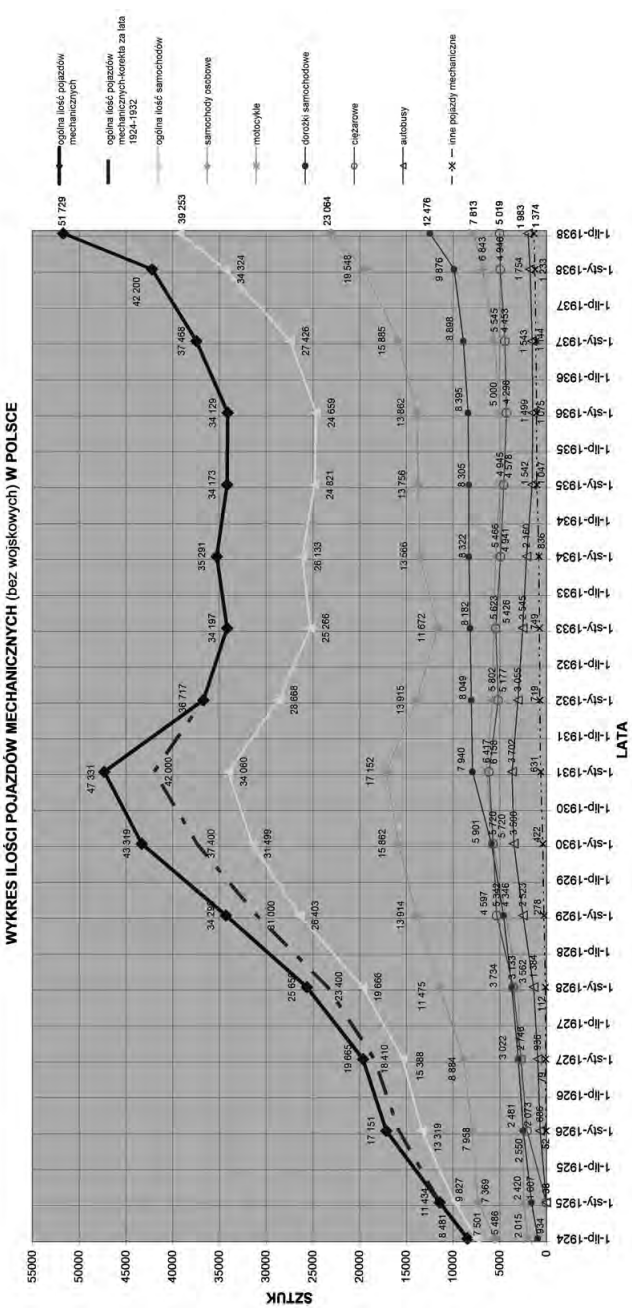
postulatów Sztabu Głównego wraz z kolejnością realizacji, [b.d.]; tamże, Notatka szefa Oddziału III SG dla gen. bryg. Tadeusza Malinowskiego w sprawie założeń czteroletniego planu inwestycji drogowych z 15 października 1936 r.; AAN, MK, sygn. 1957, Notatka płk. dypl. Aleksandra Szychowskiego z 2 lipca 1937 r.; Olszewski, *Utrzymanie, budowa i modernizacja dróg*..., s. 325–330; W., *Sprawa drogowa w Polsce*, „Przegląd Mechaniczny" 1938, nr 15–16, s. 388.

Tabela 2. Preliminarz budżetowy na roboty drogowe i mostowe w 1938 r.

Województwo	Budowa nowych dróg państwowych		Budowa nawierzchni ulepszonych		Budowa mostów	Subwencja dla samorządów na budowę dróg		Razem w tys. zł	Wydatki na konserwację dróg w tys. zł
	km	Kredyt w tys. zł	Km	Kredyt w tys. zł	Kredyt w tys. zł	km	Kredyt w tys. zł		
Białostockie	2,4	20	–	–	980	36,6	340	1340	2640
Kieleckie	1,5	35	45,5	4470	1640	16,7	120	6265	7217
Krakowskie	–	–	69,5	7115	198	16,1	700	8013	10113
Lubelskie	6,0	280	30,0	1500	310	2,5	250	2340	3440
Lwowskie	–	–	9,5	825	170	1	20	1015	3415
Łódzkie	–	–	45,5	4880	530	3	40	5450	6350
Nowogrodzkie	28,0	509	–	–	355	30	400	1264	1964
Poleskie	21,7	1310	–	–	315	10,5	240	1865	2765
Pomorskie	–	–	8,3	560	80	2	35	675	1675
Poznańskie	–	–	2,0	200	220	–	–	420	1620
Stanisławowskie	–	–	3,0	300	450	10	450	1160	2360
Tarnopolskie	2,0	100	2,0	200	230	15	210	740	2340
Warszawskie	3,8	76	31,0	4087	2123	18	160	6446	7896
Wileńskie	41,5	840	–	–	429	50	390	1659	2559
Wołyńskie	33,6	1630	–	–	470	48	605	2705	3705
COP	–	–	13,0	1188	–	–	–	1185	1188
Razem	140,5	4800	259,3	26 280	8500	261,4	5420	45000*	65 000

*Dodatkowe środki przewidziano na zakup walców drogowych oraz pługów.

Źródło: AAN, MK, sygn. 3466, Program budowy dróg i mostów w okresie 1938/1939.



Źródło: AAN, MK, sygn. 2138, Wykres ilości pojazdów mechanicznych 1924–1938

Łącznie w okresie dwudziestolecia międzywojennego na budowę, modernizację i utrzymanie dróg, zarówno tych pozostających w gestii państwa, jak i samorządów, wydano niebagatelną kwotę 1 261 092 000 zł. Do istotnych osiągnięć należy zaliczyć zwiększenie wskaźnika gęstości dróg do 16,8 km na 100 km² powierzchni. Pomimo tego, że kryterium to umożliwia jedynie porównywanie przedwojennej Polski do takich państw europejskich jak Bułgaria, Grecja, Albania czy też Jugosławia, wymaga podkreślenia fakt, że w ciągu tej epoki wybudowano więcej dróg niż w całym okresie panowania dynastii Romanowych w Polsce.

Komunikacja kolejowa

Uruchomienie procesu decyzyjnego w sprawie budowy COP, związane było z powstaniem nie tylko trwałych więzi gospodarczych, społecznych, ale przede wszystkim komunikacyjnych. Wszystkie te zagadnienia związane były z sobą nieodłącznie i od ich harmonijnego rozwiązania zależał dalszy rozwój gospodarczy nowego okręgu przemysłowego. Założyć można, że pierwotne potrzeby komunikacyjne COP, tworzyły pewnego rodzaju szkielet rozwiązań i w miarę postępującej rozbudowy, miały ulec dalszej rozbudowie w kierunku wschodnim i północno-wschodnim. Stan dróg żelaznych w COP nie był zadowalający, bowiem w epoce poprzedzającej narodziny planu gospodarczego oddziedziczony po zaborcach spadek powodował, iż zasięg komunikacji kolejowej nie obejmował wielu miejscowości, zagubionych wśród pustkowi, pól uprawnych i lasów. W obliczu planowanych przez specjalistów skupionych wokół wicepremiera i ministra skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego oraz Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza, przemian gospodarczych istotną rolę odgrywała kwestia rozbudowy sieci dróg żelaznych wewnątrz okręgu przemysłowego oraz połączenia tych linii z gospodarką pozostałych dzielnic. Szczegółowe analizy projektu wykonali specjaliści z Biura Projektów i Studiów PKP, dokonując jednocześnie analizy potrzeb komunikacyjnych w COP. Na skutek tych prac zagęszczenie sieci kolejowej wzrosnąć miało z dotychczasowego poziomu 3,33 km do 5,49 km na 100 km² powierzchni. Specjalnego znacznie nabierał projekt budowy linii kolejowej łączącej zagłębie górnośląskie przez Sandomierz z Wołyniem oraz północno-wschodnią częścią Polski. Magistralę Węglową planowano prowadzić od Kozłowa, Jędrzejowa, Miechowa przez Busko, Staszów do Sandomierza, a następnie w kierunku Rozwadów – Zawada, Wojnica – Kiwerce. Poza drogą łączącą zachód ze wschodem rozpatrywano połączenia biegnące z północy na południe, przez powiaty iłżecki, opatowski, sandomierski, stopnicki. Równocześnie przewidziano wypełnienie pustki komunikacyjnej w tych powiatach poprzez budowę połączenia Radom – Ostrowiec – Szczucin. Oprócz znaczenia gospodarczego linia ta stanowić miała o dogodnym połączeniu kolejowym z Warszawy do Krynicy i Zakopanego. Co jednak ważne, odgrywała także znaczną rolę w komunikacji międzynarodowej, gdyż

dawała możliwość dogodnych połączeń z Węgrami oraz państwami bałkańskimi. Wśród kolejnych projektów (w tym przebudowy) znalazły się także linie kolejowe łączące Szczucin – Solec – Busko – Kielce, Kraków – Rzeszów – Lwów z odgałęzieniem na Lubaczów i Rawę Ruską, Lwów – Jarosław – Rozwadów – Sandomierz, Rzeszów – Jasło – Krosno oraz Tarnów – Stróże. Wraz z już istniejącymi liniami Rozwadów – Sandomierz – Skarżysko i Rozwadów – Lublin zapewniały w „rejonie bezpieczeństwa" sprawną wymianę surowcową, żywnościową oraz przede wszystkim dogodny przepływ ludności. Łączne koszty budowy infrastruktury kolejowej (1064 km) szacowano na poziomie 254,3 mln zł, w tym mostów 22,4 mln zł[6].

Wysokie koszty rozbudowy linii komunikacyjnych na terenie COP spowodowały zmianę priorytetów. Nowe wytyczne opracowane w Biurze Planowań przy Gabinecie Ministra Spraw Wojskowych kładły nacisk na budowę drogi Dwikozy – Zawichost – Dęblin oraz rozbudowę linii jednotorowych Skarżysko – Sandomierz, Sandomierz – Przeworsk i dwutorowej Sandomierz – Dębica. W hierarchii potrzeb uznano jednocześnie pierwszeństwo inwestycji Rzeszów – Kolbuszowa – Tarnobrzeg. Do wybuchu działań wojennych żaden z projektów, czy to Biura Projektów i Studiów PKP, czy też Biura Planowań przy Gabinecie Ministra Spraw Wojskowych, nie doczekał się realizacji. Bezpośrednim powodem tych ograniczeń był brak środków finansowych umożliwiających realizację ambitnych planów, dostrzegających potrzeby nowoczesnej gospodarki, a także potrzeby mobilizacyjne armii[7].

Obniżenie środków w Funduszu Inwestycyjnym PKP z 102 mln do 95 mln zł, obowiązujące w roku budżetowym od 1 kwietnia 1938 r. do 31 marca 1939 r., spowodowało, że priorytety na nowych trasach kolejowych ograniczono do minimum (10,3 mln zł). Natomiast w ramach prac inwestycyjnych dokończono budowę tras częściowo użytkowanych Sierpc – Toruń, Sierpc – Brodnica, ale też Zegrze – Wyszków, Szczakowa – Bukowno, Wieliszew – Nasielsk i Zawiercie – Tarnowskie Góry. Koszty tych prac inwestycyjnych kształtowały się na poziomie dróg normalnotorowych 56,2 mln zł i wąskotorowych 1,1 mln zł. Dodatkowe środki wyasygnowano również na elektryfikację Warszawskiego Węzła Kolejowego i prestiżowe prace budowlane na Dworcu Głównym, *notabene* nigdy już nie ukończone. W początkach lat czterdziestych priorytety budowlane otrzymać miały linie położone na wschodzie państwa. Pierwszeństwo realizacji otrzymały szlaki Oszmiana – Nowogródek – Słonim (165 km), Słonim – Iwacewicze (50 km), Łuck – Wojnica (50 km), Krzemieniec – Zbaraż (50 km)[8].

6 AAN, MK, sygn. 1966, Plan rozbudowy dróg w COP z uwzględnieniem istniejącej sieci kolejowej, k. 3–7; tamże, Projekt rozbudowy komunikacji w COP szefa Biura Wojskowego Ministerstwa Komunikacji z 31 lipca 1937 r., k. 11; tamże, Pismo naczelnika Biura Projektów i Studiów PKP w sprawie budowy nowych linii kolejowych w COP z 22 września 1937 r., k. 12; *Dysproporcje i niedobory komunikacyjne. O rozbudowę linii kolejowych w COP*, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego" 1938, nr 11, s. 2.

7 J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939*, Kraków 2000, s. 234.

8 M. Gniazdowski, *Plan inwestycyjny na rok 1938*, „Przegląd Gospodarczy" 1938, z. 4, s. 136–137; *Komunikacja i transport. Bieżące zagadnienia komunikacyjne. Przemówienie ministra ko-*

Na zakończenie tego wątku – komunikacji kolejowej wymaga podkreślenia, iż nie tylko kwestie budowy nowych linii kolejowych znajdowały się w epicentrum zainteresowania Państwowej Rady Komunikacyjnej, Ministerstwa Komunikacji i podległych jej organów, ale także doposażenie taboru kolejowego. Niebagatelne koszty tych prac inwestycyjnych spowodowały, że programy budowy nowych parowozów, m.in. w chrzanowskiej Fabryce Budowy Lokomotyw i poznańskich Zakładach H. Cegielskiego zostały zredukowane przez Ministerstwo Komunikacji. Narzucone przez specjalistów z Ministerstwa Komunikacji programy wytwórcze stanowiły niezbędne minimum dla utrzymania ciągłości produkcji. Co więcej, Ministerstwo Komunikacji w oparciu o zredukowane środki ze znacznym opóźnieniem regulowało należności finansowe za dostarczone parowozy, elektrowozy i wagony przy pomocy skryptów dłużnych. Dla przedsiębiorstw trudniących się ich produkcją, a także pracami remontowymi, oznaczało to finansowanie programów wytwórczych w oparciu o kredyty bankowe[9].

Komunikacja wodna

Kataklizm powodzi z 1934 r. uzmysłowił władzom konieczność regulacji górnego dorzecza Wisły. Trudności z przezwyciężeniem recesji gospodarczej spowodowały że dopiero dwa lata później Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów podjął uchwałę o pożyczce inwestycyjnej w wysokości 23 mln zł na realizację w ciągu dwóch lat inwestycji wodnych. Oprócz bezpośredniego dofinansowania, Skarb Państwa przyznał dotacje celowe z funduszy Pracy oraz Inwestycyjnego.

munikacji J. Ulrycha, „Polska Gospodarcza" 1939, z. 50, s. 1113.

9 W planach produkcji Fabloku na 1939 r. początkowo umieszczono 14–18 lokomotyw serii Pt31, 6–10 serii Pm36 oraz sześć elektrycznych dla węzła warszawskiego. Ostatecznie podjęto decyzje, że będą produkowane tylko Pt 31 (do nr 109) i cztery elektryczne. Programy produkcji lokomotyw Pm36 miały zostać uruchomione dopiero od 1941 r. Do projektów Pm36 Kazimierza Zembrzuskiego wprowadzono poważne zmiany konstrukcyjne. Polegały na zastosowaniu hamulców obustronnych. Spowodowało to daleko idące zmiany w rysunkach warsztatowych. Referat Doświadczalny w Ministerstwie Komunikacji w dwóch prototypowych lokomotywach Pm36 przeprowadzał szereg eksperymentów technicznych. Miały one na celu redukcję kosztów zamówień. Ministerstwo Komunikacji nie tylko dokonało uszczupleń w programach zamówień lokomotyw, ale również zalegało z płatnościami już wykonanych. Środki finansowe przekraczające kwotę 4 mln zł, za przekazane w końcu 1938 r. lokomotywy parowe i elektryczne, miały zostać uregulowane dopiero w drugiej połowie 1939 r. przez wydanie skryptów dłużnych. Ilostan wagonów towarowych wraz z rezerwą w 1937 r. kształtował się na poziomie 155 111 towarowych, 6100 osobowych (w tym około 1000 brankardów, 4300 z bocznymi wejściami dwu i trzyosiowych. Dostawy nowych wagonów pasażerskich w tym samym okresie kształtowały się na poziomie 35. Zob. Archiwum Państwowe w Katowicach, Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce SA Zakłady w Chrzanowie (zespół nr 1263, dalej: Fablok), sygn. 14, Protokół posiedzenia zarządu Fablok z 23 września 1938 r., k. 102; tamże, Protokół posiedzenia zarządu Fablok z 21 grudnia 1938 r., k. 91; tamże, Protokół posiedzenia zarządu Fablok z 6 czerwca 1939 r., k. 41; Archiwum Państwowe w Rzeszowie, Oddział w Sanoku, Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów – L. Zieleniewski i Fitzner Gamper S.A. Fabryka Sanocka (zespół nr 2, dalej: Zieleniewski Sanok), sygn. 13, Pismo Biura L. Zieleniewski w Warszawie do Zarządu w Krakowie w sprawie kredytów Ministerstwa Skarbu na zakup taboru kolejowego w latach 1941–1943 z 13 marca 1939 r., k. 108; AAN, Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Warszawie (zespół nr 322, dalej: MSZ), sygn. 3138, Protokół z I posiedzenia Komitetu Eksploatacji Państwowej Rady Komunikacyjnej z 5 lipca 1937 r., k. 23–26.

Zgromadzone środki finansowe stanowiły zalążek programu, którego realizacja przypaść miała na lata 1937–1942. Założenia planu przewidywały, w pierwszej kolejności, dokończenie budowy zbiornika w Porąbce na Sole (w tym celu wyasygnowano kwotę 5,7 mln zł), a także regulację potoków górskich. Po ukończeniu prac na Sole, w kolejnym etapie przewidziano uporządkowanie dorzecza Dunajca. W tym celu przewidziano regulację koryt dopływów bocznych, budowę wielkich zbiorników i regulację przestrzeni spławnej. Przyznane środki finansowe umożliwiły kontynuowanie budowy zbiornika w Rożnowie na Dunajcu. Na wykonanie tego programu uzyskano gwarancje kredytowe rządu Francji w kwocie 15,7 mln zł. Termin ukończenia pierwszego etapu budowy zbiornika w Rożnowie przewidziano w umowach na połowę listopada 1938 r. W kolejnym etapie budowy zbiornika przewidziano uruchomienie elektrowni przepływowej, co dodatkowo umożliwiało częściową elektryfikację okręgu krakowskiego. Zbiornik w Rożnowie pozwolił na zmniejszenie fali powodziowej Dunajca. Dalsze działania Biura Dróg Wodnych w Ministerstwie Komunikacji skoncentrowano na planowaniu zbiornika wyrównawczego i elektrowni w Czchowie. Zakończenie prac budowlanych przewidziano pod koniec 1941 r. Dla powstających w tym samym czasie nowych ośrodków przemysłowych na terenie COP elektrownie te posiadały kluczowe znaczenie, albowiem wraz z Okręgowym Zakładem Elektrycznym „OZET" SA w Mościcach zapewnić miały dostawy energii[10].

Budowa zbiorników wodnych na Sole w Porąbce, na Dunajcu w Rożnowie oraz zapowiedź uruchomienia kolejnych zbiorników w dorzeczu Wisły, oprócz gromadzenia nadmiaru wody, ochrony przed powodziami, posiadała także inne skutki, takie jak zasilenie Wisły w czasie niskich stanów, przedłużenie tym samym okresu żeglowności i zwiększenie ładowności statków. Wraz z planowaną regulacją dopływów Wisły – Przemszy, Dunajca, Nidy, Wisłoki i Sanu, doprowadzić miały do zmiany stosunków komunikacyjnych w COP. Planowana w tym samym czasie rozbudowa linii kolejowych i połączeń drogowych umożliwić miała wszechstronny rozwój komunikacji, otwierając perspektywy procesów inwestycyjnych w nowym okręgu przemysłowym, obejmującym Kresy Wschodnie II Rzeczypospolitej. Rozbudowa nowych linii komunikacyjnych (wodnych, drogowych, kolejowych), decydować także miała o względach strategicznych,

10 Biuro Dróg Wodnych składało się z następujących referatów: Ogólnego – I. Wewórkowski, Regulacji Rzek – J. Wowkonowicz, Budowli i Dróg Sztucznych – T. Tillinger, Żeglugi – S. Krieger, Zbiornikowy – H. Herblich, Studiów – W. Kollis. W nieodległej przyszłości przewidywano przekształcenie Biura Dróg Wodnych w samodzielny departament Ministerstwa Komunikacji, w skład którego wejść miały wydziały przekształcone z referatów. Por.: A. Kożański, *Roboty wodne i melioracyjne w Małopolsce wykonane z inicjatywy Sejmu i wydziału Krajowego*, Lwów 1933, s. 3–16; E. Romański, *Prace Biura Dróg wodnych*, „Gospodarka Wodna" 1938, nr 1, s. 16–19; H. Herbich, *Zasoby i wyzyskanie energii wodnej w Polsce*, „Gospodarka Wodna" 1938, nr 5, s. 254–257; tenże, *Zagadnie sił wodnych*, [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Lwów 12–14 września 1937*, cz. II, sekcja II: *Podstawowe urządzenia gospodarcze*, Warszawa 1938, s. 136–142; A. Kędzior, *W sprawie trwałego zabezpieczania doliny Wisły i jej dopływów przed powodzią*, Kraków 1934, s. 1–6; A. Tuszko, *Wisła w okresie II Rzeczypospolitej*, [w:] *Wisła w dziejach Polski*, red. S. Gierszewski, Gdańsk 1982, s. 76–79; J. Czarkowski, *Rozwój ekonomiczny regionu krakowskiego w dwudziestoleciu Polski Ludowej*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1965, s. 204–214.

dając możliwość skutecznej i dłuższej obrony państwa w trakcie działań wojennych[11].

Dla kierownictwa Ministerstwa Komunikacji równie duże znaczenie posiadały projekty budowy dróg wodnych. Należy stwierdzić, że ilość posiadanych kanałów wodnych daleka była od standardów zachodniej Europy. W spadku po zaborcach odziedziczono sztuczną drogą wodną Noteć, Kanał Bydgoski i Brda, tworzącą sieć wodną Odra – Wisła. Kolejnym był kanał górnej Noteci łączący Gopło z Kanałem Bydgoskim. W planach było jego przedłużenie do Warty. Odgałęzieniami jego byłyby kanały do Poznania, Warszawy i Pińska, gdzie to ramię wielkiego szlaku wodnego łączyłoby się z Kanałem Kamiennym, prowadzącym od Klesowa. Wykorzystanie komunikacyjne tych cieków wodnych byłoby niepełne, albowiem przy pełnych stanach rzek przewozy obsługiwać mogły barki nawet do 500 t, ale w trakcie suszy, gdy poziom wód spadał z 2 do 1,25 m, przewozy realizować można było o maksymalnej pojemności do 175 t[12].

Najważniejsze znaczenie dla dalszego rozwoju COP posiadały kanały Katowice – Kraków oraz Katowice – Toruń. Budowę tego pierwszego rozpoczęto jeszcze przed wybuchem I wojny światowej. Do zarzuconych planów powrócono już w początkach lat trzydziestych, regulując Wisłę powyżej Krakowa. W rezultacie możliwe było utrzymanie przeciętnej głębokości 1,25 m. Najważniejsza dla użytkowników tego kanału była możliwość utrzymania żeglowności pomiędzy Krakowem i ujściem Dunajca. Ta droga wodna otrzymała od rządu gen. dyw. Felicjana Sławoja-Składkowskiego wszelkie priorytety dla realizacji, choć szacunki kosztów przekraczały kwotę ok. 700 mln zł. Niedokończona ostatecznie inwestycja miała zapewniać ruch barek 600 t, docelowo także 1000 t. Drugi z planowanych przez Ministerstwo Komunikacji kanałów nosił miano Węglowego. Łączył bowiem Katowice z Toruniem, a wraz z dolną Wisłą zapewniać miał połączenie zagłębia węglowego z Morzem Bałtyckim. Przewidziany dla barek powyżej 600 t, zapewniać miał także dostawy dla Warszawskiego Okręgu Przemysłowego. Pozostałe projekty zgłoszone do Biura Dróg Wodnych w Ministerstwie

11 *W* trakcie opracowania w Referacie Zbiornikowym Biura Dróg Wodnych w Ministerstwie Komunikacji znajdowały się projekty zbiorników w Solinie-Zabrodziu na Sanie, Czorsztynie na Dunajcu, a także zakład wodno-elektryczny w Turniszkach na rzece Wilii. Łącznie prace koncepcyjne dotyczyły 44 zbiorników, z których 27 projektowano na Wiśle (o łącznej pojemności 774 mln m³), pozostałe 19 zbiorników na Dniestrze (o pojemności 576 mln m³). Zob.: AAN, MSZ, sygn. 3138, Protokół z I posiedzenia Komitetu Dróg Wodnych z 5 lipca 1937 r., k. 32–37; *Oddziaływanie COP na kierunki ekspansji gospodarczej według założeń Biura Planowania Krajowego*, „Ziemia" 1937, nr 4–6, s. 76; *U źródeł energii Okręgu Sandomierskiego*, „Ziemia" 1937, nr 5–7, s. 72–75; T. Tillinger, *Zagadnienie dróg wodnych w Polsce*, „Gospodarka Wodna" 1938, nr 5, s. 63–70; J. Zawodzki, *Rożnów symbol gospodarki Polski*, „Morze" 1938, nr 1, s. 14–17; M. Chudzyński, *Analiza kosztów własnych przewozu drogą wodną z Zagłębia Węglowego do Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Gospodarka Wodna" 1938, nr 2, s. 71–73; A. Olszewski, *Wisła jako arteria węglowa*, „Przegląd Gospodarczy" 1938, z. 4, s. 142–145; *W sprawie drogi wodnej zagłębie węglowe – Centralny Okręg Przemysłowy,* Warszawa 1938, s. 27–32 E.J. Demmel, *Kraków na przełomie XIX i XX*, [w:] *Kraków studia nad rozwojem miasta*, red. J. Dąbrowski, Kraków 1957, s. 301–304.

12 T. Tillinger, *Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w Odrodzonej Polsce*, „Gospodarka Wodna" 1938, nr 5, s. 246–249; S. Srokowski, *Geografia gospodarcza Polski*, Warszawa 1939, s. 46–56.

Komunikacji dotyczyły połączenia Wisły z Prypecią, przewidywanego dla barek o pojemności 600–1000 t, Wisły – Dniestru – Prutu (tzw. kanał galicyjski), a szczególnie drogi wodnej łączącej obydwa morza (Bałtyckie z Czarnym), przez Wisłę, San, Dniestr, Prut, Dunaj, Sulinę, o całkowitej długości 1894 km. W trakcie opracowania znajdował się północny szlak wodny. Przewidywano w nim połączenie kanałem Dzisnej – Miadziołki – jeziora Narocz – Berezyny i Niemna. W obrębie Polesia, Podlesia i północnego Wołynia przewidywano dalsze prace nad Kanałem Kamiennym, łączącym San z Dniestrem, regulacją Styru i usprawnienie drogi wodnej Jasiołda – Kanał Ogińskiego – Szczara[13].

Komunikacja lotnicza

Prawie równocześnie z odrodzeniem państwa, powstały na terytorium państwa prywatne przedsiębiorstwa lotnicze, których działalność dofinansowywana była przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, a następnie Komunikacji. Sytuacja ta nie budziła aprobaty Ministerstwa Skarbu. Dlatego w drugiej połowie 1928 r. Ministerstwo Komunikacji, nie bez udziału władz wojskowych, opracowało ogólny plan rozwoju komunikacji lotniczej. Zasadzony był na następujących przesłankach: należy doprowadzić do rozwoju lotnictwa wraz z całym przyziemiem i wyszkoleniem, a następnie organizacją właściwych służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotów. Drugą z przesłanek wynikającą z planu było dążenie do wyzyskania najbardziej właściwych kierunków ekspansji komunikacyjnej, społecznej i gospodarczej. Podążając dalej w tym kierunku odebrano koncesje prywatnym przewoźnikom lotniczym, a następnie utworzono Polskie Linie Lotnicze „Lot". Przedsiębiorstwu przyznano dotacje oraz subwencje, umożliwiając tym samym pokrycie znacznej części kosztów. Począwszy od 1 stycznia 1929 r. przedsiębiorstwo rozpoczęło działalność gospodarczą. Udziały większościowe (6,88 mln zł) w sp. z o.o. należały do państwa, pozostałe (1,22 mln zł) do samorządów śląskich oraz Poznania i Bydgoszczy. Początkowo zorganizowano komunikację lotniczą na liniach wewnętrznych: Warszawa – Kraków, Warszawa – Poznań, Warszawa – Lwów, Warszawa – Gdańsk, Kraków – Lwów oraz międzynarodowych Warszawa – Kraków – Brno – Wiedeń. Względy polityczne, gospodarcze, a także wojskowe spowodowały, na zasadzie wzajemności sukcesywne uruchomienie połączeń: Warszawa – Bukareszt (1930), Warszawa – Bukareszt– Sofia – Saloniki (1931), Warszawa – Wilno – Ryga – Tallin (1932), Warszawa – Poznań – Berlin (1934), Warszawa – Bukareszt – Sofia –

13 *W obronie dróg wodnych w Galicyi (Ankieta)*, Lwów 1910, s. 23–41; *Regulacja Wisły w programie ministerstwa Robót Publicznych*, Warszawa 1930, s. 6–15; M. Matakiewicz, *Droga wodna górnej Wisły*, Lwów 1937, s. 1–13; T. Tillinger, *Droga wodna z Zagłębia Węglowego do Centralnego Okręgu Przemysłowego*, „Gospodarka Wodna" 1938, nr 2, s. 63–70; J. Wowkonowicz, *Nasze drogi wodne naturalne i ich wykorzystanie*, Gospodarka Wodna" 1938, nr 5, s. 240–245; E. Romański, *W sprawie drogi wodnej „Zagłębie Węglowe – Centralny Okręg Przemysłowy – na tle największych zagadnień wodnych w Polsce*, „Gospodarka Wodna" 1938, nr 2, s. 61–62; T. Tillinger, *Droga wodna zagłębie – COP*, „Przegląd Gospodarczy" 1938, z. 12, s. 472–479; W. Olszewicz, *Wisła w służbie komunikacji i energetyki. Wisła w handlu dawnej Pol*ski, „Jantar" 1939, z. 1, s. 18–23; T. Tillinger, *Drogi wodne*, Warszawa 1948, t. I, s. 483–489.

Saloniki – Ateny (1936), Warszawa – Bukareszt – Sofia – Saloniki – Ateny – Rodos – Lydda i Warszawa – Wilno – Ryga – Tallin – Helsinki (1937), Warszawa – Kowno, Warszawa – Budapeszt – Belgrad (1938), Warszawa – Bejrut, Gdynia – Kopenhaga, Warszawa – Budapeszt – Belgrad, Gdynia – Warszawa – Budapeszt – Wenecja – Rzym (1939)[14].

Sieć połączeń LOT-u pod koniec dwudziestolecia międzywojennego nie odpowiadała w całości potrzebom społeczeństwa. Większość oferowanych linii miała charakter lokalny, ulegając załamaniu w Warszawie. Przy dużej ilości międzylądowań osiągano niską prędkość przelotową. Plany ekspansji polskiej komunikacji lotniczej nie mogły zostać zrealizowane z powodu układu stosunków politycznych z III Rzeszą, Czechosłowacją oraz ZSRR. Uniemożliwiły one rozwój atrakcyjnych połączeń tranzytowych na linii wschód – zachód. Spowodowało to przerzucenie wysiłków organizacyjnych na powstanie mało atrakcyjnej linii północ – południe. Dopiero w latach 1938–1939 wspólne działania ministerstw Spraw Zagranicznych, Komunikacji oraz PLL LOT umożliwiły założenie atrakcyjnych linii do Palestyny, Włoch i Węgier, a tym samym wyjście z izolacji komunikacyjnej. Wymagają również podkreślenia błędy w decyzjach ministra spraw zagranicznych Józefa Becka, które faktycznie uniemożliwiły rozwój międzynarodowego węzła tranzytowego w stolicy.

14 AAN, Oddział II Sztabu Głównego (zespół nr 1911, dalej: O II SG), sygn. 618/18, Koncept raportu mjr. dypl. Mariana Romeyki dla szefa Sztabu Generalnego w sprawie rokowań lotniczych z Niemcami, Rumunią, Austrią i Czechosłowacją z 20 marca 1929 r., k. 1–5; tamże, Pismo podsekretarza stanu w MSZ Alfreda Wysockiego do Ministerstwa Komunikacji z 23 października 1929 r., k. 19; tamże, Pismo naczelnika Departamentu Politycznego MSZ Adama Tarnowskiego do Ministerstwa Komunikacji w sprawie polsko-rumuńskich przedsięwzięć lotniczych z 24 października 1929 r., k. 36; tamże, Pismo naczelnika Wydziału Politycznego MSZ Władysława Sokołowskiego do Ministerstwa Komunikacji z 17 listopada 1929 r., k. 44; Uwagi Ministerstwa Komunikacji do nowego projektu porozumienia lotniczego z Rumunią, k. 45–50; Uwagi Prokuratorii Generalnej do umowy i koncesji lotniczej z Rumunią z 15 listopada 1930 r., k. 90; IPMS, Konsulat Generalny w Tel Awiwie, sygn. A.49.73, Pismo konsula RP w Tel Awiwie Stanisława Łukaszewicza do PLL LOT z 23 lutego 1934 r., [b.p.]; Pismo *chargé d'affaires* Poselstwa RP w Kairze T. Jaroszewicza do Konsulatu w Tel Awiwie w sprawie komunikacji lotniczej do Palestyny z 19 lutego 1934 r.; AAN, MSZ, sygn. 3118, Notatka Wacława Grzybowskiego w sprawie rozmów z Maksimem Litwinowem z 20 listopada 1936 r., k. 6; Referat Ministerstwa Komunikacji w sprawie uruchomienia linii Warszawa – Moskwa, [b.d.], k. 16–34; Pismo Wacława Grzybowskiego do MSZ w sprawie rozmów prowadzonych w Ludowym Komisariacie Spraw Zagranicznych z 11 stycznia 1937 r., k. 42; Pismo MSZ do Ambasady RP w Moskwie z 6 marca 1937 r., k. 46; AAN, MSZ, sygn. 1719, Telegram szyfrowy Jana Szembeka do Polmission Ryga, Tallin, Moskwa, [b.d.], k. 79; AAN, MSZ, sygn. 3122, Pismo MSZ do ambasadora Alfreda Wysockiego w Rzymie z 26 stycznia 1937 r., k. 4–5; tamże, Pismo dyrektora generalnego L'Ala Littoria A. Venturini do PLL LOT z 13 stycznia 1937 r., k. 7; Telefonogram szyfrowy Ambasady RP w Rzymie do MSZ w sprawie umowy lotniczej z L'Ala Littoria z 4 marca 1937 r., k. 10; tamże, Telefonogram Józefa Becka do Ambasady RP w Rzymie w sprawie zerwania rokowań tranzytowych z rządem czechosłowackim z maja 1937 r.; Pismo MSZ do Ministerstwa Komunikacji w sprawie umowy lotniczej z 20 maja 1937 r., k. 33–34; tamże, Notatka dla Józefa Becka z 25 maja 1937 r., k. 50; *Pierwszy zjazd pracowników polskiego lotnictwa komunikacyjnego w Wielkiej Brytanii*, Warrington 1942, s. 3–6; *Inauguracja linii lotniczej Warszawa – Kopenhaga*, „Polska Zbrojna" 1939, nr 126, s. 2; *Warszawa – Gdynia – Kopenhaga. Nowa linia lotnicza*, „Codzienna Gazeta Handlowa" 1939, nr 115, s. 4.

Tabela 3. Wyniki eksploatacyjne PLL LOT za lata 1929–1938

Rok	Regularność w %	Przewóz pasażerów	Przewóz bagażu	Przewóz poczty
1929	95,5	16 428	334 803	35 977
1930	94,9	13 682	329 353	38 726
1931	94	14 687	370 007	36 343
1932	95	11 187	339 493	25 494
1933	97,2	15 912	348 797	22 255
1934	95,9	18 301	383 952	29 892
1935	97,7	22 192	408 416	24 391
1936	98	33 204	621 224	44 865
1937	95,4	37 497	808 747	123 776
1938	96,2	35 392	860 674	145 875
Razem	95,98 (średnia)	218 482*	4 905 466*	527 594*

*Przewozy pasażerskie w pasażerokilometrach. Przewozy bagażu, towarów, poczty, przesyłek dyplomatycznych, prasy w tonokilometrach.

Źródło AAN, Min. Skarbu; 50, k. 46, Sprawozdanie Polskich Linii Lotniczych LOT sp. z o.o. za 1938 r. Tab. VII

Przewozy na liniach krajowych oraz zagranicznych LOT-u w 1938 r. przedstawia tabela 4.

Bilans osiągnięć w działalności komunikacji lotniczej oprócz wymienionych negatywów, byłby niepełny gdyby nie wskazać na odniesione sukcesy. Do najważniejszych należy zaliczyć powiększenie zasięgu samolotów początkowo z 2870 km do 10 250 km, przeszkolenie około 500 pracowników, przygotowanie zarówno personelu latającego jak i obsługującego, wprowadzenie nowoczesnego sprzętu lotniczego, do obsługi którego zakupiono najnowocześniejsze urządzenia, jakimi dysponowała ówczesna technika lotnicza i radiokomunikacyjna, rozpoczęcie przewozów nocnych, prowadzonych bez względu na porę roku, zorganizowanie prac aerofotogrametrycznych, umożliwiających ekspansję gospodarczą[15].

Przedstawione w zarysie problemy komunikacji II Rzeczypospolitej pozwalają na sformułowanie następujących wniosków. W krótkim okresie funkcjonowania państwa, środki finansowe przeznaczone na rozwój infrastruktury komunikacyjnej odpowiadały możliwościom państwa, odzwierciedlając także potrzeby społeczeństwa i armii. Zintegrowanie trzech odrębnych systemów komunikacyjnych było niemożliwe w tak krótkim okresie czasu, wobec innych potrzeb gospodarczych i militarnych. Podkreślenia wymaga, że wiele z przedstawionych powyżej

15 H. Górecki, *Przyszłość i przeszłość komunikacji lotniczej*, Londyn 1943, s. 4–17.

Tabela 4. Przewozy na liniach krajowych i zagranicznych PLL LOT za 1938 r.

Linia	Pasażerów	Bagaż	Towar	Poczta	Prasa	Przesyłki dyplomatyczne	Ogółem	Rentowność (w %)
Warszawa – Poznań – Berlin	70 469	11 559	23 033	6 928	2162	3,6	114 154	42,9
Warszawa – Gdynia	57 102	7102	3535	428,7	10 969	–	79 138	50,7
Warszawa (Wilno) – Kowno – Ryga – Tallin – Helsinki	174 155	32 433	10 078	2805	7699	681,2	227 833	43,9
Warszawa – Lwów – Czerniowce – Bukareszt – Sofia – Saloniki – Ateny – Rodos – Lydda	250 059	62 564	28 426	28 058	12 655	8241	390 005	42,3
Warszawa – Bukareszt	1000	846	359,7	4,9	–	366,8	2577	12,9
Warszawa – Lwów	13 662	1323	3813	466,9	255,4	–	19 521	29,8
Warszawa – Ateny – Lydda	24 114	6069	3278	5309	214,8	406,2	39 394	59,7
Warszawa – Kraków	37 466	3901	2349	950,8	869,6	–	117 562	38,7
Warszawa (Kraków) – Budapeszt	26 260	6389	1387	150	293	79,9	34 560	49,5
Warszawa – Katowice	46 927	3057	2143	294,2	15 280	–	67 702	49,2
Ogółem	701 198	135* 257	78 405*	45 397*	50 370*	9778*	2 373 103*	43

*Przewóz pasażerów w pasażerokilometrach. Przewóz bagażu, towarów, poczty, przesyłek dyplomatycznych, prasy, ogółem w tonokilometrach.

Źródło: AAN, Min. Skarbu, sygn. 50, k. 48–49, Sprawozdanie Polskich Linii Lotniczych LOT sp. z o.o. za 1938 r., tab. IX–X

koncepcji rozwiązań komunikacyjnych, pomimo upływu ponad 80 lat, nie doczekało się realizacji, nie tylko na Kresach Wschodnich, ale także w granicach dzisiejszego państwa. Dalszy rozwój komunikacji uwzględniał wielki plan modernizacji państwa, autorstwa Eugeniusza Kwiatkowskiego oraz specjalistów skupionych wokół biur: Planowania Krajowego oraz Planowań przy Gabinecie Ministra Spraw Wojskowych. Koncentracja tych wysiłków nastąpić miała na ziemiach wschodnich, umożliwiając w dalekiej przyszłości integrację państwa.

Bibliografia

Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie (zespół nr 16).
Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Warszawie (zespół nr 322).
Archiwum Akt Nowych, Oddział II Sztabu Głównego (zespół nr 1911).
Archiwum Akt Nowych, Prezydium Rady Ministrów w Warszawie (zespół nr 8).
Archiwum Państwowe w Katowicach, Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce SA Zakłady w Chrzanowie (zespół nr 1263).
Archiwum Państwowe w Rzeszowie, Oddział w Sanoku, Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów – L. Zieleniewski i Fitzner Gamper S.A. Fabryka Sanocka (zespół nr 2).
Centralne Archiwum Wojskowe, Biuro Inspekcji Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych.
Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego w Londynie.

„Gospodarka Wodna" 1938.
„Jantar" 1939.
„Morze" 1938.
„Polska Gospodarcza" 1939.
„Polska Zbrojna" 1939.
„Przegląd Gospodarczy" 1938.
„Przegląd Mechaniczny" 1938.
„Technika Samochodowa" 1935.
„Ziemia" 1937.

Czarkowski J., *Rozwój ekonomiczny regionu krakowskiego w dwudziestoleciu Polski Ludowej*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1965.
Dysproporcje i niedobory komunikacyjne. O rozbudowę linii kolejowych w COP, „COP. Tygodnik Społeczno-Gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego" 1938, nr 11.
Gołębiowski J., C*OP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939*, Kraków 2000.
Gołębiowski J., *Inwestycje drogowe w II Rzeczypospolitej*, „Studia Historyczne" 1997, z. I.
Górecki H., *Przyszłość i przeszłość komunikacji lotniczej*, Londyn 1943.
Kędzior A., *W sprawie trwałego zabezpieczania doliny Wisły i jej dopływów przed powodzią*, Kraków 1934.
Kożański A., *Roboty wodne i melioracyjne w Małopolsce wykonane z inicjatywy Sejmu i wydziału Krajowego*, Lwów 1933.
Kraków studia nad rozwojem miasta, red. J. Dąbrowski, Kraków 1957.
Majewski M.W., *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Kraków 2016.
Matakiewicz M., *Droga wodna górnej Wisły*, Lwów 1937
Pierwszy Polski Kongres Inżynierów. Lwów 12–14 września 1937, cz. II, sekcja II: *Podstawowe urządzenia gospodarcze*, Warszawa 1938.
Pierwszy zjazd pracowników polskiego lotnictwa komunikacyjnego w Wielkiej Brytanii, Warrington 1942.
Regulacja Wisły w programie ministerstwa Robót Publicznych, Warszawa 1930.
Srokowski S., *Geografia gospodarcza Polski*, Warszawa 1939.
Tillinger T., *Drogi wodne*, t. I, Warszawa 1948.
W obronie dróg wodnych w Galicyi (Ankieta), Lwów 1910.

W sprawie drogi wodnej zagłębie węglowe – Centralny Okręg Przemysłowy, Warszawa 1938.
Warszawa – Gdynia – Kopenhaga. Nowa linia lotnicza, „Codzienna Gazeta Handlowa" 1939.
Wisła w dziejach Polski, red. S. Gierszewski, Gdańsk 1982.
Związek Izb Przemysłowo-Handlowych Rzeczypospolitej Polskiej. O rozwój motoryzacji w Polsce, Warszawa 1939.

Mariusz Wojciech Majewski – Interference of the Polish state regarding the issue of transport (1937–1939)

When Poland regained its independence in 1918, the legacy of the Partitions period was three separate and incompatible transport systems. Therefore, intensive engineering projects were immediately started to build rail and road connections between districts which used to belong to different occupying powers. Limited budget of the Ministry of Railways, and later (from 1926) the Ministry of Transport meant that clear priorities in the area of transport had to be selected. The works were intensified during the world crisis (late 1920s) when extensive plans for the development of road and rail networks were drawn up.

Some anomalous weather conditions that occurred in 1934 resulted in extensive flooding which covered the considerable part of Western Małopolska province. Consequently, the government planned building some hydrological projects which would eliminate or minimise the risk of flooding in the future. The allocated budget allowed to finish up the project that had already been started and building new dams, and hydroelectric power stations. Understandably, the access to relatively inexpensive electricity had a crucial role in choosing the location of new factories and other industrial works within the area of the Central Industrial District. Simultaneously, new water transport projects were being drawn up which aimed at connecting Poland's major rivers. The construction of Coal and Stone Canals as well as the waterway from the Baltic to the Black Sea was began in 1939.

As for air transport, initially some private air carriers provided domestic services between the biggest cities. International flights were initiated after a state-owned national air carrier PLL LOT (LOT Polish Airlines) had been established. At first, the international destinations included Romania, Bulgaria, Greece, later Palestine, Hungary, Yugoslavia and Italy. Finally, Lot also flew to Germany, Great Britain, Denmark and Switzerland. The attempts to establish air connections with the Soviet Union and Czechoslovakia ended in a failure and it appears that they reflected in a way Poland's unsuccessful foreign policy towards those two countries at the time.

Mariusz Wojciech Majewski – Interventionen des Staates im Transportwesen (1937–1939)

Zu Beginnihrer Unabhängigkeit besaß die Zweite Polnische Republik drei verschiedene Transportsysteme. Angesicht der wenigen Straßen- und Bahnverbindungen war der Ausbau dieser Netze unerlässlich.

Auf Grund der finanziellen Schwierigkeiten musste das Eisenbahnministerium (seit 1926 – Ministerium für Kommunikation) die Transportprioritäten festlegen. Die Bauarbeiten wurden besonders in der Krisenzeit vorangetrieben. In diesem Zeitraum wurden die mehrjährigen Pläne für den Weiterausbau des Straßen- und Eisenbahnnetzes ausgeführt.

Ein Unwetter führte1934zu einem großen Hochwasser im Westen Kleinpolens. Da die polnische Regierung diese Gebiete vor weiteren Katastrophen schützen wollte, wurde die Fertigstellung der schon gestarteten Bauprojekte sowie der Bau von neuenStaudämmen mit staatlicher Unterstützung ermöglicht. Gleichzeitig wurde ein Wasserkraftwerk gebaut. Der günstige Strom zog viele Firmen in das zentrale Industriegebiet. In dieser Zeit begannen auch die Arbeiten an neuen Kanälen, die die größten Flüsse der Zweiten Polnischen Republik verbinden sollten. So wurde 1939 mit dem Bau des Kanals zwischen Ostsee und Schwarzem Meer und des Kohlenkanals begonnen.

Mit der Neuentstehung Polens nach dem Zweiten Weltkrieg wurden private Fluggesellschaften gegründet, die die Flugverbindungen zwischen den größten Städten sicherten. Erst die Gründung der Polnischen Fluggesellschaft LOT (pol. Polskie Linie Lotnicze) hat den internationalen

Luftverkehr ermöglicht. Zu Beginn konnte man nur nach Rumänien, Bulgarien sowie Griechenland fliegen und erst später waren Flüge nach Palästina, Ungarn, Jugoslawien und Italien möglich. Danach entstanden auch Verbindungen zu den Flughäfen in Deutschland, Großbritannien, Dänemark und Schweden. Die polnische Außenpolitik vermochte es nicht eine Flugverbindung in die Sowjetunion und in die Tschechoslowakei zu realisieren.

Słowa kluczowe: Druga Rzeczypospolita, uwarunkowania rozwoju komunikacji drogowej, wodnej, kolejowej i lotniczej. Potrzeby rozbudowy systemów komunikacyjnych w Centralnym Okręgu Przemysłowym
Keywords: Poland in the inter-war period (1918–1939), conditions for the development of road, rail, water and air transport, development of transport systems in the Central Industrial District (COP)
Stichworte: Zweite Polnische Republik, Bedingungen für die Entwicklung von Straßen-, Wasser-, Eisenbahn- und Luftfahrtinfrastruktur, Weiterausbaus des Transportsystems im zentralen Industriegebiet (pol. Centralny Okręg Przemysłowy)

Mariusz W. Majewski, adiunkt w Instytucie Historii i Archiwistyki Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie. Zainteresowania badawcze – rozwój komunikacji, eksport broni i uzbrojenia, przemysł wojenny w Drugiej Rzeczypospolitej.

Alojzy Czech

Naukowe zarządzanie a koleje żelazne

Nauki o zarządzaniu to obecnie cała rodzina subdyscyplin, uprawianych w większości szkół wyższych, w instytutach badawczych i w działach B + R licznych przedsiębiorstw. Nie sposób sobie wyobrazić praktyki gospodarczej bez wkładu w jej funkcjonowanie permanentnie dostarczanego przez te nauki. Mało natomiast osób pamięta czy też ma świadomość, iż w ich początkowym okresie sięgającym pierwszej dekady XX w. ogromny wpływ na ich powstanie miały różne sytuacje związane z kolejami żelaznymi. Dlatego wydaje się celowym, by dla środowisk pielęgnujących pamięć o dziejach kolei żelaznych powiedzieć, iż nauki o zarządzaniu w pewnym sensie zawdzięczają swoje powstanie problemom, jakich dostarczał rozwój tej branży gospodarki, a przedstawicielom je reprezentującym przypomnieć, jak naukowa organizacja, będąca ich prapoczątkiem, wspomagała rozwój kolejnictwa. Impulsem były propozycje wypracowane w gospodarczej przestrzeni Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej (USA), ale wkrótce wzorce i metody tam wypracowane rozlały się po świecie, w tym szczególnie podatny grunt znalazły w Polsce międzywojennej. Warto o tych spektakularnych wydarzeniach w dużym skrócie opowiedzieć.

Scientific management – pochodzenie nazwy

Był rok 1910. Sieć kolei prywatnych na wschód od Mississippi i na północ od rzek Ohio i Potomac stanowiąca trust przewoźników monopolizowała usługi transportowe, jak zwykle podnosząc opłaty taryfowe za korzystanie z oferty przewozowej. Nieoczekiwanie, reprezentujący przedsiębiorców korzystających z tych usług Komitet ds. Przewozów Organizacji Handlowych Wybrzeża Atlantyckiego (*Commission for Carriages of the Eastern Coast Commercial Organizations*) zaprotestował, wnosząc przed Międzystanową Komisję ds. Handlu (*Interstate Commerce Commission*) sprzeciw. Podwyżkę uznał za nieuzasadnioną, wskazując na niewykorzystanie innych dostępnych środków oraz uznając podwyżkę taryf za krok ostateczny. Doradcą prawnym Komitetu był Louis D. Brandeis (1856–1941), prawnik z Bostonu, znany z tego, że podejmował się spraw trudnych, w interesie publicznym, często nieodpłatnie. Zwany był nawet *people's lawyer*[1]. Jedną z nich była sprawa organizacji w przedsiębiorstwach trustu kolei żelaznych wschodniego wybrzeża. Kolej bowiem to nie tylko sieć linii i połączeń szynowych, po których porusza się tabor, ale też parowozownie, stacje rozrządowe, fabryki naprawczo-remontowe i warsztaty mechaniczne, w których również generowane są koszty i w których obowiązują te same zasady funkcjonowania, jak w innych działach gospodarki.

Przesłuchania przed Komisją, znane jako *The Eastern Rate Case*, miały dowieść, że nie ma merytorycznych powodów do podwyżki stawek przewozowych, gdyż są rezerwy w obniżce kosztów. Trzeba dodać, iż połowę kosztów w kolejach trustu stanowiły koszty osobowe. Przedstawiciele kolejowego trustu twierdzili, że możliwości zmniejszenia wydatków eksploatacyjnych zostały wyczerpane[2], czego nie akceptował L.D. Brandeis, a także inni obrońcy. Linia obrony szła w dwóch kierunkach: przywoływania współczesnych przypadków rentownych kolei przy analogicznych stawkach oraz wprowadzenia zasad nowej organizacji pracy w jednostkach i zakładach kolei. Punktem odniesienia były nowe linie kolejowe, których eksploatacja była tańsza, jak kolej Atchison, Topeka i Santa Fé (*Atchison, Topeka and Santa Fe Railway*, ATSF), konsultowana przez Harringtona Emersona oraz Canadian-Pacific Railroad Co., korzystająca z doradztwa R. Kenta. Obydwaj byli znaczącymi przedstawicielami nowego myślenia organizatorskiego. Zarówno oni, jak i inni członkowie Amerykańskiego Stowarzyszenia Inżynierów-Mechaników (*American Society of Mechanical Engineers*) – środowiska, w którym idee i zasady nowoczesnych praktyk były najbardziej żywotne – zostali zaproszeni do ciągnącego się od września do listopada 1910 r.[3] procesu w charakterze świadków do zreferowania swoich doświadczeń.

1 *Louis Dembitz Brandeis (1856–1941)*, [w:] *The Golden Book of Management*, ed. by L. Urwick, London 1956, s. 61.
2 Por. L.D. Brandeis, *Naukowa organizacja a koleje żelazne*, Warszawa 1929, s. 1–5.
3 H.B. Drury, *Scientific Management. A History and Criticism*, New York–London 1915, s. 15.

W szczególności znaczącymi aktorami tego procesu byli[4]: James Dodge (1856–1915), wieloletni dyrektor przedsiębiorstwa Link-Belt Co., znany z eksperymentów nowego zarządzania jeszcze z lat dziewięćdziesiątych XIX w., Horace K. Hathaway (1878–1944), wszechstronny współpracownik Fredericka W. Taylora (1856–1915), w przesłuchaniu referujący usprawnienia w Tabor Manufacturing Co., Henry R. Towne (1844–1924), niegdyś mentor Taylora, kierujący przez długie lata firmą Yale & Towne Mfc. Co., jako współwłaściciel i w której dbał o organizację w duchu Taylora oraz Henry van Riper Scheel, posiadający doświadczenie w organizowaniu zakładów włókienniczych Brighton Mills. Wszyscy oni zaświadczali o możliwościach wzrostu wydajności pracy i oszczędności kosztów zarazem, co było zadaniem na pozór niemożliwym do przeprowadzenia, a jednak praktykowanym. Największym jednak echem odbiło się wystąpienie H. Emersona (1853–1931), jednego z najbardziej znaczących przedstawicieli nowej nauki organizacji, który w latach 1904–1907 był konsultantem wspomnianej już ATSF. To tam wypracował tzw. standardy kosztowe (*standard unit costs*), na których bazowała zaprowadzona organizacja w tej kolei. Przesłuchanie zakończył stwierdzeniem, że gdyby amerykańskie koleje przestrzegały tych standardów, to *oszczędność mogłaby osiągnąć 1 mln $ dziennie*[5]. Uzupełnić trzeba, iż przesłuchiwanym na rzecz korzyści, jakie daje nowy sposób zarządzania organizacjami był także Henry L. Gantt (1861–1919), odwołujący się do swych licznych przypadków przestawiania wraz z F.W. Taylorem przedsiębiorstw na nowy system organizacji.

Warto odtworzyć schemat przesłuchań Louisa Brandeisa, stosowany wobec swych znakomitych świadków[6]. Zaczynał od ogólnego zapytania: (1) czym jest naukowa organizacja? prosząc o ustosunkowanie się do tak postawionego zagadnienia. Następnie prosił o bliższe wyjaśnienie kilku charakterystycznych kwestii, które mogłyby budzić wątpliwości czy niezrozumienie, jak: (2) na czym konkretnie polega wymóg oddzielenia planowania od wykonania i jakie są zadania biura planowania *vel* biura organizacji, które nowa organizacja obligatoryjnie do struktury danego zakładu wytwórczego wprowadza, a także (3) na czym w istocie polegała zmiana stosunku kierownictwa do pracowników w zakładach, które reorganizowali. Następnie przechodził do metodyki postępowania, pytając o (4) przygotowanie badań analitycznych, zwłaszcza technik mierzenia i notowania czynności i operacji fabrycznych. Zabiegi te służą (5) ustaleniu wzorca tak metod, jak i urządzeń, które muszą być wprowadzane do nowej organizacji przedsiębiorstw. Ostatni blok pytań dotyczył efektów: (6) co dało konkretnie podniesienie wydajności w aspekcie korzyści a) finansowych, b) zarobkowych i to w obydwu formułach wynagrodzeń: czasowym/dniówkowym i premiowym, oraz c) socjalnym. Nadto, (7) na czym polegać ma pomoc instrukcyjna dla poszczególnych wykonawców? Oraz (8) jakie konkretnie

4 Według D.A. Wren, *The History of Management Thought*, 5th Ed., Chichester 2005, s. 138.
5 H.B. Drury, *Scientific Management...*, s. 18; J.M. Shafritz, J.S. Ott, *Classics of Organization Theory,* 5th Ed., Belmont 2000, s. 32; D.A Wren, *The History of Management Thought...*, s. 138.
6 Na podstawie: L. Brandeis, *Naukowa organizacja a koleje...*, passim.

korzyści były dla pracodawcy oraz konsumenta/odbiorcy? Z opasłych skoroszytów zawierających protokoły wypowiedzi przesłuchiwanych, Louis Brandeis dokonał wyboru i ogłosił w 1911 r. pod tytułem *Scientific Management and the Railroads* (Engineering Magazine Co., New York) publikację, przetłumaczoną w okresie międzywojennym przez Jadwigę Makowiecką na język polski. Wagę tej publikacji dla polskiego środowiska organizatorskiego oraz praktyki kolejowej zapowiadał wcześniej Piotr Drzewiecki[7].

O jednym jeszcze istotnym dla nas zdarzeniu związanym z Brandeisem trzeba powiedzieć. Mianowicie jesteśmy mu winni nazwy nowej dziedziny wiedzy i umiejętności. W listopadzie 1910 r. zebrali się na nieformalnym spotkaniu – podobno w nowojorskim apartamencie Gantta – L. Brandeis, Henry Gantt, H. Emerson, Frank B. Gilbreth (1868–1924) i Robert W. Kent. Zastanawiano się nad nazwą właściwą dla całego ruchu, a także metod badawczych i kompetencji. Funkcjonowały różne określenia[8]. Nie odpowiadały one do końca pytającemu o poradę prawnikowi, który chciał w tej nazwie widzieć siłę perswazyjną. Trzeba było wybrać. Postanowiono, że dla celów przesłuchań najprzydatniejszym określeniem będzie *Scientific Management*[9] i nazwa ta na zawsze przylgnęła do powstającej dziedziny nauk o zarządzaniu w jej najwcześniejszej fazie. Nawet w rok później sam Taylor termin zaakceptował i użył w tytule kolejnej pracy *The Principles of Scientific Management* (Harper &Bross, New York 1911).

Przez niecałe dwa lata tylko, bo w 1910 i 1911 r., L. Brandeis zajmował się problematyką zarządzania przedsiębiorstwami. Podkreśla się jednakże, iż było to zetknięcie się w dziejach nauk o zarządzaniu niezwykle fortunne. Naukowemu zarządzaniu i jego znaczeniu został nadany rozgłos i przyciągnięto ogólnonarodową uwagę. Brandeis *uczynił efektywność ideą narodową i zrobił więcej dla upublicznienia efektów naukowego zarządzania niż jakiekolwiek inne pojedyncze zdarzenie*[10]. Sam zaś nie zerwał więzów z problematyką społeczną. Wydał niebawem dzieło *Business – a Profession* (Small, Maynard & Co., Boston 1914). Nie zaniedbywał swojej działalności prospołecznej, m.in. przyczyniając się do ograniczenia czasu pracy kobiet do 8 godz. w stanie Oregon, potem Illinois, jak również zakazowi pracy w nocy *Case Against NightWork for Women* (National Consumer's League, New York 1918; wspólnie z J.C. Goldmark). W 1916 r. wybrany został w skład Sądu Najwyższego (US Supreme Court) i na tym prestiżowym stanowisku pozostawał do przejścia w stan spoczynku w 1938 r., służąc ideom wolnościowym.

7 Por. P. Drzewiecki, *Naukowa organizacja a koleje żelazne*, „Przegląd Organizacji" 1928, nr 6, s. 172–173.
8 „Taylor system", „functional management", „shop management", „efficiency". Za: *The Golden Book of Management*..., s. 61.
9 Rozważano wybór pomiędzy „modern management" a „scientific management", wybierając to drugie, jako w pełni oddające ducha „mentalnej rewolucji" przyniesionej przez ruch F.W. Taylora. Za: H.B. Drury, *Scientific Management*..., s. 16.
10 C.S. George Jr, *The History of Management Thought*, 2nd Ed., Englewood Cliffs 1972, s. 121.

Udział Emersona w przesłuchaniach prowadzonych przez L. Brandeisa, gdzie wykorzystał swoje doświadczenia eksperckie zdobyte w pracy dla kolei, uczyniły tę postać znaną. Nie był bowiem członkiem ani bliskim współpracownikiem F. W. Taylora. Jak ustalono, z twórcą *scientific management* H. Emerson po raz pierwszy spotkał się w 1900 r., nigdy później nie współpracowali[11], utrzymując zdystansowane, by nie rzec chłodne stosunki. Różnili się charakterem i mentalnością. Nie przeszkadza to Emersona zaliczać do szeroko rozumianej grupy twórców nauk o zarządzaniu.

Emerson urodził się w Trenton, w stanie New Jersey, gdzie jego ojciec był profesorem literatury angielskiej. Edukację odbył w kilku krajach Europy. Studiował w Paryżu, Monachium, Sienie i Atenach. Po powrocie pracę zawodową rozpoczął w departamencie języków współczesnych stanowego Uniwersytetu w Nebraska (*State University of Nebraska*). Po kilku latach jednakże dokonał radykalnego zwrotu: przeniósł się do bankowości, zajmując się operacjami w zakresie nieruchomości. Prowadził kilka lat prace badawcze dla kolei Burlington (*Chicago, Burlington and Quincy Railroad*). Jak podaje, na podstawie bezpośredniej korespondencji osobistej, Horace B. Drury, w 1895 r. H. Emerson rozpoczął serię przeglądów licznych amerykańskich zakładów przemysłowych pod kątem szukania odpowiedzi, co było przyczyną, że produkty i koszty osiągnięte i wykonane różniły się od zaplanowanych. W 1900 r. badał powstawanie strat z przyczyn materiałowych, w 1902 r. na nowo planował i wyznaczał pracę dla całej przestrzeni fabrycznej[12]. Najbardziej znaczącym wydarzeniem było jednak podjęcie współpracy z ATSF. W latach 1904–1907 stopniowo wprowadzał lepsze metody i usprawnienia, zcentralizował gospodarkę materiałami i maszynami oraz wprowadził indywidualny system wynagradzania, który to program napraw znany jest pod nazwą *betterment works*. Po dwóch latach wydajność wzrosła o 57%, koszty zostały obniżone o 36%, a płace poszły w górę o 14,5%[13]. Celem był nie tylko wzrost efektywności tegoż przedsiębiorstwa, ale także przywrócenie cennego w każdych warunkach spokoju pracowniczego (*to restore labor peace*)[14]. Nic dziwnego, że stał się najbardziej znaczącym ekspercckim świadkiem (*expertwitness*)[15] w przesłuchaniach L. Brandeisa. Po tych doświadczeniach założył świetnie funkcjonujące biuro doradztwa organizacyjnego The Emerson Company, które od 1919 r. po reorganizacji działało jako Emerson Engineers. Rozbieżności pomiędzy wspólnikami spowodowały zakończenie współpracy w 1923 r.

Pierwsze dzieło H. Emersona, *Efficiency as a Basis for Operation and Wages* (Engineering Magazine Co., New York 1900), jest wielkim programem batalii

11 H.B. Drury, *Scientific Management...*, s. 117.
12 Por. tamże, s. 114.
13 D.A Wren, *The History of Management Thought...*, s. 174.
14 *The Encyclopedia of the History of American Management*, ed. by M. Witzel, Bristol 2005, s. 147.
15 C.S. George Jr., *The History of Management Thought...*, s. 107.

o efektywność i zwalczanie marnotrawstwa, które dostrzegał wszędzie: w strukturach rządu, w eksploatacji bogactw naturalnych, w pracy ludzi i urządzeń, w ogóle w sektorze przemysłowym[16]. Droga do eliminacji głupiego i niegodziwego marnotrawstwa (*wanton and wicked waste*) prowadzić miała przez nowe rozwiązania, które w dodatku zapewnić miały efektywność gospodarowania. Różniły się one od taylorowskich. H. Emerson preferował metody elastyczne. Był admiratorem systematyczności i perfekcyjnej kooperacji. Jego badania czasu i kosztów operacji wystarczały, gdy dawały rezultaty przybliżone. Ale standardy były precyzyjnie ustalane. Zawierzał raczej samo-kierowaniu podwładnych niż wszechobecnej kontroli[17]. Horace B. Drury, który pozostawał w bezpośrednim kontakcie z Emersonem, podawał, iż znaczący wkład w rozwój naukowego zarządzania zawierał się w trzech punktach: dążeniu do efektywności, idei sztabów oraz własnej formuły wynagradzania[18]. Mimo, iż oceniał ten dorobek w zaledwie połowie aktywności organizatorskiej H. Emersona – do 1915 r. – wydaje się być całkowicie trafny.

Mimo, że Emerson był uczestnikiem nieformalnego spotkania z 1910 r., gdy postanowiono powstającą koncepcję określać jako *scientific management*, to więcej trafności przypisywał swojej terminologii znanej pod nazwą *efficiency*. Wydajność/efektywność bowiem to porównywanie osiąganych kosztów tak w czasie, jak pomiędzy zakładami oraz wybór jednego najlepszego sposobu organizowania, podczas gdy naukowe zarządzanie może zawierać pierwiastki kreatywne, na tym stadium rozwoju nauk o zarządzaniu traktowane podejrzliwie. Uważano później, iż H. Emerson *tworzył profesję inżynierii wydajności* (*efficiency engineering*)[19], tak nazywając rodzaj uprawianego konsultingu. Nie dziwi, że zyskał miano *najwyższego kapłana wydajności* (*high priest of efficiency*)[20]. Nigdy nie odszedł od znaczenia, wręcz kultu, jaki przypisywał temu obiektowi dążeń każdej organizacji.

H. Emerson odrzucał także system funkcjonalnego zarządzania z podziałem pracy kierowniczej Taylora. Zamiast tego wprowadzał strukturę liniowo-sztabową (*line-staff idea*), opartą na wskazówkach i radach ekspertów. Był gorącym zwolennikiem tego narzędzia, wprost prowadzącego do tak zbawiennej i pożądanej efektywności. Przy okazji ujawniła się jego skłonność do *korzystania z dobrych doświadczeń wojskowych*[21]. W szczególności odwoływał się przy budowie struktur liniowo-sztabowych do nowocześnie funkcjonujących sztabów w pruskiej armii, będących dziełem Helmuta Karla von Moltke (1800–1891), co było pokłosiem jego edukacji europejskiej. Określał rolę, miejsce i znaczenie sztabu jako *kompletnego paralelizmu, gdzie każdy pracownik liniowy posiada pewność w każdym czasie doświadczania pomocy ze strony sztabu opartej na*

16 Tamże, s. 108.
17 H.B. Drury, *Scientific Management...*, s. 115.
18 Tamże, s. 114–115.
19 *Harrington Emerson (1853–1931)*, [w:] *The Golden Book of Management...*, s. 52.
20 C.S. George Jr., *The History of Management Thought...*, s. 108; D.A Wren, *The History of Management Thought...*, s. 178.
21 C.S. George Jr., *The History of Management Thought...*, s. 109.

wiedzy, a *biznesem sztabu nie jest wykonanie, ale ustalanie standardów i wzorców tak, by linia mogła efektywniej pracować*[22]. W kodyfikacji zasad zarządzania, którą opracował, by budować świadomość wyraźniejszej natury i uniwersalności zarządzania[23], znalazła się – zdaniem Claude S. George'a Jr – zasada sztabu (*Staff principle*).

W kwestii indywidualnego wynagradzania H. Emerson za punkt wyjścia przyjmował zadaniową formułę płacy od sztuki. Tyle, że gdy wykonawca osiągnął 66,7% zadania, narastał płacowy bonus, a po przekroczeniu 90% wzrastał progresywnie. Pracownik nie osiągający progu $^2/_3$ czyli 66,7% zadania, zagrożony był zwolnieniem[24]. Znane później powszechnie jako emersonowskie rozwiązanie płacowe, przypominało zadaniowo-bonusową (*task and bonus system*) formułę Henry L. Gantta.

Dziełem H. Emersona o światowym oddziaływaniu było *Twelve Principles of Efficiency* (The Engineering Magazine Co., New York 1913), o dużej ilości wydań oraz tłumaczeń na liczne języki, w tym polski (*Dwanaście zasad wydajności* (tł. zespół pod kierunkiem K. Adamieckiego, wyd. I, Komitet Wykonawczy Zrzeszeń Naukowej Organizacji Pracy, Warszawa 1925, wyd. II, Instytut Naukowej Organizacji, Warszawa 1926). W przedmowie Karol Adamiecki (1866–1933) charakteryzował Emersona jako *człowieka o głębokim wszechstronnym wykształceniu, o wielkim talencie obserwacyjnym, a nade wszystko o niezmiernie rozwiniętym poczuciu ideałów społecznych i ogólnoludzkich*[25], czyniąc go *pionierem zasad harmonii duchowej w zastosowaniu do pracy wytwórczej*[26]. Do wydania polskiego druga przedmowa pochodzi od samego autora. Poddaje w niej pod rozwagę młodemu odbiorcy, by rozważył, co zrobić z ok. 600 tys. godzin, które ma się do przeżycia, a starszy może uczynić rodzaj jego podsumowania. Każdy z ludzi odczuwa potrzebę dążenia do tego, co wyższe i lepsze. Także potrzebę taką posiadają narody. By tak się stało, trzeba być wolnym i zapewnić sobie poczucie bezpieczeństwa. Ale potrzebne są też cztery dalsze podstawy tego dążenia: życie w zdrowiu, wiedza, którą trzeba zdobywać, nieodzowne poczucie obowiązku społecznego oraz umiejętność wytwarzania. Potrzebne jest posunięcie tej ostatniej umiejętności naprzód. Dlatego napisał tę książkę, by podać zasady wytwórczości doskonałej, która jest ideałem posiadającym pierwiastek moralny. *Wysoka moralność i niskie koszty zawsze chodzą w parze*[27]. Rekomendowane czytelnikom zasady wydajności wyrosły z zamiaru przedstawienia w sposób łatwy do zapamiętania, tak by szczegóły nie przesłaniały pełnej wizji tego zagadnienia ideału efektywności. A naród polski, który zawsze cenił ideały, jeśli go przyjmie, ukształtuje sobie pomyślną przyszłość.

22 D.A Wren, *The History of Management Thought*..., s. 175.
23 C.S. George Jr., *The History of Management Thought*..., s. 109.
24 H.B. Drury, *Scientific Management*..., s. 115.
25 K. Adamiecki, *Przedmowa do wydania polskiego*, [w:] H. Emerson, *Dwanaście zasad wydajności*, Warszawa 1925, s. III.
26 Tamże, s. V.
27 H. Emerson, *Przedmowa autora do wydania polskiego*, [w:] H. Emerson, *Dwanaście zasad*..., s. XII.

Zachowała się pewna ciekawostka związana z recepcją dopiero co wydanego w Polsce dzieła Emersona. Ówczesny przewodniczący sejmowej Komisji Przemysłowo-Handlowej, reprezentujący Związek Ludowo-Narodowy, ekonomista i przedsiębiorca Andrzej Wierzbicki (1877–1961) rekomendował posłom dzieło Emersona jako narzędzie usprawniające nie tylko pracę zbiorową, ale także organizujące pracę własną. Został zakrzyczany kalumniami i zasypany pomówieniami rzucanymi w jego kierunku z sali[28], których nie warto tu cytować. Dzieło Emersona było jednak w Polsce doceniane, czego przejawem może być powoływanie się Eugeniusza Kwiatkowskiego na jego filozofię działania i postawę wobec pracy jako skutecznej drogi rozwoju gospodarczego kraju[29].

Emerson zawarł w *Dwunastu zasadach wydajności* cała swoją filozofię działania, oferując jakby brewiarz organizatora i menedżera. Nie wchodząc w bliższą charakterystykę zawartości trzeba przynajmniej z nazwy te zasady wymienić[30]:

1. Cel jasno określony; organizacja musi znać cele, co one dla niej znaczą i jakie wyznaczają relacje ze społeczeństwem.

2. Zdrowy rozsądek; organizacja musi być praktyczna w metodach i planach.

3. Rada fachowa; organizacja powinna poszukiwać mądrego doradztwa, zwracając się do zewnętrznych ekspertów, jeśli brak sztabu własnego.

4. Dyscyplina; nie tyle w układzie góra-dół, ile dyscyplina wewnętrzna i samodyscyplina z pracownikami dostosowującymi się chętnie i w gotowości do swego miejsca w systemie.

5. Sprawiedliwe i uczciwe postępowanie (*the fair deal*); pracownicy winni być traktowani uczciwie w każdym czasie, zachęcani do partycypacji na rzecz wydajności.

6. Rzetelne, szybkie i adekwatne rejestry; pomiar czasu warunkuje osiąganą efektywność.

7. Rozdział prac; zadana praca musi być tak rozdzielona, by jej proces przebiegał płynnie.

8. Standardy i normy; ustalanie ich jest fundamentalne dla osiągania wydajności.

9. Przystosowanie warunków; warunki pracy powinny być standaryzowane według naukowych zasad i rozwijać nową wiedzę, będącą do dyspozycji.

10. Standaryzowane operacje; czynności i operacje mają przebiegać według naukowych zasad, szczególnie związanych z planowaniem i metodami pracy.

11. Pisemne instrukcje; wszystkie standardy należy udokumentować w postaci pisemnych instrukcji kierowanych do robotników i mistrzów zawierających

28 A. Czech, *Organizator – przedsiębiorca: role przeciwstawne czy uzupełniające się?*, [w:] *Zarządzanie przedsiębiorstwem w warunkach nowej gospodarki*, red. K. Lisiecka, A. Czech, „Studia Ekonomiczne" nr 47, „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego", Katowice 2007, s. 158–159.

29 E. Kwiatkowski, *Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej*, Kraków 1933, s. 380.

30 *The Encyclopedia of the History of American Management...*, s. 151; Omówienie zasad zob. E. Hauswald, *Organizacja i* zarząd, Lwów 1935, s. 175–182; Z. Martyniak, *Prekursorzy nauki organizacji i zarządzania*, Warszawa 1989, s. 100–106.

omówienie nie tylko samych standardów ale też metod i pokazania ich w całym planie.

12. Nagradzanie wydajności; gdy wykonawcy osiągają wydajność, muszą być należycie, terminowo i zgodnie z planem wynagradzani.

W twórczej spuściźnie H. Emersona przewija się postawa wiary w użyteczną wiedzę człowieka, która może poprawić jego kondycję. Wierzył, że przyczyną prosperity jest *ambicja, pragnienie sukcesu i bogactwa*[31], zaś USA posiadają bogactwo zasobów i indywidualne ambicje, które trzeba podniecać, a jeśli w tych warunkach nie ma spodziewanego wzrostu, oznacza to brak kompetencji organizacyjnych. Nie od rzeczy będzie przytoczyć słynne zdanie z *Dwunastu zasad wydajności,* będące niejako wyznaniem wiary ich autora, iż *jest niemożliwym, by prawość zaślubiona z mądrością mogła rządzić bez ogromnego przyrostu pożytku ludzkości*[32].

Dopowiadając ważniejsze wydarzenia z biografii, trzeba wskazać, iż w 1921 r. został członkiem powołanego przez Herberta Hoovera (1874–1964) Komitetu ds. Walki z Marnotrawstwem w Przemyśle (*Herbert Hoover's Commision on the Elimination of Waste in Industry*). W przeciągu swej długiej aktywności w jego oddziaływaniu pozostawali m.in. następujący znaczący organizatorzy i konsultanci[33]: Charles E. Knoeppel (1881–1936), kierujący Knoeppel Industrial Counsel; Harry A. Hopf (1882–1949) uczestnik I Międzynarodowego Kongresu Naukowej Organizacji w Pradze w 1924 r., założyciel Hopf Institut of Management, uhonorowany w 1938 r. *plaqued'orr* – najwyższym odznaczeniem w środowisku organizatorskim (w 1932 r. otrzymał ją Karol Adamiecki); Edwin G. Booz (1887–1951), późniejszy założyciel firmy konsultingowej Booz, Allen & Hamilton; James McKinsey (1889–1937), twórca późniejszej McKinsey and Company czy dołączający po śmierci H. L. Gantta do Emersona i także dwukrotnie goszczący w Polsce Wallace Clark (1880–1948). Bynajmniej jednak nie stanowili oni zespołu na kształt bliskiego kręgu współpracowników F.W. Taylora.

Emerson w Polsce

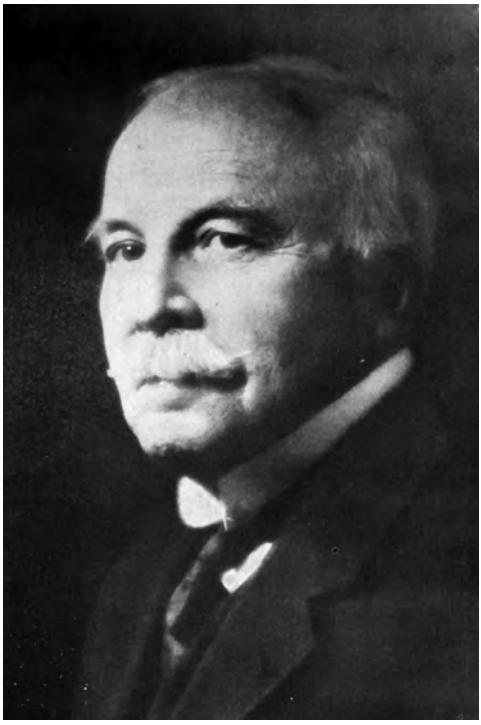
Od trzech lat była już dostępna słynna praca H. Emersona, gdy w 1928 r. autor przyjął zaproszenie do udziału w II Zjeździe Polskim Naukowej Organizacji, który odbył się od 4 do 6 maja tegoż roku w Warszawie. Było to apogeum dynamicznego rozwoju nauki o zarządzaniu w Polsce międzywojennej. Emerson wystąpił na sesji plenarnej z referatem *Zagadnienia naukowej organizacji*[34]. Został także wraz z prezydentem Ignacym Mościckim (1867–1946) i Piotrem Drzewieckim (1865–1943) mianowany członkiem honorowym Instytutu Naukowej Organizacji. Ale Emerson był w Polsce dłużej niż trwał Zjazd. Spotkał się trzykrotnie ze środowiskami związanymi z transportem i komunikacją oraz

31 Za: D.A Wren, *The History of Management Thought...*, s. 174.
32 Za: *The Encyclopedia of the History of American Management...*, s. 152.
33 Wymienieni za: D.A Wren, *The History of Management Thought...*, s. 178.
34 Opublikowany jako: *Zagadnienia organizacji*, „Przegląd Organizacji" 1928, nr 7.

środowiskiem organizatorskim: w dniu 7 maja wygłosił odczyt *Gospodarka i organizacja na kolejach*; 8 maja – *Organizacja przedsiębiorstw miejskich* oraz – po odbytej podróży po kraju[35] – 21 maja – *Komunikacja i kolej podziemna w Warszawie*. Wszystkie wystąpienia cieszyły się dużym zainteresowaniem. Wydaje się, że zwłaszcza treść wystąpień o uniwersalnych problemach kolei oraz bystrą ocenę komunikacji pasażerskiej w stolicy warto przypomnieć, gdyż nadal stanowią aktualny głos w dyskusji usprawnień funkcjonowania tej dziedziny gospodarki.

Pierwsze spotkanie w dniu 7 maja odbyło się w Ministerstwie Komunikacji. Poproszony o zabranie głosu H. Emerson rozpoczął od zastrzeżenia, iż wprawdzie jego doświadczenie związane jest z kolejami amerykańskimi, to jednakże istnieją pewne zasadnicze wskazania o charakterze uniwersalnym, a więc mające też zastosowanie na polskich kolejach[36]. Do takich należy zasada gospodarcza osiągania maksimum obrotu przy minimum kapitału inwestycyjnego. Zainwestowanie zbyt dużego kapitału na początku przedsięwzięcia najprawdopodobniej uczyni przedsiębiorstwo deficytowym. Dalsza rozbudowa stanie się

Il. 1. Louis Brandeis



Il. 2. Harrington Emerson

35 Zob. P. Drzewiecki, *Polska w oczach Harringtona Emersona*, „Przegląd Organizacji" 1928, nr 9, s. 251; o wizycie na Śląsku i zapoznaniu się z wynikami naukowej organizacji w górnośląskich kopalniach zob. *Śląskie Koło Naukowej Organizacji*, „Roczniki Towarzystwa Przyjaciół Nauk na Śląsku", t. I, 1929, s. 276.

36 Za: P. Drzewiecki, *Z pobytu Harrisona Emersona w Polsce*, „Przegląd Organizacji" 1928, nr 8, s. 240–241.

niemożliwa. Istnieje [w 1928 r. – A. Cz] potrzeba wielkiej ostrożności w inwestowaniu nowych, zazwyczaj drogich i trudnych w znalezieniu kapitałów.

Przedsiębiorstwa kolejowe posiadają swoją specyfikę inwestycyjną. Zasada inwestowania zakłada relację 1:2,5 jako uniwersalną, co oznacza, że pokrycie wyłożonego kapitału będzie możliwe, gdy 1 (roczny obrót): 2,5 (kapitał) = 40%. Zaś 100% obrotu w kolejnictwie posiada następującą strukturę: a. 40% – płaca za pracę, b. 20% – materiały, c. 40% – spłata procentu od kapitału, renowacja i amortyzacja. Suma a + b = 60 w stosunku do 100 obrotu daje współczynnik eksploatacyjny. Przy obrocie rocznym wynoszącym 40% kapitału, wydatek c odnoszący się do kapitału zwykle wynosi 16%, z czego 6% stanowi procenty od kapitału, a pozostała kwota związana jest z zachowaniem i poszerzaniem majątku. Relacje te – jako wzorcowe –tylko na niektórych kolejach bywały osiągane; stanowiły ideał, do którego każda praktyka winna być odnoszona.

Podwyższanie taryf towarowych i pasażerskich powinno być poprzedzone analizą organizacji i metod pracy. Na tej drodze znajdzie się zawsze przyczyny wysokich kosztów i zachodzących strat, których wyeliminowanie będzie źródłem poszukiwanych oszczędności. W ogóle, w podwyżkach taryf H. Emerson dostrzegał dwa aspekty: stanowią szkodę dla już unormowanego życia gospodarczego oraz niosą obawę, że osiągnięte większe wpływy i tak nie pokryją niedoboru. Taryfy bowiem – ich wysokość – nie mają związku z kosztami przewozów, należą do innego porządku. Bazują na możności klientów. Podwyżka narusza ich kalkulację i zmusza do poszukiwania środków zaradczych lub porzucenia kolejowego transportu. Taryfy na tych samych trasach powinny być jednolite, choć koszty mogą być różne. Także w transporcie w procesach gospodarczych, jakie w nim można zidentyfikować, istnieją rezerwy, a czynnik przymusu – zdaniem H. Emersona – elastycznego dostosowania się tak, by nie uciekać się do podwyżek, jest twórczy. Biurokratycznie przeprowadzana podwyżka taryf jest zawsze czynnikiem ujemnym.

Drugie spotkanie, 8 maja, poświęcone było gospodarce miejskiej opartej na naukowych zasadach zarządzania. Emerson posłużył się tutaj relacją z tragicznego zatopienia przez falę morską miasta Galveston i ogromu zniszczeń, jaki tam został dokonany, a następnie sprawną odbudową budzącą podziw całego kraju. Stało się tak wskutek m.in. przestrzegania metod, ustaleń i zaleceń naukowej organizacji[37].

Ostatnie z serii spotkań wpisywało się w dyskusję o metropolitalnej funkcji Warszawy i roli komunikacji miejskiej w jej przestrzeniach. Istniały szeroko dyskutowane opracowania Gustawa Taube *Racjonalna organizacja rozwoju wielkiej Warszawy* („Przegląd Organizacji" 1928, nr 3 i 4; jako odbitka, Warszawa 1928), dobrze znane w środowisku organizatorskim. Skoro był na miejscu światowy autorytet od transportu, zapytano go również o opinię. Spotkanie

37 Więcej zob.: P. Drzewiecki, *Konferencja z udziałem Harringtona Emersona na temat organizacji przedsiębiorstw miejskich*, odbitka z „Przeglądu Tygodniowego" nr 51, Warszawa 1928, s. 1–4; tenże, *Sprawozdanie a konferencji z udziałem P. Harringtona Emersona na temat organizacji przedsiębiorstw miejskich*, Przegląd Organizacji" 1928, nr 11.

miało miejsce w siedzibie Instytutu Naukowej Organizacji 21 maja, na dwa dni przed opuszczeniem Polski. Sąd H. Emersona o komunikacji w stolicy oraz metropolitalnych wizjach inspirowanych projekcją kolei podziemnej był krytyczny. Za punkt wyjścia posłużyły gościowi rozległe doświadczenia zdobyte w wielu innych zespołach miejskich.

Zaczął od zdziwienia, iż nie spotkał jeszcze tak niskiej taryfy tramwajowej, jak w Warszawie. Nie ma sobie nigdzie równej[38]. Po wysłuchaniu wyjaśnień odnośnie podstaw finansowych i eksploatacyjnych podtrzymał swoje przypuszczenie, iż cena biletu tramwajowego nie odpowiada ponoszonym kosztom rozbudowy i warunkom prawidłowej eksploatacji. Na uwagę, że gospodarka tramwajowa nie notuje deficytu, potrafił szybko zareagować, wyjaśniając przyczyny tego specyficznego stanu rzeczy: (i) kapitał obligacyjny, za który pobudowano tramwaje został przez inflację zdewaluowany, co znacznie obniżyło spłacanie rat procentowych, (ii) prowadzona jest polityka małej ilości wagonów, co zwiększa liczbę pasażerów na jeden wagon, obniżając tym samym koszty eksploatacji. Dodał zaraz, iż nie może to być tolerowane ze względu na niewygodę, a nawet nieznośne warunki przejazdu, co może także skutkować zwiększeniem liczby wypadków, (iii) nadto niska taryfa cenowa dodatkowo przyczynia się do wzrostu frekwencji, wpływając na dalsze obniżanie kosztów. Konkludował, że te specyficzne warunki, choć wpływają korzystnie na obniżanie kosztów przewozu, nie mogą być uważane za normalne i trwać stale. Przewidywał, że ze względu na nieunikniony rozrost miasta musi być kontynuowana dalsza rozbudowa sieci tramwajowej wraz z obiektami towarzyszącymi. Nie będzie to możliwe przy tak płytkim i nisko-oprocentowanym kapitale. Nadto liczba wagonów musi być znacznie zwiększona, aby dać wygodną i bezpieczną komunikację, jak to ma miejsce w innych większych miastach.

Kolejnym i szczególnie z miastem stołecznym związanym zagadnieniem były plany budowy kolei podziemnej w Warszawie. Na wstępie H. Emerson zaznaczył, iż jest to kapitałochłonna inwestycja, wielokrotnie przekraczająca koszty rozbudowy komunikacji tramwajowej. Inwestycja może się opłacić jedynie w przypadku znacznej frekwencji pasażerskiej. Przy podjęciu decyzji trzeba rozważyć zasadę obowiązującą przy kolejach: jeśli roczny obrót nie sięgnie 40% kapitału zaangażowanego, to kolej ta będzie deficytowa. Nie sprzyja także inwestycji przedstawiona powyżej sytuacja w zakresie komunikacji tramwajowej. Jest oczywistym, że koszt przejazdu koleją podziemną, nawet przy maksymalnym obłożeniu, musi być znacznie wyższy niż w tramwajach. Tymczasem niska taryfa tramwajowa w żaden sposób nie sprzyja rentowności planowanej kolei podziemnej. Tak więc, jeśli decyzja zostanie podjęta, zarząd miasta musi odpowiedzieć na pytanie, czy jest gotów unieść i pokrywać deficyt, który co roku wystąpi w przewozach pasażerskich koleją podziemną. Ale jest też pozytyw sprawdzony w innych, zwłaszcza amerykańskich, miastach, które zdecydowały

38 Za: P. Drzewiecki, *Sprawozdanie z konferencji odbytej w Instytucie Naukowej Organizacji w dniu 21 maja 1928 przy udziale Harringtona Emersona w sprawie komunikacji i kolei podziemnej w Warszawie*, „Przegląd Organizacji" 1928, nr 12, s. 363.

się na inwestycję w metro. Zarówno koszty budowy, jak i przyszłe koszty eksploatacji mogą być łagodzone poprzez przychód z wzrostu cen terenów, w pobliżu których linia będzie przebiegać. Tereny te, o ile już się ich nie posiada, należy przejmować, by stanowiły rękojmię pokrywania deficytu, który ta publiczna inwestycja przyniesie. Wiele kolei amerykańskich oparło swoją eksploatację na uprzednio zakupionych terenach, pod warunkiem, że zysk z ich sprzedaży lub dzierżawy przypadał tejże kolei.

Emerson podzielił się także kilkoma uwagami technicznymi związanymi z projektowaniem linii podziemnych, które wyniósł z doświadczeń miast amerykańskich[39]. Przede wszystkim już od momentu rozpoczęcia prac należało mieć na uwadze dalszy rozwój potrzeb komunikacyjnych związany z szybkim powiększaniem miast współczesnych. Dlatego szerokość torów powinna być normalna; cztery tory: dwa dla kolei zatrzymującej się, dwa dla tranzytu szybkiego. Projektu warszawskiego linii północ – południe to akurat nie dotyczyło. Perony miały być długie, a zagłębienia możliwie małe. Stacje ustalane na odcinkach prostych i poziomych. Tor przed stacją idzie w górę, za stacją – opada. Daje to oszczędność na energii i hamowaniu. Wysokość tunelu przewidziana na wagony piętrowe, bo zwiększają potencjalne obłożenie, jak to zrobiono na niektórych liniach paryskich. Tak samo znaczna liczba przystanków. Nadto wymagany jest przejazd szybki, dogodny i bezpieczny.

Biorąc pod uwagę analizę komunikacyjnego *status quo* w Warszawie oraz współczesne wymagania, zaprojektowanie i wykonanie kolei podziemnej, szczególnie pod względem jej samowystarczalności, H. Emerson określił jako zadanie bardzo trudne. Zarząd miasta, podejmując jej budowę na własny rachunek, musi liczyć się z koniecznością pokrywania jej deficytów z innych źródeł. Znalezienie zaś koncesariusza, który by w kolej zainwestował i później we własnym zakresie eksploatował, widział jako wątpliwe. Niewykluczone, że ten trzeźwy osąd, płynący z wieloletniego i bogatego doświadczenia, wpłynął na opóźnienie decyzji o budowie metra w stolicy. Eksplodujący za parenaście miesięcy długotrwały kryzys zrobił resztę.

H. Emerson nie stracił zainteresowania Polską, a zwłaszcza świetnie rozwijającym się środowiskiem organizatorskim, które tu zastał. W dniach 19–23 czerwca 1929 r. wziął udział w IV Międzynarodowym Kongresie Naukowej Organizacji w Paryżu, ponownie spotykając się z liczną polską delegacją. Wyrażał się z uznaniem o referatach polskich, podejmujących problematykę organizacji pracy na kolejach (por. przyp. 43 i 44). W dniach 20–23 września 1929 r. – po drodze na Międzynarodowy Zjazd Inżynierski w Japonii – po raz drugi gościł w Polsce. Głównym celem przylotu było zwiedzenie Pawilonu Komunikacji na Powszechnej Wystawie Krajowej (PWK) w Poznaniu, w ramach którego eksponował się również Instytut Naukowej Organizacji. Szczególnie przyciągało uwagę Emersona stanowisko prezentujące metody wykreślne organizowania prac

39 Za: tamże, s. 364.

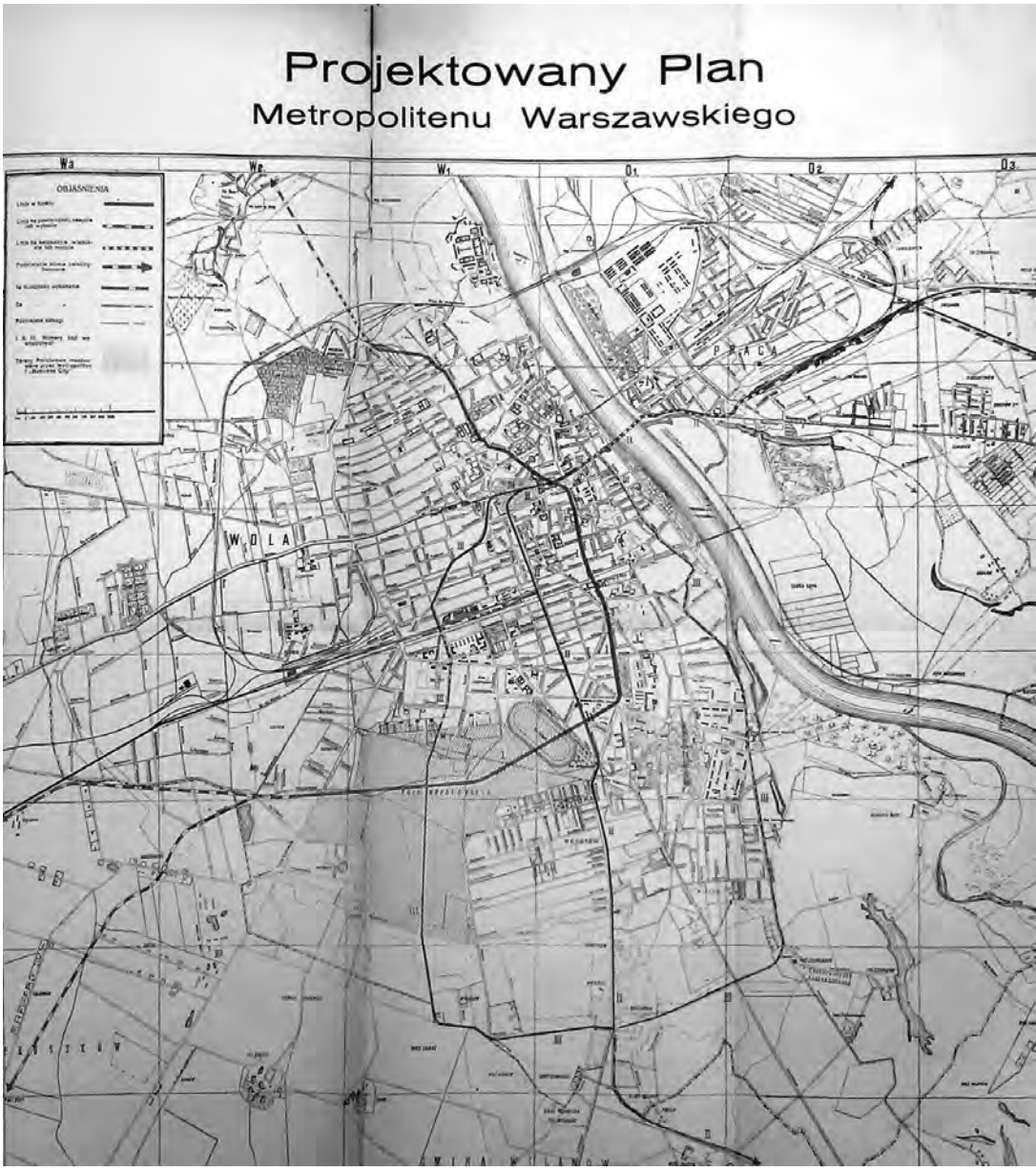
zbiorowych. Chwalił pomysł PWK, gdyż na podstawie podobnych wystaw w Filadelfii i Chicago, nabrał przekonania, iż są czynnikiem podnoszącym życie gospodarcze kraju[40]. Nawiązując do wystawy poznańskiej, podkreślał nadto, że wyraźnie uwidacznia ona powszechność dokonanego postępu w pierwszym dziesięcioleciu niepodległości państwa polskiego nie tylko w dziedzinie gospodarczej, ale i oświatowej, kulturalnej, komunikacyjnej i administracyjnej. Wystawa – zdaniem Emersona – dowodzi, iż droga rozwoju, na którą wstąpiła Polska jest właściwa, gdyż opiera się na wskazaniach nauki i bogactwie nowoczesnych doświadczeń. Dalszy pomyślny rozwój będzie bardziej zabezpieczony, o ile odbywać się będzie z należytą wydajnością, to jest z wykluczeniem jakiegokolwiek marnotrawstwa. A dostrzegł brak poszanowania czasu, co jest szczególnie dotkliwym marnotrawstwem, zwłaszcza dla takiego kraju jak Polska. Naczelnym zadaniem kontynuacji pomyślnego rozwoju jest podniesienie wydajności na wszelkich polach poprzez stosowanie metod wytwórczości wypracowanych w Stanach Zjednoczonych.

Zwołane zostało również – jak przed rokiem – spotkanie w Instytucie Naukowej Organizacji z wystąpieniem H. Emersona w roli głównej[41]. W swym wystąpieniu ponownie diagnozował sytuację gospodarczą Polski, potwierdzając, iż gospodarka ta cierpi na brak kapitałów, a szczególnie brak daje się odczuć z potrzeby modernizacji urządzeń i infrastruktury. Warunki jego pozyskania są znacznie trudniejsze niż przed wojną. Wtedy przy niskiej stopie procentowej na głównych rynkach pieniężnych, długoterminowe i niskooprocentowane pożyczki były zaciągane z dużym prawdopodobieństwem pokrycia w przyszłych dochodach przedsiębiorstw. Obecnie – dowodził – warunki uległy zasadniczej zmianie, a jednym z jej składników jest niższa od stóp procentowych dochodowość przedsiębiorstw, zwłaszcza sektora użyteczności publicznej, poddanych w dodatku rozbudowanej kontroli ciał kolegialnych. Dotyczy to nie tylko polskich kolei, ale kolejnictwa na całym świecie.

Przed rozwojem gospodarczym Polski otwiera się trudna perspektywa. Bez widoków na napływ niskooprocentowanego kapitału, pozostaje jedynie postawić na podniesienie rentowności istniejących przedsiębiorstw i urządzeń, co uzyska się tylko przez obniżenie kosztów produkcji dzięki prawidłowej organizacji, której następstwem będzie wzrost zbyt niskiej obecnie wydajności pracy. Dzięki zwiększonej rentowności otworzy się możność stopniowej, acz powolnej, rozbudowy i modernizacji urządzeń. Droga ta jest także właściwa dla rozbudowy sieci kolejowej pod warunkiem obniżania kosztów bez podwyższania taryf. W dalszym ciągu H. Emerson uzasadniał swój wywód, uciekając się do obrazowych metafor, wszystko po to, by przekonać środowisko organizatorskie do myślenia w kategoriach zysku własnego jako podstawy rozwoju przedsiębiorstw. Powtarzał jak mantrę, by nie tracić z pola widzenia rzeczy najważniejszej: coraz korzystniejszej relacji wydajności do kosztów. Kluczem do najobfitszego źródła

40 Za: P. Drzewiecki: *Z drugiego pobytu Harringtona Emersona w Polsce*, „Przegląd Organizacji" 1929, nr 12, s. 339.
41 Por. tamże, s. 340–341.

wydajności było wykorzystanie czasu pracy dzięki prawidłowej organizacji, w czym pozostawał zbieżny z teorią harmonizacji Karola Adamieckiego i licznymi pracami innych organizatorów.



IL. 3. Projektowany Plan Metropolitenu Warszawskiego

Z okazji powtórnych odwiedzin Polski przez H. Emersona, „Przegląd Organizacji" opublikował jego pełen refleksji i optymizmu, ale poparty licznymi faktami artykuł *Radość życia* (1929, nr 12).

Wybrane prace z naukowej organizacji dotyczące kolei w Polsce

Zainteresowanie zastosowaniami naukowego zarządzania do funkcjonowania kolei i jej zakładów było w Polsce dość znaczne. Było tak dlatego, że zasady naukowego zarządzania wprowadzano do każdej branży gospodarczej, nadto dorobek polskiej szkoły organizacji był na tyle oryginalny, że zachęcał do jego testowania i aplikowania także w kolejnictwie. Przyjazd H. Emersona był dalszą zachętą. Niechęci ani uprzedzeń nie było. Panowało powszechne przekonanie o korzystnym wpływie nowoczesnej organizacji na funkcjonowanie komunikacji w jej różnych odsłonach, w tym kolejowych.

Zresztą w opracowaniach poświęconych usprawnianiu organizacji pracy w kolejnictwie polskim już dużo się działo. Wszystko za sprawą menedżerów zatrudnionych w przedsiębiorstwach przemysłu kolejowego, zarazem pracujących twórczo na polu nauki organizacji i kierownictwa. Duży jest tu inicjacyjny wkład inż. Zygmunta Rytla (1880–1947), absolwenta Instytutu Technologicznego w Petersburgu, dyrektora technicznego Warszawskiej Sp. Akc. Budowy Parowozów, który już w 1926 r. apelował do kierujących warsztatami kolejowymi o uwzględnianie zasad naukowej organizacji, publikując artykuł metodyczny w tej tematyce[42]. Uczestnicząc w III Międzynarodowym Kongresie Naukowej Organizacji w Rzymie w 1927 r., wygłosił tam referat o wpływie naukowej organizacji na wzrost wydajności i wynagrodzeń w fabryce parowozów, którą kierował.

Na II Zjeździe Polskim Naukowej Organizacji w 1928 r. w sekcji 1A „organizacja w warsztatach mechanicznych" można było spotkać referaty dotyczące organizacji pracy w kolejach żelaznych i ich zapleczu[43]. Podobnie atrakcyjnie przedstawiał się wkład polskich autorów w tym obszarze badawczo-usprawniającym na IV Międzynarodowym Kongresie Naukowej Organizacji w Paryżu

42 Z. Rytel, *Pierwsze kroki przy reorganizacji warsztatowej*, „Inżynier Kolejowy" 1926, nr 5.

43 Były to: inż. J. Wagner, *Dotychczasowa racjonalizacja pracy w warsztatach kolei państwowych (P.K.P.)*; inż. R. Schmidt, *Organizacja warsztatów głównych kolejowych w Bydgoszczy*; prof. L. Noe, *Nowoczesna organizacja w kolejowych warsztatach reparacyjnych ze szczególnym uwzględnieniem metod zastosowanych w „International Shipbuildingand Engineering Co."*; inż. J. Srzednicki, *Wyniki zastosowania naukowej organizacji w warsztatach głównych Warszawa-Praga Polskich Kolei Państwowych*; inż. W. Lisowski, *Wyniki zastosowania metody harmonograficznej do naprawy kotłów w Poznańskich Warsztatach Kolejowych*; inż. J. Jurkowski, *Postępy organizacji robót w kotlarni warsztatów kolejowych*, „Przegląd Organizacji" 1928, nr 6, s. 152; referaty J. Wagnera (skrót) i L. Noe opublikowane zostały w: „Prace II-go Zjazdu Polskiego Naukowej Organizacji", zeszyt III, a W. Lisowskiego i J. Jurkowskiego w zeszycie V, jako dodatki do „Przeglądu Organizacji" 1929, nr 10 i 12; pełny tekst referatu J. Wagnera zob. w: „Przegląd Organizacji" 1930, nr 1. Także referat W. Lisowskiego był poniekąd kontynuacją wcześniejszego: *Zastosowania metod naukowych do organizacji robót kotlarskich w warsztatach kolejowych*, „Przegląd Organizacji" 1927, nr 7.

w 1929 r.[44] Referaty polskie były chwalone przez H. Emersona[45], a wystąpienie inż. Stanisława Tarwida, inżyniera Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, zyskało powszechne uznanie[46]. Jeden ze sprawozdawców Kongresu odnotował: *przedstawiciel Polski inż. S. Tarwid w referacie swoim udowodnił, że zasady naukowej organizacji pracy mogą być w całej rozciągłości zastosowane i w pracy technicznej na stacjach rozrządczych i że stosując zasady tej organizacji można osiągnąć, bez wprowadzenia jakichkolwiek nowych urządzeń, wymagających dużych nakładów, znaczne korzyści jedynie drogą ulepszenia organizacji.* Zresztą – podobnie jak wielu polskich organizatorów – absolwent Instytutu Technologicznego w Petersburgu, zastępca naczelnika Wydziału Eksploatacyjnego DOKP w Radomiu, od 1930 r. naczelnik Wydziału Eksploatacyjnego DOKP we Lwowie, inż. S. Tarwid był już wcześniej, jak i później autorem znaczących publikacji, rozpraw całych, relacjonujących aplikację naukowej organizacji do usprawniania pracy kolei[47]. Nieodłącznie związane z naukową organizacją zagadnienie kosztów pracy badał młody Wacław Adamiecki[48]. Były też artykuły i rozprawy inspirowane odkryciami twórców naukowego zarządzania. Ustaleniami i wskazaniami Karola Adamieckiego, Edwina Hauswalda (1868–1942), oraz francuskiej przedstawicielki naukowej organizacji Therese Le Roy inspirował się w swej rozprawie o kosztach przewozów kolejowych inż. A. Krzyżanowski[49]. Na propozycji z *Dwunastu zasad wydajności* Emersona, a także koncepcji Adamieckiego oparł swoje rozwiązanie systemu płacowego H. Błaszkowski[50]. Do Henry Forda (1863–1947) przy pracach remontowych nawiązywał L. Popławski[51]. St. Felsz tropił wady organizacyjne polskich kolei[52]. Także do H. Forda oraz

44 S. Tarwid, *Zastosowanie naukowej organizacji do usprawniania pracy na stacjach węzłowych*; J. Wagner, *Dotychczasowa racjonalizacja pracy w warsztatach Polskich Kolei Państwowych*; J. Śmigielski, *Obniżenie kosztów budowy żelaznych Pulmanów za pomocą zastosowania teorii harmonizacji* za: „Przegląd Organizacji" 1929, nr 3, s. 105. Artykuł S. Tarwida opublikował „Przegląd Organizacji" 1929, nr 4.

45 P. Drzewiecki, *Z drugiego pobytu Harringtona Emersona w Polsce...*, s. 339.

46 P. Drzewiecki, *IV Międzynarodowy Kongres Naukowej Organizacji*, „Przegląd Organizacji" 1929, nr 7, s. 220.

47 S. Tarwid, *Wprowadzenie racjonalnej organizacji pracy przetokowej na stacjach rozrządczych i przejściowych Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 10; tenże, *Ostateczne wyniki racjonalizacji pracy stacyjnej w Radomskiej Dyrekcji Kolei Państwowych oraz próby zastosowania jej w innych dyrekcjach*, „Inżynier Kolejowy" 1929, nr 12; tenże, *Zmniejszenie kosztów eksploatacji kolei przy wprowadzaniu zasad naukowej organizacji w wydziale ruchu*, „Przegląd Organizacji" 1930, nr 6; tenże, *Wprowadzenie organizacji pracy technicznej na stacjach rozrządczych Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie*, „Inżynier Kolejowy" 1930, nr 10; S. Tarwid, J. Girtler, *Zastosowanie naukowej organizacji na stacjach rozrządowych i w pracach pociągów na polskich kolejach,* „Przegląd Organizacji" 1933, nr 6–7.

48 W. Adamiecki, *Kontrola robocizny w warsztatach kolejowych*, „Przegląd Organizacji" 1928, nr 9.

49 A. Krzyżanowski, *Zarys ogólnej teorii kosztów własnych przewozów kolejowych,* „Inżynier Kolejowy" 1930, nr 1, 2, 3 i 4.

50 H. Błaszkowski, *Premia jako system płacy zmiennej*, „Inżynier Kolejowy" 1930, nr 1 i 2.

51 L. Popławski, *O płynności pracy przy naprawie parowozów i wagonów,* „Inżynier Kolejowy" 1931, nr 6.

52 St. Felsz, *Główne wady organizacyjne polskich kolei państwowych*, „Inżynier Kolejowy" 1931, nr 7.

Henry Le Chateliera (1850–1936) odwoływał się Mieczysław Łopuszański, domagając się *wprowadzania ducha nauki tam, gdzie dotychczas panował całkowity empiryzm*[53]. Podejmując zagadnienie kontroli budżetu w przedsiębiorstwie kolejowym inspirował się belgijskim organizatorem Edmundem Landauerem (1883–1934)[54]. Albert Dijakiewicz wiązał naukową organizację pracy z administracją[55].

Do pionierskich projektów należą dzieje zakładanych poradni psychotechnicznych. Już na I Zjeździe Polskim Naukowej Organizacji w 1924 r. mocno akcentowano potrzebę rozwoju psychotechniki w Polsce. Pierwsza w Polsce pracownia psychotechniczna założona została przy Ministerstwie Komunikacji. Wkrótce osiągnęła znaczący dorobek[56], skupiając prekursorów promujących zastosowanie metod i narzędzi psychologicznych w przemyśle[57]. Do szczególnie zasłużonych postaci należał inż. Jan Wojciechowski (1871–1938)[58].

Z wyżej przedstawionego wyliczenia tylko wkładu dorobku naukowego organizacji i zarządzania w rozwój kolejnictwa w Polsce już widać, iż owe związki były silne i wzajemnie się inspirujące. Wydaje się, iż w tych dążeniach tak jednej, jak drugiej stronie blisko było do widniejącego jako motto zalecenia marszałka Polski Józefa Piłsudskiego: *aby podnieść kulturę i dobrobyt ludności, trzeba jej dać dobrą komunikację*[59].

Bibliografia

„Inżynier Kolejowy" 1926–1938
„Przegląd Organizacji" 1927–1933

Brandeis L.D., *Naukowa organizacja a koleje żelazne*, Warszawa 1929.
Drury H.B., *Scientific Management. A History and Criticism*, New York–London 1915.
Drzewiecki P., *Konferencja z udziałem Harringtona Emersona na temat organizacji przedsiębiorstw miejskich*, odbitka z „Przeglądu Tygodniowego" nr 51, Warszawa 1928.
Emerson H., *Dwanaście zasad wydajności*, Warszawa 1925.
George Jr C.S., *The History of Management Thought*, 2nd Ed., Englewood Cliffs 1972.
Hauswald E., *Organizacja i* zarząd, Lwów 1935.

53 M. Łopuszański, *U podstaw gospodarki kolejowej*, „Inżynier Kolejowy" 1936, nr 9, s. 302.
54 Tenże, *Kontrola Budżetowa i jej zastosowanie w przedsiębiorstwie budżetowym*, „Inżynier Kolejowy" 1936, nr 1; tenże, *Budżet eksploatacji przedsiębiorstwa kolejowego*, „Inżynier Kolejowy" 1936, nr 2.
55 A. Dijakiewicz, *Naukowa organizacja pracy a administracja na P.K.P.*, „Inżynier Kolejowy" 1938, nr 9.
56 J. Wojciechowski, *Pierwsza polska pracownia psychotechniczna kolejowa*, („Prace II-go Zjazdu Polskiego Naukowej Organizacji, z. XIV, s. 269–284, dodatek do „Przeglądu Organizacji" 1930, nr 10; tenże: *Pierwsze dziesięciolecie polskiej psychotechniki kolejowej*, „Inżynier Kolejowy" 1937, nr 3.
57 J. Wojciechowski, *Amerykańskie badania kwalifikacji pracowników biurowych*, [w:] *Naukowa organizacja pracy. I Zjazd Polski 1924*, Warszawa 1925, s. 147–154; tenże, *Stan psychotechniki kolejowej w Niemczech i w Rosji*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 12; F. Rybicki, *Zastosowanie badań psychotechnicznych w kolejnictwie*, „Inżynier Kolejowy" 1930, nr 5; tenże, *Zastosowanie psychologii w kolejowej służbie ruchu*, „Inżynier Kolejowy" 1931, nr 4; J. Wojciechowski, *Dobór zawodowy, poradnictwo i kształcenie personelu kolei żelaznych*, „Inżynier Kolejowy" 1937, nr 8.
58 *Śp. Jan Wojciechowski*, „Inżynier Kolejowy" 1938, nr 3, s. 93.
59 „Inżynier Kolejowy" 1937, nr 9, s. 374.

Kwiatkowski, E. *Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej*, Kraków 1933.
Martyniak Z., *Prekursorzy nauki organizacji i zarządzania*, Warszawa 1989.
Naukowa organizacja pracy. I Zjazd Polski 1924, Warszawa 1925
„Prace II-go Zjazdu Polskiego Naukowej Organizacji", z. XIV
„Prace II-go Zjazdu Polskiego Naukowej Organizacji", z. III
Shafritz J.M., Ott J.S., *Classics of Organization Theory,* 5th Ed., Belmont 2000.
Śląskie Koło Naukowej Organizacji, „Roczniki Towarzystwa Przyjaciół Nauk na Śląsku", t. I, 1929.
The Encyclopedia of the History of American Management, ed. by M. Witzel, Bristol 2005.
The Golden Book of Management, ed. by L. Urwick, London 1956.
Wren D.A., *The History of Management Thought*, 5th Ed., Chichester 2005.
Zarządzanie przedsiębiorstwem w warunkach nowej gospodarki, red. K. Lisiecka, A. Czech, „Studia Ekonomiczne" nr 47, „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego", Katowice 2007.

Alojzy Czech – Scientific management and railways

The paper shows the relations between scientific management and railways, which proved mutually profitable. The issue of scientific management is inherently connected with hearings made by Louis Brandeis in 1910 in the litigation between the railways and their clients. The consultation works performed for the railways by one of the creators of the scientific management – Harrington Emerson – belong to the classics of the initial phase of development of this science. Emerson visited Poland from 1928 to 1929, which is not a widely known fact. During his stay in Poland he was speaking about organization of railways and the rules of their profitability. Further, he spoke on the tram communication in Warsaw and appraised the design of the underground railway construction. At the end of the paper, examples of publications on the application of the principles and methods of scientific organization in railways in the years between the 1st and 2nd World Wars by Polish authors were given, to show close relations between the new branch of science and this important sector of the national economy, which is very much needed and difficult to manage.

Alojzy Czech – Wissenschaftliche Betriebsführung und die Eisenbahn

Der Artikel stellt Verbindungen zwischen dem ökonomischen Konzept der „wissenschaftlichen Betriebsführung" („scientific management") und der Eisenbahn vor, die sich in ihrer Geschichte gegenseitig befruchtet haben.

Bereits der Begriff „scientific management" wurde 1910 in einer Auseinandersetzung um die Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise vor der amerikanischen Regulierungsbehörde von Louis Brandeis eingeführt. Ebenso setzte einer der Pioniere dieses Konzepts, Harrington Emerson, seine Ideen einer möglichst effizienten und standardisierten Produktionsweise erstmals als Berater für eine amerikanische Eisenbahngesellschaft in großem Stil in die Realität um. Bei seinem bisher wenig beachteten Besuch in Polen 1928/29 kommentierte Emmerson auch die Organisation und Rentabilität der dortigen Eisenbahn. Auch zum Straßenbahnverkehr und dem Projekt einer Warschauer U-Bahn liegen Einschätzungen von ihm vor.

Am Ende des Textes werden beispielhaft Publikationen polnischer Autoren über die Anwendung der Methoden der wissenschaftlichen Betriebsführung in der Eisenbahnindustrie der Zwischenkriegszeit vorgestellt, die die enge Verbindung zwischen dem damals neuartigen ökonomischen Konzept und einem zentralen Sektor der Volkswirtschaft zeigen.

Słowa kluczowe: naukowe zarządzanie, Louis Brandeis, Harrington Emerson, koleje w Polsce, metro i komunikacja tramwajowa w Warszawie
Key words: scientific management, Louis Brandeis, Harrington Emerson, railways in Poland, underground and tram communication in Warsaw
Stichworte: scientific management, wissenschaftliche Betriebsführung, Louis Brandeis, Harrington Emerson, Eisenbahnen in Polen, Straßenbahn- und U-Bahnverkehr in Warschau

Alojzy Czech, dr hab., prof. Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, zajmuje się historią myśli organizatorskiej ze szczególnym uwzględnieniem dorobku polskiego; równolegle interesuje się dziejami nauki ze szczególnym uwzględnieniem Górnego Śląska. Autor ponad dwustu publikacji, w tym monografii, rozdziałów, artykułów, biogramów, recenzji i komunikatów z obydwu obszarów tematycznych.

s. Anna Tejszerska[1]

Symbole narodowe w architektonicznym wystroju obiektów kolejowych II Rzeczypospolitej

Związki kolei z państwem stanowią zagadnienie równie ciekawe jak szerokie. Można je rozpatrywać na wielu płaszczyznach. Począwszy od licznych przykładów udziału grup kolejarzy w walkach o niepodległość[2] – czemu można byłoby poświęcić całą dysertację, poprzez kwestie ekonomiczne związane z zależnością rozwoju gospodarczego poszczególnych ośrodków kraju z przebiegiem sieci kolejowej[3], po podporządkowanie instytucjonalne resortu kolei

1 Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II.

2 Zbiór relacji o wojennej działalności kolejarzy na rzecz odzyskania niepodległości znajdziemy w jubileuszowym wydaniu „Inżyniera Kolejowego" poświęconego uczczeniu dziesięciolecia Polskich Kolei Państwowych – „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11. Na szczególną uwagę zasługuje relacja o zaangażowaniu kolejarzy w walkach o Lwów w latach 1918–1919 – T. Z. *Przejęcie kolei przez Polskę w Dyrekcji Lwowskiej*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11, s. 346, oraz artykuł poświęcony patriotycznym postawom kolejarzy małopolskich – A.W. Krüger, *Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władze Polskie*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11, s. 339–343. O zaangażowaniu kolejarzy podlaskich w sprawę Polski niepodległej pisze R. Dmowski, *Kolejarze południowego Podlasia w walkach o niepodległość*, [w:] *Rok 1918 na Podlasiu*, red. A. Kołodziejczyk, K. Pindel, Siedlce 2001, s. 203–212.

3 Na Pierwszym Polskim Kongresie Inżynierów, który się odbył we Lwowie we wrześniu 1937 r., w pierwszym punkcie rezolucji zaznaczano, iż: *Rozwój gospodarczy i kulturalny oraz obronność Państwa są uwarunkowane w głównej mierze należytym rozwojem urządzeń komunikacyjnych*. A. Miszke, *Zagadnienie rozwoju linii komunikacyjnych w Polsce*, „Inżynier Kolejowy" 1939, nr 6, s. 261–262.

władzom państwowym[4]. Również sama nazwa powstałego w 1926 r. przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (PKP) wymownie świadczy o omawianym związku. W niniejszym opracowaniu skoncentrowano się natomiast na wizualnych przejawach przynależności kolei do państwa w architekturze i wystroju obiektów kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów wzniesionych bądź odbudowanych w II Rzeczpospolitej. Okres ten wybrano przede wszystkim ze względu na fakt, iż radość z odzyskania niepodległości po 123 latach niewoli, przenikając wszelkie dziedziny życia społecznego, podporządkowywała je w pewnym stopniu wspólnemu celowi budowy i odbudowy Ojczyzny[5]. Także odbudowa i rozbudowa sieci i obiektów kolejowych traktowana była jako znaczący wkład w rozwój państwa. A świadomość tego faktu stanowiła tym większą motywację i mobilizację[6]. Pragnienie podkreślenia „polskości" budowanych obiektów wyrażało się w wyborze formy podporządkowanej zasadom tzw. stylu narodowego, kształtującego architekturę wielu dworców kolejowych pierwszego dziesięciolecia międzywojnia[7]. Zagadnieniom form architektonicznych poświęciła autorka artykuł opublikowany w zeszłorocznym tomie *Piękne, użyteczne, zbędne...*[8] Niniejsze opracowanie stanowi jego ideową kontynuację. Wyrazem społecznych nastrojów było także zintensyfikowane stosowanie znaków narodowych i innych elementów wystroju, w przeróżny sposób symbolizujących

4 Przez pierwsze lata po odzyskaniu niepodległości koleje żelazne posiadały w rządzie swoje własne ministerstwa: do 1924 r. było to Ministerstwo Kolei Żelaznych, następnie do 1926 r. Ministerstwo Kolei, później – Ministerstwo Komunikacji. Główną funkcję w powołanym w 1926 r. przedsiębiorstwie PKP nadal pełnił minister komunikacji. Zależność ta funkcjonowała przez całe dwudziestolecie i była kontynuowana po II wojnie.

5 Zdawać sobie musimy wprawdzie sprawę, że ocena ta dotyczy przede wszystkim sfer inteligenckich, że świadomość narodowa całego społeczeństwa polskiego nie była wówczas jeszcze w pełni rozwinięta. Tym niemniej, to właśnie ta sfera odpowiadała za kształtowanie życia społecznego i gospodarczego odradzającego się państwa. Do tej grupy zaliczyć można bez wątpienia także społeczność zawodową kolejarzy, cieszących się w II RP szczególną estymą.

6 Potwierdzeniem takiej postawy mogą być m.in. słowa wypowiedziane podczas uroczystości poświęcenia i rozpoczęcia budowy linii kolejowej Radom – Warszawa: *Niech nowa kolej będzie dziś wezwaniem do zjednoczenia się w pracy, dla potęgi, bezpieczeństwa, dla dobra państwa!* [...] *Rozpoczętej dziś pracy i pracy państwotwórczej Szczęść Boże". Uroczystość poświęcenia budowy kolei Warszawa – Radom,* „Ziemia Radomska" 1933, nr 66. Warto zaznaczyć, że na uroczystość tą wybrano dzień imienin Józefa Piłsudskiego (19 marca). W podobnym duchu, wiążącym pracę na kolei ze służbą państwu, wypowiadał się także ustępujący ze stanowiska ministra komunikacji, inż. Alfons Kühn, który, zgodnie z relacją – *w dłuższem, głęboko przemyślanem przemówieniu* [...] *podniósł głęboki zmysł patriotyzmu i państwowości, którem przeniknięte są sfery kolejowe i wyraził przekonanie, iż mimo złych, ciężkich czasów kryzysu, każdy może osiągnąć zadowolenie w pracy, jeżeli będzie wkładał w nią: rozum, a nie spryt, serce, a nie tkliwość, wolę, a nie hałas. Kronika krajowa,* „Inżynier Kolejowy" 1932, nr 10, s. 231.

7 J. Wołkanowski opisując kolejowe inwestycje budowlane prezentowane na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w 1929 r. wskazywał, że *rysem znamiennym* [...] *akcji* [...] *odbudowy zniszczonych objektów kolejowych,* [było] *dążenie do zatarcia obcych nam form architektonicznych, narzuconych na ziemiach polskich przez zaborców i nadawanie odbudowanym budowlom cech wybitnie polskich (przeważnie z zastosowaniem motywów polskiego renesansu i baroku).* J. Wołkanowski, *Architektura i Przemysł Budowlany na Wystawie*, „Inżynier Kolejowy" 1929, nr 7, s. 218–219.

8 A. Tejszerska, *Styl narodowy w architekturze dworców kolejowych okresu międzywojennego*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2016, s. 249–279.

nasz kraj, co stanowi zasadniczy temat artykułu. Dokonano w nim przeglądu wzniesionych, odbudowanych i przebudowanych po I wojnie budynków dworcowych, które w swoim nowym wystroju artystyczno-architektonicznym otrzymały szczególne znaki przynależności do państwa w postaci różnorodnych interpretacji polskiego symbolu narodowego. W ramach pewnego uzupełnienia i określenia szerszego tła, uwzględniono także kilka przykładów wcześniejszych i późniejszych. Artykuł wpisuje się tym samym w wielopłaszczyznowy dyskurs dotyczący relacji sztuka a państwo, sztuka w służbie państwa i narodu, któremu poświęcono już liczne publikacje[9]. Podstawę dokonanego przeglądu stanowiły historyczne dokumentacje i opisy, archiwalne fotografie i współczesne opracowania dotyczące poszczególnych obiektów i ich historii. Wybrano dworce z różnych regionów kraju, począwszy od Polski wschodniej i obszaru byłej dyrekcji radomskiej, poprzez centrum – będące w okresie międzywojennym pod jurysdykcją dyrekcji warszawskiej, po przykłady z terenów zachodnich.

Pierwsze linie kolejowe na terenie Polski położone zostały pod auspicjami państw zaborczych. Stąd architektura obiektów kolejowych niejednokrotnie po dziś dzień nosi na sobie piętno form typowych dla charakteru budowli rosyjskich, niemieckich, bądź austriackich. W czasie odbudowy po zniszczeniach I wojny próbowano nadać jej kształty charakterystyczne dla stylu rodzimego. Wtedy też w szczególny sposób starano się odcisnąć na niej znamię przynależności do kraju poprzez stosowanie w wystroju elewacji dekoracji inspirowanej symbolami narodowymi.

Zwyczaj umieszczania polskiego godła na fasadach obiektów użyteczności publicznej nie dotyczył wyłącznie dworców czy gmachów kolejowych i, ze względu na ogólny entuzjazm i pewien towarzyszący odbudowie patos, był w dwudziestoleciu powszechny. Plastyczne interpretacje narodowego godła zdobiły m.in. elewacje szkół, np. Średniej Szkoły Zawodowej Żeńskiej w Lublinie[10] (il. 1), Państwowego Gimnazjum im Kopernika w Łodzi[11], Szkoły Przemysłowej

9 Wśród nich warto wspomnieć materiały będące pokłosiem sesji naukowych organizowanych przez Instytut Sztuki PAN i Stowarzyszenie Historyków Sztuki: *Nacjonalizm w sztuce i historii sztuki 1789–1950. Materiały z konferencji zorganizowanej przez Instytut Sztuki Polskiej Akademii Nauk i Stowarzyszenie Historyków Sztuki w dniach 5–7 grudnia 1995 w Warszawie*, red. D. Konstantynów, R. Pasieczny, P. Paszkiewicz, Warszawa 1998; *Sztuka i władza*, red D. Konstantynów, R. Pasieczny, P. Paszkiewicz, Warszawa 2001, a także: *Art and Politics*, red. F. Ames-Lewis, P. Paszkiewicz, Warsaw 1999, czy *Kultura i polityka. Wpływ polityki rusyfikacyjnej na kulturę zachodnich rubieży Imperium Rosyjskiego 1772–1915*, red. D. Konstantynów, P. Paszkiewicz, Warszawa 1994. Z omawiających temat w kontekście dwudziestolecia warto wspomnieć: A. Chmielewska, *W służbie państwa, społeczeństwa i narodu. „Państwowotwóczy" artyści plastycy w II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2006, K. Nowakowska-Sito, *Artyści i sztuka w nowym państwie 1918–1939*, [w:] *Wyprawa w dwudziestolecie*, red. K. Nowakowska-Sito, Warszawa 2008.
10 Żeńska Szkoła Zawodowa, przemianowana na Państwową Szkołę Przemysłowo-Handlową Żeńską, obecnie Zespół Szkół Odzieżowo-Włókienniczych i Odzieżowych przy ul. Spokojnej 10.
11 Pełnoplastyczna rzeźba polskiego orła w formie obowiązującej w latach 1919–1927 (w zamkniętej piastowskiej koronie z krzyżem, symbolizującej niezawisłość i chrześcijańskie korzenie państwowości) umieszczona jest w gzymsie portalu drzwiowego w budynku przy ul. Nowo-Cegielnianej (obecnie Więckowskiego 41).

Żeńskiej[12] i Akademii Handlowej[13] w Krakowie, urzędów finansowych: gmachów Banku Polskiego w Lublinie[14] i Krakowie[15], centrali PKO w Warszawie[16] (il. 2), Izby Skarbowej w Lublinie[17] (1923–1925, arch. Ignacy Kędzierski (1877–1968; il. 3, 4), Urzędu Przewozu Poczty w Poznaniu[18]. Płaskorzeźba polskiego orła ulokowana w centralnym punkcie attyki górowała przed wojną nad budynkiem magazynu Polskiego Monopolu Tytoniowego w gdyńskim porcie[19]. Znaczyła także attykę gmachu Urzędu Celnego i Straży Granicznej w Gdyni[20] (1938, proj. Stanisław Odyniec-Dobrowolski (1899–1968)) oraz budynek Poczty Polskiej w tym mieście. Metaloplastyczne ujęcie polskiego godła umieszczono nad wejściem do gmachu gdyńskiego Sądu Rejonowego[21] (1935–1936, proj. Zbigniew Karpiński (1906–1983), Tadeusz Sieczkowski (1907–1973), Roman Sołtyński (1907)). Narodowe emblematy dekorujące wzniesione w późnych latach trzydziestych gmachy portowego miasta zbliżone są w swej formie do całej serii orłów sygnujących powstające w tym czasie obiekty państwowe Warszawy[22]. Z nich warto wskazać: gmach Urzędu Telekomunikacji[23], Ministerstwa Oświecenia Publicznego[24] (1925–1928, proj. Zdzisław Mączeński (1878–1961)), Najwyższej Izby Kontroli[25] (1929, proj. Tadeusz Leśniewski (1897–1957), Administracji Lasów Państwowych[26] (1934–1936), Urzędu Wojewódzkiego (1938)[27]. Dla artykułu, szczególnie istotne będą obiekty administracji

12 Ul. Syrokomli 21, proj. Jan Zawiejski (1854–1922).
13 Róg ulic Straszewskiego i Kapucyńskiej, proj. Jan Zawiejski.
14 Róg ul. Krakowskie Przedmieście i 3-go Maja.
15 Ul. Basztowa, obecnie godło pozostawiono w nieco zmodyfikowanej w stosunku do oryginału z dwudziestolecia formie i bez korony.
16 Budynek zaprojektowany przez Bolesława Szmidta i Józefa Vogtmana, wzniesiono na rogu ul. Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej. Opis i ilustracje obiektu: B. Szmidt, *Rozbudowa gmachów centrali P.K.O. w Warszawie*, Architektura i Budownictwo" 1939, nr 3, s. 14–18. Po zniszczeniach wojennych z 1944 r. gmachu nie odbudowano. Ruiny rozebrano w latach sześćdziesiątych XX w.
17 Obecnie Urząd Wojewódzki, ul. Spokojna 4.
18 Obecnie Urząd Pocztowy nr 2, ul. Głogowska 17.
19 Budynek mieści się przy ulicy Polskiej 7, zbudowany został w konwencji zmodernizowanego klasycyzmu według projektu Stefana Szyllera w 1931 r. Szerzej: M. Sołtysik, *Gdynia, miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 116. Wpisany do rejestru zabytków. Obecnie na elewacji nie ma już wizerunku polskiego orła.
20 Obecnie budynek Zarządu Portu Handlowego przy ul. Rotterdamskiej 9. M. Sołtysik, *Gdynia...*, s. 333–335.
21 Szerzej na temat projektu: „Architektura i Budownictwo" 1938, nr 2.
22 Interesujące opracowanie na ten temat przedstawia Jerzy S. Majewski na swoim blogu: https://miastarytm.pl/polskie-orly-w-stylu-art-deco/, 30.03.2017.
23 Ul. Nowogrodzka 31, proj. rzeźby Jan Goliński.
24 Al. Szucha 25, obecnie gmach Ministerstwa Edukacji Narodowej, proj. rzeźby Karol Thorek.
25 Al. Szucha 23, obecnie gmach Ministerstwa Spraw Zagranicznych, zbudowany w stylu zmodernizowanego klasycyzmu, oblicowany czerwonym piaskowcem, z dekoracyjnym orłem w stylu Art déco w centralnej części attyki.
26 Ul. Wawelska 52, proj. Jan Zabłocki (autorstwo domniemane, nieudokumentowane).
27 Ul. Filtrowa 57 (obecnie Najwyższa Izba Kontroli). Przed wybuchem II wojny światowej w gmachu mieściły się m.in.: Wydział Przemysłowy, Wydział Rolnictwa, Wydział Reform Rolnych, Wojewódzki Urząd Rozjemczy, Biuro Pomiarów i Zabudowy Miast oraz Okręgowy Urząd Ziemski.

związane bezpośrednio z koleją: gmach Ministerstwa Komunikacji[28], Dyrekcji Okręgowej PKP w Warszawie[29] (1928–1929, proj. Marian Lalewicz (1876–1944)), na fasadach których także nie mogło zabraknąć znaku przynależności do państwa. Pośród wysokiej rangi obiektów państwowych nie można tu pominąć fryzowej dekoracji katowickiego gmachu Urzędu Wojewódzkiego i Sejmu Śląskiego, zaprojektowanej przez pochodzącego z Ropicy na Zaolziu Jana Raszkę.

Symbolika narodowa stosowana była przez architektów dwudziestolecia na tyle chętnie, że omawiając efekty konkursu na pomnik Zjednoczenia Ziem Polskich w Gdyni Lech Niemojewski przestrzegał nawet przed szafowaniem nią, pisząc nieco ironicznie, iż *rozorliło się w Warszawie* [podczas wystawy zgłoszonych prac, a] *nadużywanie godeł państwowych* [...] *obniża ich znaczenie do roli motywu*[30].

Praktyka wprowadzania rzeźbiarskich interpretacji symboli narodowych nie była oczywiście zastrzeżona dla naszego kraju[31], a zwyczaj oznaczania budynków herbami upowszechnił się już w okresie renesansu[32] (il. 5). Jednakże w dwudziestoleciu międzywojennym przybrał na sile i został ukierunkowany przede wszystkim na symbole narodowe[33]. Pragnienie zaznaczenia polskiej państwowości także w wymiarze plastycznym w przestrzeni architektonicznej sprawiało, że powszechność stosowania symboli narodowych w okresie rodzącej się II Rzeczpospolitej była bez porównania silniejsza niż ma to miejsce

28 Ul. Chałubińskiego 4. Rzeźba wykonana przez Władysława Kąckiego według projektu Mieczysława Kotarbińskiego.

29 Ul. Targowa 74.

30 L. Niemojewski, *Walka atletów i rewja orłów (z powodu konkursu na pomnik Niepodległości w Gdyni),* „Kurier Poznański" 1931, nr 100, s. 8, za: I. Luba, *Duch romantyzmu i modernizacja. Sztuka oficjalna Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2012, s. 195.

31 Z bólem możemy wspominać oznaczanie stojących na polskiej ziemi budynków publicznych godłami zaborców. We wspomnieniach o *bezkrwawej krakowskiej rewolucji* z 31 października 1918 r. czytamy o strącaniu łbów dwugłowym orłom z bram gmachów. A.W. Krüger, *Rys historyczny...*, s. 342. W odniesieniu do szczególnie istotnych dla tematu opracowania budowli kolejowych – dworce wybudowane na ziemiach leżących w granicach Królestwa Prus także posiadały odpowiednie insygnia, czego przykładem może być ukończony w 1906 r. neogotycki dworzec graniczny na stacji Skalmierzyce, którego elewację od strony torów znaczyło godło pruskie, natomiast blendy fasady wypełniały herby Skalmierzyc, Ostrowa Wielkopolskiego, Ziemi Ostrowskiej i prowincji poznańskiej. Podobnie pruski orzeł sygnował omówione w dalszej części opracowania budynki dworców w Gdańsku i Tarnowskich Górach. Szczyt starego dworca w Bytomiu (*Oberschlesien Bahnhof*) dekorował z kolei orzeł Piastów Górnośląskich (później utożsamiany z godłem Górnego Śląska).

32 W serii obrazów profesora Stanisława Noakowskiego (1867–1928) przedstawiających architekturę polską zamieszczony jest wizerunek renesansowego miasta z bramą wjazdową, nad którą widnieje wielki polski orzeł. St. Noakowski, *Fragment renesansowego miasta*, cykl rysunków: Architektura polska 1916, Muzeum Narodowe w Warszawie, Sygn. Rys. Pol. 220 (il. 5). Za przykład może posłużyć także orzeł Polski umieszczony na wileńskiej Ostrej Bramie od strony zewnętrznej murów miejskich.

33 Wcześniej powszechniejsze było stosowanie herbów kamienicy, rodowych, bądź lokalnych miejskich, niejednokrotnie w zestawie z godłem narodowym, czego przykładem może być godło Polski umieszczone pomiędzy herbem Prus Książęcych a miasta Torunia w zwieńczeniu portalu (1906 r.) sali królewskiej staromiejskiego ratusza w Toruniu.

w czasach współczesnych[34]. Tym niemniej, ich społecznej roli w pogłębianiu i wyrażaniu poczucia tożsamości narodowej, identyfikacji i emocjonalnego związku z ojczyzną oraz zakorzenienia w określonej wspólnocie i kulturze, nie trzeba uzasadniać.

Niewiele spośród elewacyjnych godeł z okresu międzywojennego doczekało czasów współczesnych. Podczas II wojny światowej okupanci usuwali wszelkie akcenty plastyczne, dokumentujące polskość architektonicznych obiektów, a lata powojenne przyniosły deformację polskiego herbu, co sprawiło, że jako wyrazisty znak braku pełnej państwowej niezawisłości utracił on siłę społecznego i emocjonalnego oddziaływania.

Natomiast z perspektywy dziesięciu lat budowania wolnej Rzeczypospolitej pisano: *W pierwszych miesiącach i latach odzyskania Niepodległości Państwowej z rozrzewnieniem spoglądaliśmy na dworcach na nasze godło państwowe, niezależnie od tego czy wykonane było ono z odlewu, blachy, tektury czy nawet papieru. Nie raziły nas wstążki papierowe o barwach narodowych, ani inne dekoracje najbardziej prymitywnej natury. Z radością i dumą spoglądaliśmy na konterfekty naszych bohaterów narodowych, wieszczów, mężów nauki it.d. Ten entuzjazm, ta chęć zadokumentowania państwowości polskiej na najskromniejszej stacyjce od poczekalni i bufetu do biura zawiadowcy była naprawdę wzruszająca*[35].

W archiwum rodzinnym architekta wileńskiej dyrekcji kolei – Hipolita Hryncewicza (1876–1933) zachowało się zdjęcie autora dworców w Wołkowysku Mieście, Słonimie, Stołpcach, pracującego osobiście przy formowaniu polskiego orła na ścianie ostatniej z wymienionych stacji[36] (il. 6).

Dworce kolejowe zajmują istotnie znamienne miejsce na liście obiektów sygnowanych narodową symboliką. Związane jest to z państwowym charakterem instytucji kolei żelaznych (zarówno w dwudziestoleciu jak i w czasach powojennych), wyraża też jej strategiczne znaczenie dla państwa – czy to w okresie pokoju czy działań wojennych. W dwudziestoleciu kolej była niezbędnym czynnikiem, a przez to symbolem rozwijającego się państwa, a jej zabudowania stanowiły znaczącej rangi obiekty publiczne. Pracownicy kolei mieli też wiele możliwości służenia ojczyźnie, które podczas jej kolejnych okupacji z narażeniem życia wykorzystywali. Stąd na wielu stacjach poza symbolami narodowymi znajdujemy akcenty upamiętniające te działania. Dworzec kolejowy stanowił „bramę" miejscowości, na terenie której był położony. Stąd wprowadzanie narodowych akcentów plastycznych było swego rodzaju oznaczaniem odzyskanego terytorium, wyrazem radości i dumy z sukcesu doczekanego po 120 latach zaborów i sześciu wojny (włączając czas walk o ostateczny kształt granic).

34 Muzeum Niepodległości w Warszawie pośród swych kolekcji prezentuje zbiory kart pocztowych, których tematem są reprodukcje rysunków symboli narodowych: orła białego i personifikacji Polonii w kajdanach (jeszcze z czasów zaborów), łączone nawet z życzeniami świątecznymi i okazjonalnymi.

35 W. S. *Nasze dworce*, „Inżynier Kolejowy" 1929, nr 4, s. 126.

36 Stołpce były stacją graniczną magistrali łączącej Paryż z Moskwą, zbudowano ją w rekordowym tempie od 17 maja do 30 września 1926 r. J. Wołkanowski, *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce,* „Inżynier Kolejowy" 1926, nr 11, s. 324.

Il. 1. Lublin, Żeńska Szkoła Zawodowa, obecnie Zespół Szkół Odzieżowo-Włókienniczych i Odzieżowych, ul. Spokojna 10, fot. autorka 2017 r.

Il. 2. Warszawa centrala PKO 1939, źródło: B. Szmidt, *Rozbudowa gmachów...*, s. 18

Il. 3. Lublin, Izba Skarbowa, obecnie Urząd Wojewódzki, ul. Spokojna 4, fot. autorka 2017 r.

Il. 4. Lublin, Izba Skarbowa, obecnie Urząd Wojewódzki, ul. Spokojna 4, szczegół elewacji, fot. autorka 2017 r.

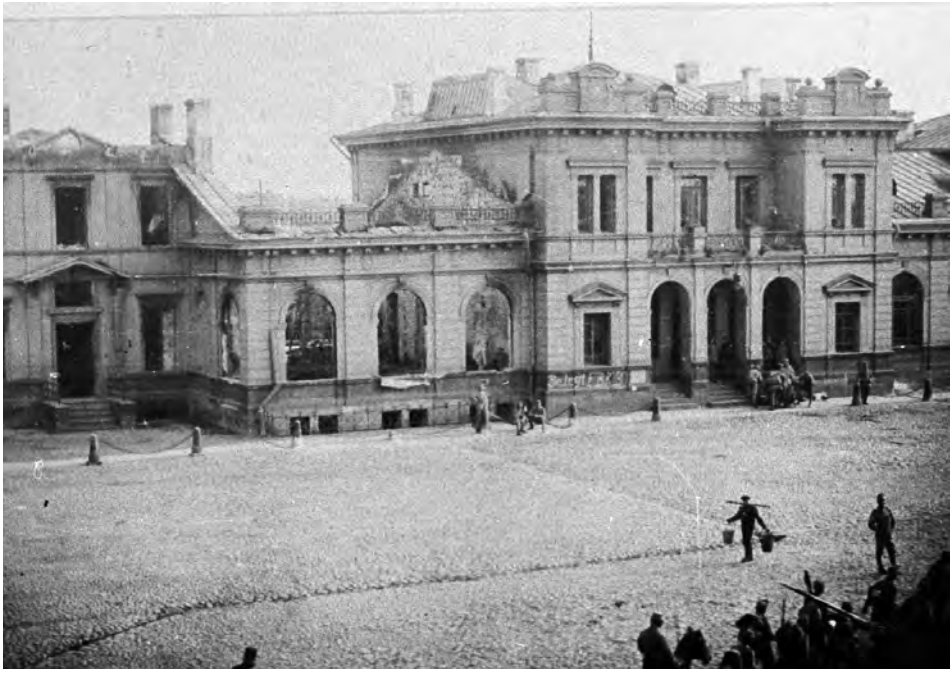
Il. 5. Stanisław Noakowski, Fragment renesansowego miasta, cykl rysunków: Architektura polska 1916, ze zbirów Muzeum Narodowego w Warszawie, sygn. rys. pol. 220

Il. 6. Dworzec na stacji Stołpce, autor – architekt Hipolit Hryncewicz przy pracach wykończeniowych godła, z kolekcji Wojciecha Odyńca

Il. 7 Tabliczki z taboru kolejowego, fot. autorka 2017 r.

Il. 8. Lublin, dworzec (1875–1877), proj. W. Lanci (1829–1892), przebudowa (1893–1894), proj. Jan Albrycht, fot. przed 1914 r., pocztówka z kolekcji Artura Soszyńskiego

Il. 9. Lublin, dworzec na pocz. XX w., widok od strony torów, cyfrowa kopia fotografii ze zbiorów Archiwum Ikonografii Ośrodka „Brama Grodzka – Teatr NN"



Il. 10. Lublin, dworzec po zniszczeniach Wielkiej Wojny, cyfrowa kopia fotografii ze zbiorów Archiwum Ikonografii Ośrodka „Brama Grodzka – Teatr NN"

Il. 11. Lublin, dworzec, proj. przebudowy (1924–1925) R. Miller (1882–1945), pocztówka z kolekcji Artura Soszyńskiego

Il. 12. Lublin, dworzec po zniszczeniu godła przez hitlerowców, pocztówka z kolekcji Artura Soszyńskiego

Il. 13. Lublin, dworzec, 1950 r., pocztówka z kolekcji Artura Soszyńskiego

Wielki biały orzeł umieszczany był tradycyjnie na czole parowozów wjeżdżających po raz pierwszy na peron podczas uroczystości otwarcia nowych stacji. Zachowało się wiele fotografii dokumentujących te wydarzenia[37]. Natomiast małe tabliczki z polskim godłem przymocowane były na stałe do wszystkich lokomotyw i wagonów kolejowych. Funkcjonowały one również po II wojnie, w okresie PRL, w ówczesnej oficjalnej formie. Jest to bardzo wymowny znak przynależności kolei do państwa (il. 7).

Wiele reprezentacyjnych budynków kolejowych nie tylko w ramach wyposażenia wnętrz, ale i wystroju elewacji otrzymywało to znamię przynależności do Ojczyzny. Orły zdobiące fasady dworców przybierały niejednokrotnie pokaźne rozmiary i wykonane były z kamienia, cegły, bądź metalu.

Najbardziej znamiennym przykładem tak udekorowanego obiektu jest dworzec na stacji Lublin. Jest to najstarszy dworzec późniejszego Wschodniego Okręgu Kolei Państwowych[38]. W swojej pierwotnej formie został wzniesiony wraz z powstaniem kolei Nadwiślańskiej łączącej Mławę (Prusy Zachodnie) z Kowlem[39]. Roboty budowlane przy dworcu rozpoczęto 10 sierpnia 1875 r. według projektu Witolda Lanci (1829–1892) – budowniczego Towarzystwa Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej (*Общество Привислинской Желѣзной Дороги*). Budowę zakończono w 1877 r., jednakże już w latach dziewięćdziesiątych XIX w. (1893–1894), w związku z planami przeprowadzenia linii kolejowej do Łukowa oraz powstania Kolei Tomaszowskiej, obiekt rozbudowano w kierunku zachodnim o parterowy segment, przebudowując jednocześnie środkowy korpus, zgodnie z projektem inż. Jana Albrychta[40]. Po przekształceniach, stosunkowo mocno rozczłonkowana bryła dworca obejmowała, zwieńczony attyką, dwukondygnacyjny pięcioosiowy korpus główny oraz dwa, symetrycznie usytuowane po bokach, parterowe trójosiowe pawilony, przekryte dachem dwuspadowym w układzie kalenicowym, będące reminiscencją pierwszego dworca Witolda Lanciego. Do nich dostawione były, wycofane względem linii rzutu fasady, dwukondygnacyjne pawilony o trójosiowej elewacji frontowej, kryte czterospadowym dachem. Korpus centralny w przyziemiu zawierał trójprzęsłowy portyk wgłębny, ponad którym ulokowano taras (il. 8, 9). Podczas I wojny dworzec doznał poważnego uszczerbku. Wypalony na skutek pożaru podłożonego przez wycofujące się wojska rosyjskie (il. 10), został prowizorycznie odbudowany

37 Patrz np.: *Uroczyste otwarcie linii kolejowej Radom – Warszawa*, 1934 r., Narodowe Archiwum Cyfrowe (NAC) Sygnatura: 1-G-3135-8, *Otwarcie linii kolejowej Zegrze – Radzymin – Zegrze,* 1936 r., NAC , Sygnatura: 1-G-3176-6, 1-G-3176-5.

38 Dworzec budowany za czasów carskich, w okresie międzywojennym podlegał Dyrekcji Okręgowej Kolei w Radomiu. Natomiast Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (DOKP) w Lublinie funkcjonowała w kolejowym podziale administracyjnym od 1946 r. do 1998 r. (w 1975 r. dodano przydomek „Wschodnia"), kiedy to instytucje dyrekcji okręgowych zostały zlikwidowane.

39 Dla Rosji była to kolej strategiczna, łącząca najważniejsze twierdze rosyjskie w Królestwie Polskim: Warszawę, Nowogieorgijewsk (Modlin) i Iwanogród (Dęblin). Umożliwiała szybki transport wojska, amunicji i sprzętu. Liczyła łącznie 475 km, na których wybudowano 24 stacje. Połączenie kolejowe relacji Warszawa – Lublin – Kowel zostało uruchomione 17 sierpnia 1877 r. Patrz: *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929, s. 3.

40 Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie (dalej: WUOZL), *Dworzec PKP*, karta ewidencyjna obiektu: oprac. Wojciech Koziejowski, wrzesień–listopad 1990 r., sygn. 44.

przez przejmującą władanie nad węzłem Austro–Węgierską Wojskową Kolej Północną (*k.u.k. Heeresbahn Nord*). Swoją obecną formę zawdzięcza odbudowie i modernizacji dokonanej w latach 1923–1924[41], według projektu Romualda Millera (1882–1945; il. 11). To wówczas dworzec przybrał cechy polskiego stylu narodowego. Nową formę uzyskał przede wszystkim korpus centralny oraz przesunięte ku przodowi pawilony skrajne, kryte polskim łamanym dachem. Zdecydowanie eklektyczna, mocno rozczłonkowana i bardzo dekoracyjna forma budowli wydaje się nieco przeładowana, pozbawiona prostoty i jednorodności znamiennych dla innych obiektów kolejowych autora projektu[42]. Najbardziej charakterystycznymi jej elementami są dwie flankujące wejście przybudówki w kształcie wież na planie półokręgu, wieńczone daszkami – belwederkami oraz wiążący stylowo wszystkie segmenty, rozbudowany, zdobny grzebień attyki. Centralnie na osi, nad wejściem głównym, wkomponowano w nią stylizowanego białego orła w koronie, z rozpostartymi skrzydłami. Orzeł wykonany był pierwotnie z cegły i cementu. W takiej formie przetrwał jedynie piętnaście lat. Podczas II wojny światowej w 1939 r. został z oczywistych względów zniszczony przed okupujących miasto hitlerowców. Przez wiele lat jedyną reminiscencją godła były widniejące w attyce esownice (il. 12). W latach pięćdziesiątych XX w. na jej grzebieniu zawisła na krótki czas czerwona tarcza z godłem bez korony (il. 13), przypominająca te, które w tym samym czasie wprowadzono do wystroju kilku innych dworców wschodniej dyrekcji kolei – w Leopoldowie, Sadurkach, Radomiu. Wielkoformatowa postać orła powróciła na swoje miejsce dopiero podczas remontu budynku w latach 1984–1986. Ten, który góruje nad dworcem obecnie, wykonany jest z blachy miedzianej[43]. Jest to rozmiarowo największy spośród zdobiących obiekty kolejowe narodowych motywów (il. 14).

41 Jadwiga Teodorowicz-Czerepińska czas przebudowy dworca określa na lata 1921–1923. *Lubelskie Przedmieścia. Okolice dworca kolejowego*, „Kurier Lubelski" 1973, nr 206, s. 3, jednocześnie podaje błędnie inicjał imienia autora projektu „J.". Nieprawdziwe imię architekta (Jerzy) podano także w popularnym opracowaniu historii lubelskiego dworca na stronie *Encyklopedii Lublina* http://www.encyklopedialublina.pl/architektura-i-urbanistyka/inne-budowle/167-kolej-i-dworzec-pkp.html, 08.2016, tu także jako czas przebudowy wskazano lata 1921–1923. Wszystko wskazuje na to, iż w obu powyższych źródłach pomylono projektanta międzywojennej odbudowy i przebudowy lubelskiego dworca Romualda Millera z innym architektem tegoż czasu Jerzym Müllerem (1889–1963), który istotnie w latach dwudziestych pracował w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu. Zasłużył się przede wszystkim wieloma realizacjami architektonicznymi w Gdyni oraz jako zastępca naczelnego inżyniera Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu i kierownik budowy tejże wystawy, za co w 1929 r., nagrodzony został Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. S. Wasilewski, *Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu 1929, Pokaz Ministerstwa Komunikacji na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu,* „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 7, s. 193–195, 197.

42 Na jej obecne proporcje znaczący wpływ miała niwelacja placu dworcowego, obniżająca poziom przy wejściu o ponad metr, co poskutkowało koniecznością rozbudowy schodów. Romuald Miller był autorem m.in. powojennej odbudowy i przebudowy dworców kolei warszawsko-wiedeńskiej w Radziwiłłowie Mazowieckim, Pruszkowie, Żyrardowie, Gdyni, Kole i Koninie.

43 Autorem projektu prac modernizacyjnych był inż. arch. Jerzy Bortkiewicz, a wystroju plastycznego mgr Leszek Dziekoński. WUOZL, *Dworzec PKP...* Do powrotu orła na dawne miejsce przyczyniła się inicjatywa lublinian, którzy dostarczyli materiał ilustracyjny – dawne fotografie, pocztówki, które posłużyły za wzorzec nowego modelu godła.

Il. 14. Lublin, dworzec, fot. autorka 2016 r.

Il. 15. Lublin, dworzec, tablica pamiątkowa, fot autorka 2016 r.

Il. 16. Lublin, dworzec, tablica pamiątkowa, fot autorka 2016 r.

Il. 17. Lublin, Krzyż Kolejarskiej Doli, fot. autorka 2017 r.

Il. 18. Kielce, dworzec (1884–1885), proj. Adolf Schimmelpfenig (1834–1896), elewacja od strony torów, fot. ze zbiorów: Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Kielcach

Przedwojenna forma plastyczna orła z szeroko rozłożonymi skrzydłami tworzącymi w górnej partii poziomą linię prostą została w nowej wersji zachowana. Współcześnie jednak jego ciemna sylweta kontrastuje z jasną bryłą budynku, co sprawia, że jest silniejszym akcentem. Tym niemniej, w wersji pierwotnej tworzyła spójniejszą całość z grzebieniem attyki. Wielki orzeł w attyce elewacji frontowej budynku nie jest jedynym patriotycznym akcentem w dekoracji dworca i jego okolic. Uzupełniają ją tablice pamiątkowe. Najstarszą z nich, od strony peronu, zawieszono w hołdzie lubelskim kolejarzom biorącym czynny udział w odzyskaniu przez Polskę niepodległości po latach zaborów. Po przeciwnej stronie budynku, obie flankujące wejście wieżyczki dźwigają tablice upamiętniające kolejarzy węzła lubelskiego pomordowanych i poległych w walce z faszyzmem hitlerowskim w latach 1939–1945 (il. 15) oraz ich zaangażowanie w walkę z totalitaryzmem komunistycznym[44] (il. 16). W niedalekiej odległości od budynku dworcowego – koło lokomotywowni, ustawiono jedenastometrowy Krzyż Kolejarskiej Doli, utworzony z białych stalowych kształtowników w formie szyn – pomnik upamiętniający wydarzenia najnowszej kolejowo-narodowej historii – „Solidarność" i lipcowy strajk z 1980 r.[45] (il. 17).

Zaledwie kilka lat po otwarciu linii Kolei Nadwiślańskiej, na której stanął dworzec lubelski, przez obszar zaboru rosyjskiego poprowadzono Iwangrodzko-Dąbrowską (*Ивангородо-Домбровская железная дорога*) linię kolejową[46], łączącą Dęblin[47] ze stacją Granica koło Dąbrowy Górniczej, biegnącą przez Radom i Kielce. Obie wymienione stacje pośrednie zyskały wówczas bliźniacze dworce kolejowe (1884–1885)[48]. Budynki posiadały dwukondygnacyjny, kryty dwuspadowym dachem korpus główny o dziewięcioosiowej elewacji od strony torów i siedmioosiowej fasadzie oraz wyższe trójkondygnacyjne, wieńczone kopertowym dachem pawilony boczne o czterech osiach w elewacji od strony torów (il. 18). Fasada główna, w części centralnej w kondygnacji przyziemia, posiadała szerokie, półkoliście zwieńczone portfenetry. Środkowy trójosiowy ryzalit wieńczyła dekorowana spływami facjatka mieszcząca zegar. Skraje ryzalitu zaznaczono pinaklami. Nad wejściowym jednoosiowym gankiem wprowadzono taras. Wyższe pawilony boczne posiadały zwieńczone tympanonami środkowe ryzality o rosnącej wraz z poziomem liczbie osi. W parterze wyposażone były

44 Tablica z napisem: *W dziesiątą rocznicę strajków lipcowych kolejarzy lubelskich przeciwko totalitaryzmowi komunistycznemu, zakłamaniu i poniżeniu godności ludzkiej* odsłonięta 15 lipca 1990 r.

45 Na pomniku, obok orła w koronie, umieszczono napisy: *1980 Solidarność* i *Niech zstąpi Duch Twój i odnowi oblicze ziemi tej ziemi Jan Paweł II*.

46 Szerzej: S. Sienicki, *Opis drogi żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej*, Warszawa 1885.

47 Zwany wówczas Iwangorodem.

48 W relacji archiwalnej czytamy: *Nowa droga posiada wszystkie dworce stacyjne murowane i piętrowe (z wyłączeniem Iwangrodu i Koluszek), zewnętrzną swoją powierzchownością, jak wewnętrznem urządzeniem o wiele okazalsze i obszerniejsze od budynków na sąsiednich kolejach. Dwupiętrowe dworce w Bzinie, Radomiu, Kielcach, zaopatrzono w wodociągi.* S. Sienicki, *Opis drogi żelaznej...*, s. 6, 9. Temat budowy i uroczystości otwarcia dworca w Kielcach 25 stycznia 1885 r. porusza m.in. J. Pazdur, *Dzieje Kielc 1864–1939*, Wrocław 1971, s. 17. Obie omawiane stacje linii Iwangrodzko-Dąbrowskiej otwarto tego samego dnia. WUOZR, *Budynek Dworca...*, p. 12.

w otwór wejściowy i okno, na pierwszym piętrze w trzy otwory okienne, a na ostatniej cztery – półkoliście zamknięte. Także boczne części pawilonów posiadały zdwojoną liczbę okien w trzeciej kondygnacji (il. 19). Oba budynki podzieliły typowy los pierwszych polskich dworców i już w 1915 r. zostały zniszczone przez wycofujące się wojska rosyjskie[49] (il. 20), a następnie w 1917 r. odbudowane przez obejmujące nad nimi zarząd wojska austriackie[50]. Podczas odbudowy wykorzystano istniejące mury, nadając jednak budynkom nieco zróżnicowany charakter, co dotyczy zarówno form przekrycia dachowego, jak i artykulacji ścian (il. 21, 22). Zindywidualizowanie kształtu brył obu budynków wynikało z zaleceń odgórnych. Wskazuje na to wyraźnie notatka zamieszczona w „Czasopiśmie Technicznym" z 1916 r.: *w ostatnich kilku latach zaczęło ministerstwo robót publicznych, na wyraźne żądanie arcyksięcia Ferdynanda odstępować poniekąd od szablonowego zabudowania Galicyi, a nawet uwzględniać lokalny sposób budowania* [czego o obu dworcach raczej powiedzieć nie można – A.T.[51]]*; należałoby sobie życzyć, by konieczna obecnie w wielkich rozmiarach odbudowa publicznych budynków uwzględniała w bardziej jeszcze zdecydowany i konsekwentny sposób, potrzeby miejscowe tak utylitarne, jak i kulturalno-estetyczne*[52].

W obu budynkach pozostawiono zasadniczy obrys, podział na niższy dwukondygnacyjny korpus środkowy i trójkondygnacyjne pawilony boczne, i w większości, pierwotną liczbę osi. W dworcu kieleckim nie zmieniono podziałów elewacji ani kształtów otworów, zastąpiono jedynie sparowane zewnętrzne okna górnej kondygnacji segmentów bocznych pojedynczymi okulusami. Jednoprzęsłowy wejściowy ganek poszerzono do trójarkadowego portyku. W miejscu wystawki z zegarem wprowadzono kryty hełmem wykusz z herbem miasta. W analogicznym miejscu w elewacji od strony torów zbudowano małą facjatkę z oknem. Części boczne przekryto półszczytowym mansardowym dachem. Po obu stronach budynek poszerzono o czteroosiowe parterowe galerie zakończone jednokondygnacyjnymi czworokątnymi pawilonami, krytymi półszczytowymi dachami mansardowymi.

W budynku dworca radomskiego w pawilonach bocznych zastosowano nieco inny, aczkolwiek bardzo charakterystyczny, dach mansardowy o zdecydowanie wyższej, bardzo stromej dolnej połaci z otwartymi dolnymi partiami ścian szczytowych. W górnej kondygnacji, ujętej bocznymi połaciami dachu, pozostawiono cztery półkoliście wykończone otwory, zmieniając, podobnie jak

49 Należy jednak pamiętać, iż zniszczenia obiektów murowanych, powstałe podczas I wojny od pocisków artyleryjskich i podłożonego ognia, obejmowały głównie wypalenie wnętrz i zawalenie konstrukcji dachowej. Konstrukcja ścian pozostawała najczęściej w stanie umożliwiającym odbudowę. Ze względów ekonomicznych, w okresie międzywojennym zalecano wykorzystywanie tychże murów, przy jednoczesnej zasadniczej zmianie wizerunku zewnętrznej formy obiektów naznaczonych piętnem typowych carskich budowli.

50 J. Pazdur, *Dzieje Kielc...*, s. 48.

51 W stylistyce obu budynków widać podobieństwo do budowli cesarstwa. Wystarczy porównać je z nieco mniejszym obiektem stacyjnym w austriacko-tyrolskiej miejscowości Reutte.

52 R. Feliński, *Memoriał w sprawie bezplanowej odbudowy budowli publicznych*, „Czasopismo Techniczne" 1916, nr 3–4, s. 34.

Il. 19. Kielce, dworzec (1884–1885), proj. Adolf Schimmelpfenig, fasada, ze zbiorów OEM (Ośrodek Edukacyjno-Muzealny) „Świętokrzyski Sztetl" w Chmielniku

Il. 20. Kielce, dworzec po zniszczeniach I wojny, ze zbiorów Stacji Muzeum

Il. 21. Kielce, dworzec i Pomnik Niepodległości w okresie międzywojennym, pocztówka sprzed 1939 r., ze zbiorów: Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Kielcach

Il. 22. Radom, dworzec, fot. s. Krystyna Lewalska, 2016 r.

w dworcu kieleckim, kształt okien skrajnych na eliptyczne. Wyrównano do czterech liczbę osi dwu niższych kondygnacji pawilonów bocznych. Na całej fasadzie od strony miasta wprowadzono wertykalną artykulację lizenami, podkreśloną trójdzielnym rozczłonkowaniem okien w części środkowej, stanowiącą wyraźną zapowiedź nadchodzącego modernizmu. Podobną stylistykę posiada też górująca nad centralną częścią attyka z heraldyczną dekoracją miasta Radomia. W elewacji naprzeciwległej – od strony torów, w miejscu gdzie dworzec kielecki otrzymał krytą trójspadzistym dachem facjatkę z prostokątnym oknem, w Radomiu wprowadzono arkadowe zwieńczenie z okrągłym otworem okiennym. W okresie międzywojennym na elewacjach żadnego z siostrzanych budynków nie wprowadzono symboli narodowych. Są one natomiast reprezentantami dworców udekorowanych zdeformowaną formą polskiego godła w okresie PRL.

Z obszarem dworca kieleckiego wiąże się natomiast, ważne dla początków drogi do niepodległości i upamiętnione ręką artysty, wydarzenie. Na placu dworcowym już 12 sierpnia 1914 r. miały miejsce pierwsze potyczki polskich Legionistów z Rosjanami[53]. Wprawdzie następnego dnia, wobec druzgocącej przewagi posiłków rosyjskiej artylerii, oddziały polskie opuściły miasto (które w ramach odwetu, pod groźbą spalenia musiało zapłacić kontrybucję w wysokości 100 tys. rubli), jednakże 22 sierpnia powróciły, by dalej formować tu swoje oddziały[54]. W Kielcach zawiązano I Pułk Piechoty Legionów Polskich, powołano władze cywilne z komisarzem Ignacym Boernerem i wojskowe z Kazimierzem Sosnkowskim. Wojska rosyjskie ostatecznie opuściły miasto w połowie 1915 r., podpalając wcześniej budynek dworca. W okresie międzywojennym, 3 listopada 1929 r., w rocznicę przejęcia DOKP w Radomiu[55] z rąk austriackich, na placu dworcowym[56] dokonano odsłonięcia pomnika niepodległości[57] (il. 23). Usytuowano go na osi ówczesnej ul. Kolejowej (obecna H. Sienkiewicza). Stanowił go wysoki postument, zwieńczony kulą ziemską z rzeźbą, zrywającego łańcuchy, wznoszącego się do lotu orła w piastowskiej koronie. Pomnik powstał z inicjatywy i składek kolejarzy[58] i stanowił część dworcowego kompleksu.

53 12 sierpnia wkroczyła do Kielc I Kompania Kadrowa strzelców, która tego samego dnia w okolicy dworca – jako punktu strategicznego, stoczyła potyczkę z patrolem policji i rosyjskiego zwiadu oficerskiego. Szerzej: *Kielce miasto legionów*, red. T. Kosiński, Kielce 2007, s. 15–25, 115. *Z dziejów Kielc w latach 1914–1918*, red. U. Oettingen, Kielce 2014.

54 U. Oettingen, *Pułk Piechoty Legionów Polskich w Kielcach 19 sierpnia – 10 września 1914 r.*, [w:] *Z dziejów Kielc...*, s. 11–13.

55 *Kielce miasto legionów...*, s. 116. Kielce podlegały wówczas DOKP w Radomiu.

56 W 1929 r. nadano mu nazwę placu Niepodległości.

57 Na uroczystość zaproszono Prezydenta RP Ignacego Mościckiego oraz Marszałka Józefa Piłsudskiego, stąd w części popularnych opracowań pojawiają się informacje jakoby pomnik miał zostać odsłonięty przez I. Mościckiego. W rzeczywistości ich delegatami byli: szef Kancelarii Wojskowej płk Jan Głogowski i dowódca Okręgu Korpusu 10 gen. Andrzej Galica. W uroczystości brali też udział: minister komunikacji Alfons Kühn oraz: poseł na Sejm Tadeusz Mazurkiewicz i senator Leon Lempke (BBWR). Świadczy to o randze uroczystości i znaczeniu pomnika dla społeczeństwa. Projektantem pomnika był Czesław Czapski – bratanek zawiadowcy kieleckiej stacji, student architektury na Politechnice Warszawskiej. *Kielce miasto Legionów...*, s. 115.

58 Jedna z tablic współcześnie odbudowanego pomnika przedstawia napis: *1918–1928 W DZIESIĘCIOLECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI POMNIK UFUNDOWALI KOLEJARZE.*

We wrześniu 1939 r. podzielił typowy los polskich symboli narodowych i został zniszczony przez wkraczające do Kielc wojska niemieckie[59]. Podczas wrześniowego bombardowania poważnie uszkodzone zostało także południowe skrzydło dworca[60] oraz część korpusu głównego. W ramach przeprowadzonej podczas niemieckiej okupacji odbudowy na przełomie lat 1940–1941, dworzec otrzymał nieco uproszczone, zmodernizowane kształty. Zlikwidowano półkoliste zwieńczenia okien górnej kondygnacji bocznych pawilonów, zastępując je prostokątnymi. Przebudowano także zwieńczenie części centralnej, likwidując umieszczony na osi fasady wykusz z herbem miejskim. Po wojnie zamurowano ulokowane bezpośrednio pod nim wyjście na taras. W miejscu dawnego wykuszu i portfenetru, w oprawie uproszczonej aediculi, umieszczono tarczę herbową z polskim orłem pozbawionym, zgodnie z ówcześnie obowiązującą wersją, korony, a poniżej herb miasta Kielce (il. 24). Dworzec w tej formie służył do 1966 r., kiedy to został rozebrany i zastąpiony działającym od 1971 r. nowym budynkiem, w żadnej mierze nie nawiązującym pod względem architektonicznym do swego poprzednika. Natomiast Pomnik Niepodległości, po przeszło 60 latach, doczekał się odbudowy. Odsłonięto po go raz drugi w listopadzie 2002 r., staraniem żołnierzy Armii Krajowej i Komitetu Odbudowy[61]. Zamieszczona na cokole odtworzona tablica zawiera napis: *w tym miejscu 12 sierpnia 1914 r. padły pierwsze strzały w walce o niepodległość*. W przestrzeni dworcowej znajdziemy jeszcze inne akcenty związane z tematem opracowania. Pierwszy, to zamieszczona na elewacji frontowej tablica poświęcona pamięci Marszałka, stanowiąca replikę ideową inwestycji przedwojennej, odsłoniętej w pierwotnej wersji 8 sierpnia 1934 r. w 20. rocznicę *wkroczenia do Kielc na czele pierwszych żołnierzy Rzeczypospolitej*[62], odtworzona po zniszczeniach wojennych z inicjatywy kolejarzy i odsłonięta 11 listopada 1995 r.[63] Druga, wykonana z białego marmuru i zawieszona przy wejściu na elewacji od strony torów, przypomina o zasługach kolejarzy pomordowanych i poległych w latach 1939–1945[64].

59 Pomnik uległ częściowemu zniszczeniu podczas bombardowania, pozostałości niemieccy okupanci nakazali rozebrać.

60 Rejon dworca, jako punkt strategicznie ważny, bombardowany był w pierwszych dniach września kilkakrotnie, zniszczono nie tylko budynki dworcowe, ale cały węzeł kolejowy. Okupanci odbudowali stację w celu wykorzystania jej do transportu wojskowego.

61 O znaczeniu w przestrzeni urbanistycznej tego typu symboli może świadczyć fakt, iż do odtworzenia pomnika wykorzystano jego przedwojenną fotografię przechowywaną podczas okupacji w zakopanym w piwnicy metalowym pudełku. *Kielce miasto Legionów...*, s. 122.

62 Napis umieszczony na tablicy brzmi: *Pierwszemu Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu w 20 rocznicę wkroczenia do Kielc na czele pierwszych żołnierzy Rzeczypospolitej Polskiej w hołdzie Kolejowe Przysposobienie Wojskowe w Kielcach 1914 – 8 VIII – 1934.*

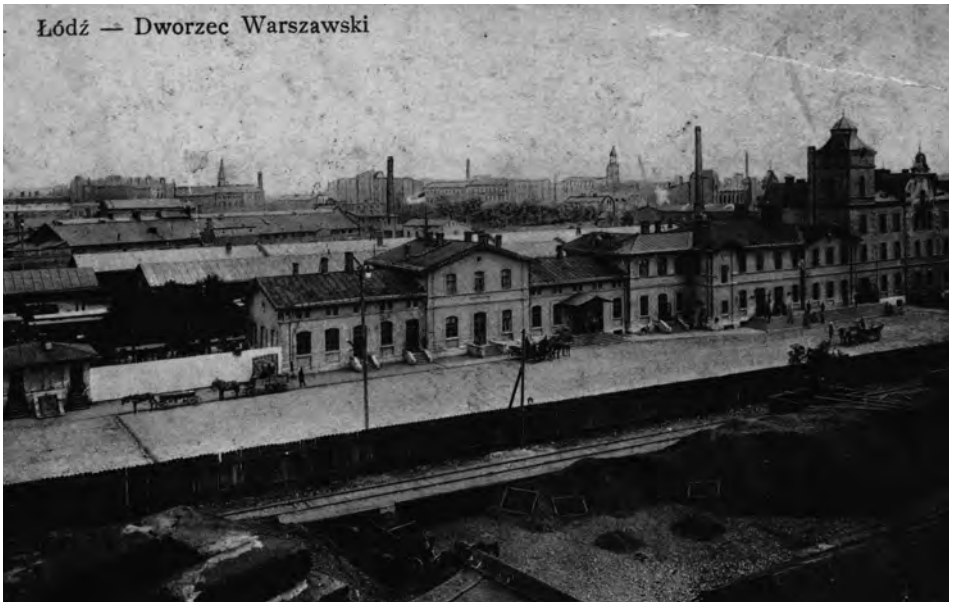
63 Tablicę ufundowano z inicjatywy węzła PKP Kielce przy pomocy Związku Strzeleckiego „Strzelec" i Stowarzyszenia Ochrony Dziedzictwa Narodowego. C. Jastrzębski, K. Otwinowski, M. Otwinowska, *Miejsca pamięci narodowej w Kielcach*, Kielce 2010, s. 69.

64 *W czasie II wojny światowej kolejarze węzła kieleckiego wspomagali ruch oporu, m.in. przekazując szczegółowe informacje o kursach pociągów, zwłaszcza transportów wojskowych, przejeżdżających przez miasto. Poddawani byli za to nie tylko represjom okupanta, ale często oddawali daninę własnego życia.* C. Jastrzębski, K. Otwinowski, M. Otwinowska, *Miejsca pamięci...*, s. 139.

Il. 23. Kielce, uroczystość odsłonięcia Pomnika Niepodległości, 3 listopada 1929 r., ze zbiorów Muzeum Historii Kielc, fot. Krystian Kangier (?)

Il. 24. Kielce, dworzec w latach pięćdziesiątych XX w., ze zbiorów Stacji Muzeum

Il. 25. Radom, dworzec, szczegół elewacji południowej – godło, fot. J. Maraśkiewicz, 2014 r., ze zbiorów Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Radomiu



Il. 26. Dworzec Łódź Fabryczna, pocz. XX w., ze zbiorów Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi

Il. 27. Dworzec Łódź Fabryczna po przebudowie z lat dwudziestych XX w., fot. przed 1939 r. kolekcja Wł. Pfeiffera, ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi

Il. 28. Tarnowskie Góry, dworzec. ok. 1915–1921, pocztówka z kolekcji Jacka Kalke

Il. 29. Tarnowskie Góry, dworzec, ok. 1930 r., pocztówka z kolekcji Jacka Kalke

Il. 30. Tarnowskie Góry, dworzec, ok. 1939–1943, pocztówka z kolekcji Jacka Kalke

Il. 31. Opole, dworzec, fot. Zbigniew Bereszyński

Il. 32. Opole, dworzec, szczegół fasady holu wejściowego, fot. Zbigniew Bereszyński

Il. 33. Opole, dworzec, pocz. XX w., ze zbiorów Stacji Muzeum

Il. 34. Dworzec Gdańsk Główny (1896–1900), fot autorka 2016 r.

Dworzec radomski[65] nie ucierpiał w czasie II wojny światowej. W ramach nieznacznej powojennej przebudowy miejsce okna w wystającej ponad linię okapu półkolistej wystawce dachowej, zwieńczonej wspartą na konsolach arkadą, zajęło tondo z polskim godłem narodowym, któremu dopiero podczas kompleksowego remontu dworca w 2012 r.[66] nałożono koronę (il. 25). W tym samym czasie odnowiono także pozostałe akcenty dokumentujące związki kolei z historią Polski, a mianowicie umieszczone na elewacji od strony peronów kommemoratywne tablice. Pierwsza upamiętnia przejęcie stacji przez władze polskie 3 listopada 1918 r., druga – radomskich kolejarzy zamordowanych przez hitlerowców[67].

Pierwsze dworce w Kielcach i Radomiu wyszły spod ręki warszawskiego architekta Adolfa Schimmelpfeniga (1834–1896)[68], autora kilku innych budynków kolejowych[69], pośród których dla omawianego tematu istotny jest pierwszy dworzec miasta Łodzi, na linii fabryczno-łódzkiej, zbudowanej w 1865 r.[70] i łączącej się w Koluszkach z koleją warszawsko-wiedeńską[71]. Dworzec Schimmelpfeniga, nazywany był „warszawskim", „wschodnim" lub dworcem Kolei Fabryczno-Łódzkiej. Obowiązująca do dziś, przejęta z określenia linii kolejowej, nazwa „Łódź Fabryczna" została mu nadana dopiero w 1902 r. po otwarciu drugiej łódzkiej stacji na linii warszawsko-kaliskiej. Pierwszy budynek dworca złożony był z trzech segmentów – centralnego, dwukondygnacyjnego, krytego dwuspadowym dachem w układzie szczytowym i dwu parterowych pawilonów bocznych zadaszonych w układzie kalenicowym. Do tego budynku, od strony zachodniej, przylegał dwukondygnacyjny gmach[72]. Był to obiekt kryty wielospadowym dachem o elewacji rozczłonkowanej dwoma ryzalitami – jedno-

65 Obiekt wpisany jest do rejestru zabytków pod nr. rej.: 376/A/88 z 4 kwietnia 1988 r.

66 Znaczniejsze przekształcenia wewnętrzne przyniósł budynkowi remont z lat 1989–1992, w ramach którego bez zmiany pozostawiono jedynie ściany zewnętrzne i konstrukcję dachu. WUOZ w Radomiu (dalej: WUOZR), *Budynek Dworca Kolejowego*, karta ewidencyjna obiektu, oprac. J. Maraśkiewicz, 2014 r., Sygn. 453/2014.

67 *Encyklopedia Radomia*, red. M. Olifirowicz, Radom 2009, s. 110.

68 Studiował w warszawskiej Szkole Stuk Pięknych, praktykował u Henryka Marconiego (1792–1863). Był autorem wielu projektów architektury sakralnej i mieszkaniowej (kamienic) realizowanych głównie w okolicach stolicy. Szerzej: K. Stefański, *Ludzie którzy zbudowali Łódź. Leksykon architektów i budowniczych miasta (do 1939 r.)*, Łódź 2009, s. 151.

69 Autorzy biografii architekta wymieniają dworzec na stacji Koluszki oraz wspominają ogólnie budynki kolejowe przy opisywanej linii Iwangrodzko-Dąbrowskiej. Z pewnością należą do nich dworzec kielecki i radomski.

70 Budowę 26-kilometrowej linii z Koluszek do Łodzi przeprowadzono w rekordowym tempie trzech miesięcy od września do listopada 1865 r. Ruch towarowy otworzono 19 listopada 1865 r., przewozy pasażerskie 1 czerwca 1866 r. WUOZ w Łodzi (dalej: WUOZŁ), *Dworzec Łódź Fabryczna*, Karta Ewidencyjna, oprac. E. Szelągowska.

71 Pierwsza stacja zlokalizowana była przy ulicy Dzikiej, obecnie ul. Sienkiewicza. Na wniosek prezesa Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej (*Общество Лодзинской Фабричной Желѣзной Дороги)* Jana Gottlieba Blocha (1836–1902), w celu zmniejszenia kosztów budowy linii, dworzec przesunięto w kierunku wschodnim, w miejsce w którym funkcjonował przez późniejsze lata. WUOZŁ, *Dworzec Łódź Fabryczna...,* p. 12.

72 K. Kowalczyński podaje, iż drugi budynek stanowił dobudowany w 1898 r. gmach dyrekcji z poczekalniami na parterze. K. Kowalczyński, *Łódź, której nie ma*, Łódź 2015, s. 14.

i trójosiowym. Na przełomie wieków[73] dworzec rozbudowano o kolejny człon, dostawiając od strony zachodniej trójkondygnacyjny budynek biurowy[74] z trzema ryzalitami, z których pierwszy od strony wschodniej tworzyła czterokondygnacyjna, jednoosiowa, kryta hełmem wieża. Pozostałe ryzality wieńczyły dekoracyjne neorenesansowe – manierystyczne szczyty (il. 26). Po I wojnie wyeksploatowany przez Niemców dworzec wymagał gruntownego remontu, w ramach którego pod koniec lat dwudziestych XX w. całemu obiektowi nadano formy renesansowe, ujednolicając jego formę stylistyczną. Budynek środkowy podniesiono o jedną kondygnację, a ryzality zwieńczono podobnymi do zastosowanych w części zachodniej neorenesansowymi szczytami[75]. Podobnie budynek wschodni otrzymał dodatkową kondygnację, zarówno w pierwotnie parterowych częściach bocznych, jak i w centralnej, która podwyższona do dwu pięter otrzymała nowe czterospadowe przekrycie i cztery dekoracyjne szczyty[76]. Zlikwidowano wieżę, w której miejscu powstał centralny trójosiowy wejściowy ryzalit. Jego szczyt udekorowano płaskorzeźbą orła w koronie. Umieszczono ją w okrągłym polu pod gzymsem kordonowym szczytu (il. 27). Fasada dworca przetrwała II wojnę światową. Pozbawiono ją jednak polskiego godła, które już nigdy na nią nie powróciło. W 2012 r. historyczny budynek dworca rozebrano. Projekt nowego, wielkoskalowego obiektu wzniesionego na jego miejscu (2016) obejmował odtworzenie historycznej elewacji w nieco innej lokalizacji i atektonicznym układzie[77]. Zalecone przez konserwatora prace obejmowały zdjęcie odcisków form detali zabytkowej fasady, nie uwzględniały jednak nieodtworzonej po wojnie płaskorzeźby polskiego godła.

Kolejnym, wartym zauważenia obiektem kolejowym, w którego wystroju architektonicznym znalazło się godło Polski jest dworzec w Tarnowskich Górach, wzniesiony na linii łączącej Opole z Tarnowskimi Górami, a w ten sposób z linią Wrocław-Mysłowice[78], zbudowanej przez Towarzystwo Kolei Opolsko-Tarno-

73 K. Kowalczyński (tamże, s. 14), pisze, że około 1905 r. Jak wynika z dokumentacji ikonograficznej przed 1904 r. (na pocztówce z zapisem 1904 r. dobudowana bryła budynku zachodniego już istnieje). K. Stefański, a za nim A. Misztal, a także dokumentacja konserwatorska wskazuje natomiast 1898 r. jako datę rozbudowy dworca o trzeci człon, a drugi łączy czasowo z powstaniem pierwszego. K. Stefański, *Jak zbudowano przemysłową Łódź: architektura i urbanistyka miasta w latach 1821–1914*, Łódź 2001, s. 152; A. Misztal *Osobowe dworce kolejowe Łodzi – przeszłość i teraźniejszość*, „Sztuka Polski Środkowej – studia" V, Łódź 2011, s. 133; WUOZŁ, *Dworzec Łódź Fabryczna...*, p.12.

74 K. Stefański pisze, iż był to budynek z poczekalnią, biurami i mieszkaniami służbowymi. K. Stefański, *Jak zbudowano przemysłową Łódź...*, s. 152.

75 Szerzej: A. Misztal, *Osobowe dworce...*, s. 129–139, 132–136.

76 K. Kowalczyński, *Łódź, której nie ma...* s. 14.

77 Elewacje „wywrócono na drugą stronę" i skierowano ku wnętrzu holu z kasami biletowymi, których oprawę stanowią.

78 Linia długości 193,3 km budowana była odcinkami przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft*, OSE) od strony Wrocławia od 1841 do 1846 r. (1841 r. – wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę dworca we Wrocławiu, 1842 r. – oddanie pierwszego odcinka Wrocław – Oława, 1843 r. – przedłużenie do Opola, 1845 r. – do Gliwic). Inne połączenie Tarnowskich Gór z linią OSE było w Chebziu. M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 24, J. Moszny, *Miasto pod panowaniem Pruskim i w obrębie II Rzeszy Niemieckiej (1763–1918). Życie gospodarcze*, [w:] *Historia Tarnowskich Gór*,

góskiej (*Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn Gesellschaft*, OTE). Podobnie jak w Łodzi Fabrycznej pierwsza stacja tarnogórska otwarta w 1857 r. funkcjonowała w nieco innym miejscu. Obecna lokalizacja jest konsekwencją przystosowania jej do roli stacji rozrządowej dla górnośląskich kopalń. Państwowa pruska administracja kolejowa (po upaństwowieniu towarzystw kolejowych, *Königlich Preußische Staatseisenbahnen*), w latach 1884–1888 zbudowała tu nowy dworzec w stylu neorenesansowym, według projektu wrocławskiego architekta Roberta Hönscha[79]. Dwukondygnacyjny budynek o jedenastoosiowej fasadzie, z łukowo zwieńczonymi otworami przyziemia, dekoracyjnymi opaskami i gzymsami nadokiennymi prostokątnych otworów piętra, wzbogacają wyraziste gzymsy (wieńczący i pośredni), oraz korynckie pilastry dynamizujące wyższą kondygnację. Całości dopełnia górująca nad środkowym ryzalitem pseudoattyka z tralkową balustradą i półokrągłym naczółkiem z zegarem i muszlowym zdobieniem. W środkowym trójosiowym ryzalicie dworca, nad gzymsem kordonowym, umieszczono trzy herby: Wrocławia – stolicy Śląska, z którą dzięki kolei połączono miasto, Prus – jako że tereny te należały wówczas do Królestwa Prus, oraz lokalne godło Tarnowskich Gór (il. 28). Dopiero kiedy po powstaniach śląskich i plebiscycie, miasto zostało przyłączone do Polski, miejsce pruskiego orła w środkowej tarczy zajęło godło Polski[80] (il. 29). W czasie II wojny światowej dworzec nie uległ poważniejszym zniszczeniom, jednakże w czasie okupacji niemieckiej miejsce polskiego orła zajął zegar (il. 30). Obecnie znów widnieje tam herb Polski[81].

Wspominana linia Wrocław-Mysłowice, już w 1843 r., czyli prawie 15 lat przed otwarciem stacji w Tarnowskich Górach, dotarła do Opola, leżącego w owym czasie również w granicach Królestwa Prus. I tu miejsce pierwszej stacji uległo z czasem relokacji. Pod sam koniec XIX w. wybudowano nowy dworzec[82]. Kompleks dwu niezależnych budynków rozdzielonych pasmem torów przypisywany jest berlińskiemu architektowi Paulowi Thoemerowi (1851–1918).

red. J. Drabina, Tarnowskie Góry 2000, s. 198; *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, Warszawa 1929, s. 6.

79 Gmach dworca oddano do użytku 10 października 1888 r. J. Moszny, *Miasto pod panowaniem pruskim...*, s. 202; Z. Krzykowska, *Zabytki architektury i sztuki*, [w:] tamże s. 333. W obu przytaczanych rozdziałach znajdziemy różne inicjały imienia architekta: B i R. Imię Robert podaje T. Liszaj, *Zabytkowe dworce w Polsce*, Bielsko Biała 2011, s. 93–96 oraz P. Nadolski, *Tarnowskie Góry na starych pocztówkach*, Radzionków 2009, s. 34.

80 J. P., *Dworcowe Herby*, „Kronika Tarnogórska" 3, 1999. Warto podkreślić, że w okresie dwudziestolecia międzywojennego Tarnowskie Góry odgrywały szczególną rolę w kolejnictwie będącym na służbie krajowej gospodarki. To tu rozpoczynała swój bieg magistrala węglowa łącząca Śląsk z nowo powstałym polskim portem w Gdyni. W tym też okresie gospodarka miasta rozwijała się głównie w oparciu o transport kolejowy. PKP stało się podstawowym pracodawcą w mieście i okolicy, a kolejarze główną grupą zawodową. B. Cimała, *Tarnowskie Góry w okresie międzywojennym (1918–1939). Życie gospodarcze,* [w:] *Historia Tarnowskich Gór...*, s. 386, J. Kowolik, L. Subocz, *Wczoraj, dziś i jutro węzła kolejowego Tarnowskie Góry*, „Eksploatacja Kolei" 1989, nr 6, s. 116–117.

81 M. Filak, *Kolej w historii Tarnowskich Gór w okresie XIX i XX wieku*, „Montes Tarnovicensis" 2008, nr 28; tenże, *Tarnogórski dworzec kolejowy*, „Montes Tarnovicensis" 2008, nr 33.

82 Obiekt datowany jest na lata 1898–1900, ale jego fotografia widnieje już na karcie pocztowej z 1899 r. Można przyjąć, iż na przełomie wieków trwały jeszcze prace wykończeniowe.

Eklektyczny, ceglano-wapienny obiekt z piaskowcową dekoracją prezentuje stylistykę charakterystyczną dla neorenesansu niemieckiego z elementami neogotyku i secesji (il. 31). Dworzec posiada rozbudowaną, wykonaną w piaskowcu dekorację heraldyczną, zdobiącą szczyt hali głównej i fasadę holu wejściowego. Rozmieszczono na niej symetrycznie godło Śląska i miasta Opole[83] (il. 32). Na osi, poniżej ulokowanego w wystawce dachowej zegara, widnieje wykonana w brązie, wielkowymiarowa płaskorzeźba orła z okresu PRL. Dokumentacja ikonograficzna z początku XX w. (il. 33) ukazuje w tym polu największą jasną płycinę – najprawdopodobniej rzeźbioną w piaskowcu podobnie jak oba boczne herby, którą, podobnie jak w Tarnowskich Górach, wypełnia płaskorzeźba pruskiego orła królewskiego[84]. We wnętrzu obiektu drewniane, eklektyczno-secesyjne, płaskorzeźbione dekoracje heraldyczne krajów i dynastii niemieckich, ubogacają słupy przęseł holu z kasami.

Zbliżony pod względem stylistycznym, aczkolwiek bardziej rozbudowany, dworzec otrzymał z końcem XIX w Gdańsk. Budynek wzniesiono według projektu Alexandra Rüdlla (1852–1920)[85] i wspomnianego już Paula Thoemera[86], w estetyce charakterystycznej dla niemieckiego neorenesansu, który, uznawany przez krótki czas za styl narodowy zjednoczonego cesarstwa[87], stał się niemal obowiązujący dla większości budowli wznoszonych w Gdańsku na przełomie XIX i XX w.[88] (il. 34). Zastosowana w elewacjach czerwona cegła kontrastująca

83 Szerzej: Z. Bereszyński, *Architektura kolejowa w historii, krajobrazie i układzie przestrzennym Opola*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne...*, s. 63–64.

84 Miejscowe linie miały status pruskich kolei królewskich, więc mimo że materiał ilustracyjny nie pozwala na dokładne odczytanie kształtów szczegółów dekoracji, trudno przypuszczać, by był to niemiecki orzeł cesarski.

85 Alexander Rüdell był autorem wielu projektów dworców kolei pruskich, spośród których największe podobieństwo do dworca gdańskiego możemy dostrzec w budynkach dworców w Essen i w Stralsund (mniej dekoracyjnym z dominacją motywów neogotyckich), w nieco odmiennych ze względu na kamienną okładzinę elewacji, ale bardzo zbliżonych formalnie obiektach w Krefeld i Worms, czy wprowadzającym więcej wątków secesyjnych Wiesbaden. Podobny dworzec, aczkolwiek różniący się detalem i formą rozczłonkowania, posiada francuskie miasto Colmar, które w czasie jego powstania, zgodnie z ustaleniami traktatu frankfurckiego (1871) po wojnie francusko-pruskiej było we władaniu Cesarstwa Niemieckiego. Budowa dworca miała miejsce w latach 1903–1906, pod nadzorem arch. Dietricha i Theodora Stoeckichta z inspiracji i z wykorzystaniem planów dworca gdańskiego; otwarcie nastąpiło 1 maja 1907 r. Wielkie podobieństwo do gdańskiego wykazują także dworce w Bad Homburg oraz Metz. Ciekawostką jest natomiast wzorowany na gdańskim dworcu pałac ślubów, powstały w 1984 r. w japońskiej miejscowości Imari.

86 Architekci pracowali w Ministerstwie Robót Publicznych w Berlinie. Budową kierował gdański architekt Georg Cuny, odpowiedzialny także za wykonanie rysunków roboczych. M. Michalczonek, J. Szczepański, *Dworzec Gdańsk Główny*, hasło w: *Encyklopedia Gdańska*, Gdańsk 2012. Paul Thoemer, poza omawianymi budynkami w Gdańsku i (prawdopodobnie) Opolu, zaprojektował także dworzec w Haale.

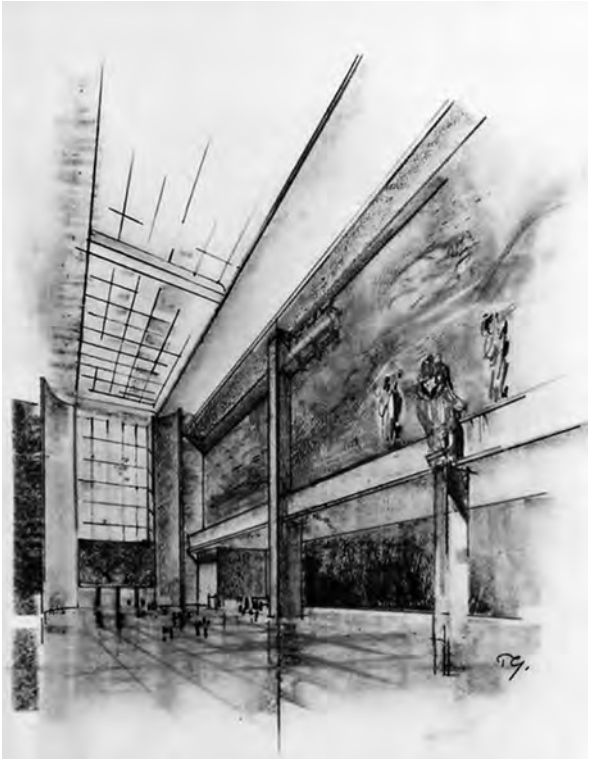
87 W niemieckich budowlach publicznych neorenesans, który zastąpił oficjalny styl neogotycki, dość szybko został zdeprecjonowany i sprowadzony do stylu mieszczańskiego. M. Omilanowska, *Nacjonalizm a style narodowe w architekturze Europejskiej XIX i początku XX wieku*, [w:] *Nacjonalizm w sztuce i historii sztuki 1789–1950...*, s. 148, za: D. Dolgner, *Die nationale Variante der Neurenaissance in der deutschen Architektur des 19. Jahrhunderts*, „Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar", 1973, Heft 2, s. 155–166.

88 M. Omilanowska, *Problematyka identyfikacji narodowej i regionalnej na przykładzie architektury Gdańska lat 1871–1914. Gdańska czy(li) niemiecka?*, [w:] *Mecenat artystyczny a oblicze miasta*, red. D. Nowacki, Kraków 2008, s. 175.

Il. 35. Dworzec Gdańsk Główny, wschodni szczyt hali, fot. autorka 2016 r.

Il. 36. Dworzec Gdynia Osobowa (1923–1926), pocztówka ze zbiorów Stacji Muzeum

Il. 37. Dworzec Morski w Gdyni (1933), lata trzydzieste XX w., ze zbiorów Stacji Muzeum



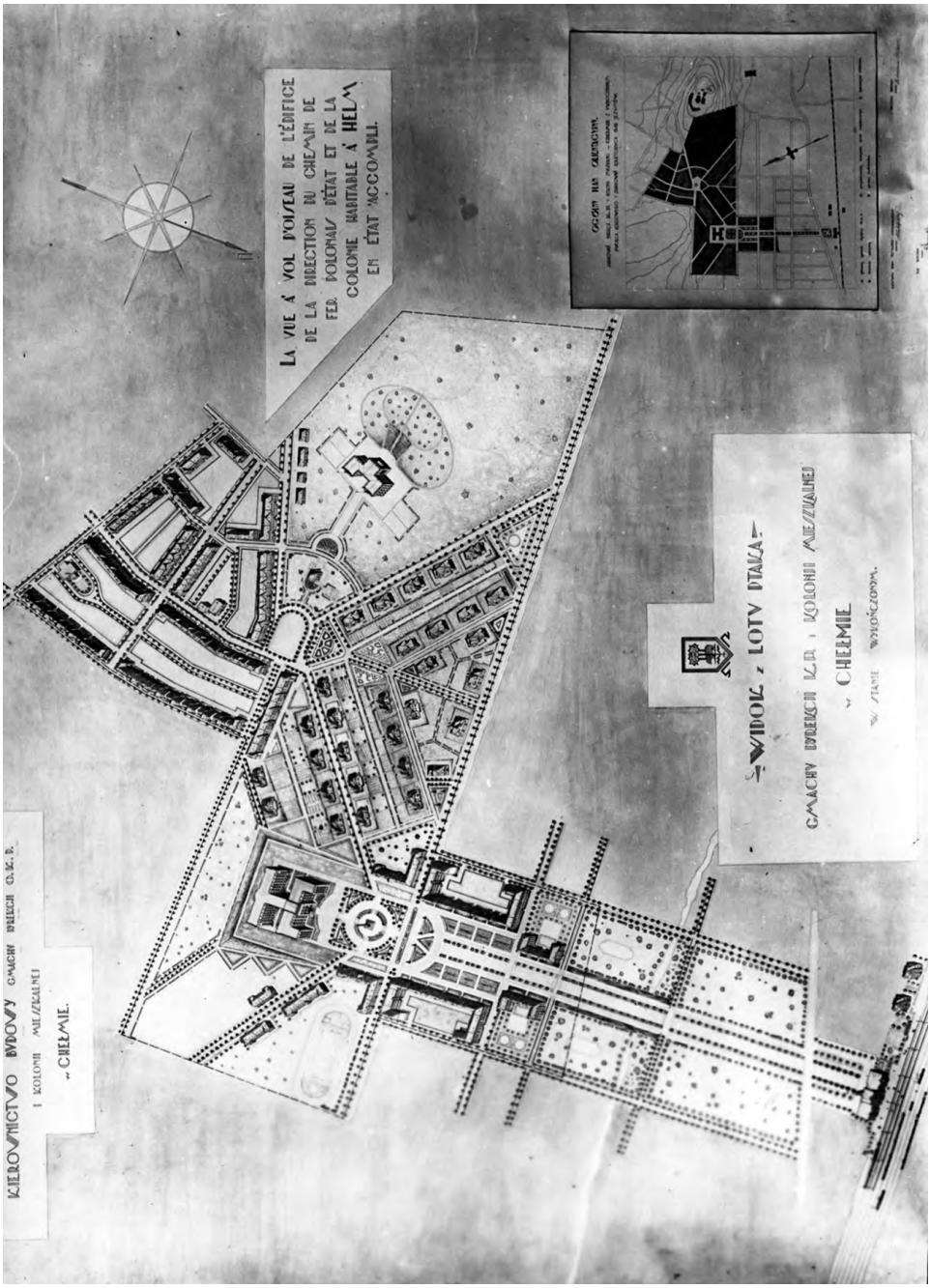
Il. 38. Budowa kolejowego dworca głównego w Warszawie, 1939 r. Perspektywa wnętrza hali odjazdowej w: *Dwudziestolecie Komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939, kolorowa wkładka pomiędzy s. 160 i 161

z piaskowcem przywodzi na myśl, dominujący w gdańskiej architekturze na przełomie XVI i XVII w., niderlandzki manieryzm. Budowę obiektu rozpoczęto w 1896 r. W 1900 r. bryłę budynku dopełniła 48-metrowa wieża zegarowa z dekoracyjnym hełmem, przypominającym ten górujący na pobliskim kościele św. Katarzyny[89], pełniąca jednocześnie funkcję wieży ciśnień[90]. Otwarcie gmachu nastąpiło 30 października 1900 r. Wśród detali wystroju fasady nie zabrakło elementów symboliki narodowej. Wschodni szczyt hali gdańskiego Dworca Głównego ozdobiono herbem Prus, który po przejęciu go przez PKP[91] ustąpił miejsca godłu Polski[92] (il. 35).

Przez wzgląd na niepewne stosunki z Wolnym Miastem Gdańskiem rząd Polski podjął decyzję o budowie portu w Gdyni. Uchodzące za największą inwestycję okresu międzywojennego nowe miasto portowe, wykształcone z niewielkiej osady rybackiej, stało się jednocześnie popularnym kurortem. Rozwijająca się Gdynia otrzymała dwa dworce kolejowe: osobowy oraz morski – związany z portem. Dworzec osobowy powstał w latach 1923–1926, jako jeden z najoryginalniejszych projektów Romualda Millera. Stanowił, jak o nim pisano, *połączenie motywów miejscowych gdańskich z motywami późnego polskiego renesansu i graniczącego z nim baroku*[93]. W górnej partii dominującego, a zarazem niosącego przebłyski rodzącego się modernizmu, frontalnego szczytu, umieszczono wielkoformatową płaskorzeźbę, stanowiącą artystyczną interpretację polskiego orła (il. 36). Podobną dekorację zamieszczono na szczycie naprzeciwległym – od strony torów.

Jednocześnie, już w 1933 r., na doprowadzonej do portu linii kolejowej otworzono drugi w mieście, modernistyczny Dworzec Morski[94]. Na płaskich, nieco wyniesionych bocznych częściach symetrycznej, trójczłonowej fasady dworca, pociętej w części środkowej żelbetowymi lizenami, umieszczono dwie płaskorzeźby polskich orłów w koronie (il. 37). Ponad nimi ulokowano flagowe maszty. We wnętrzach dworca umieszczono ponadto dwie tablice pamiątkowe, poświęcone Józefowi Piłsudskiemu i Ignacemu Mościckiemu. Na przekrytym

89 M. Michalczonek, J. Szczepański, *Dworzec Gdańsk Główny*.
90 Ł.A. Madziar, *Przedwojenne koleje. Najpiękniejsze fotografie*, Warszawa 2011, s. 14.
91 Zgodnie z decyzją Międzysojuszniczej Komisji Podziału Mienia zarząd nad liniami kolejowymi i kompleksem dworcowym II Wolnego Miasta Gdańska (na który składały się budynek dworca oraz utworzonej 1 grudnia 1920 r. Dyrekcji Kolei Wolnego Miasta), przejęły polskie koleje państwowe. Na bazie istniejącej placówki utworzono Dyrekcję Kolei Państwowych w Gdańsku (1921–1929), noszącą w latach 1929–1933 nazwę Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych Gdańsk. M. Michalczonek, W. Szymański, *Dyrekcja Kolei*, hasło w: *Encyklopedia Gdańska...*
92 Początkowo w formie dekoracji tymczasowej.
93 *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 160; szerzej: A. Tejszerska, *Styl narodowy...*, s. 273–274.
94 Projekt budynku opracowała spółka „Dyckerhoff & Widmann". Uroczystość poświęcenia budynku odbyła się w grudniu 1933 r., M. Sołtysik, *Gdynia...*, s. 192, za: *Karta Ewidencyjna Dworca Morskiego*, oprac. E. Stieler, kwiecień 1988 r., archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku. Szerzej o projekcie inwestycji: R. Szajer, *Zamierzenia kolejowe w Gdyni w związku z budową portu i rozwojem miasta*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 3, s. 78–80.



Il. 39. Chełm, Osiedle Dyrekcja (1930–1932)

żelbetową kopułą dziedzińcu, ustawiono popiersie Marszałka[95]. Położenie dworca przy granicy morskiej, nadawało mu szczególnego charakteru. Symbolizujące nasz kraj orły, tworzące zewnętrzną plastyczną dekorację gmachu, witały i żegnały podróżnych i emigrantów. Podczas okupacji godła i wszelkie polskie narodowe akcenty zamieszczone na terenie dworca zostały przez Niemców zniszczone. Także sam budynek uległ poważnym uszkodzeniom. Kolejne lata przyniosły zmiany technologii transportowych[96]. Wraz z ustaniem ruchu transatlantyckiego dworzec utracił swoją rolę. W ostatnich latach historyczny budynek dworca został wyremontowany i zaadaptowany do nowej, ale idealnie wpisującej się w kontekst miejsca funkcji – Muzeum Emigracji. Do pierwotnej formy przywrócono fasadę obiektu, na której znów, po przeszło 50 latach, zawisły kamienne płaskorzeźby polskich orłów w koronach.

Dekoracje plastyczne dworców, wiążące w symboliczny sposób kolej z państwem, nie ograniczały się jedynie do umieszczania w ich wystroju artystycznych interpretacji polskiego godła i pamiątkowych tablic. Najbardziej rozbudowany, na szeroką skalę zakrojony program artystyczny[97], niemalże w całości dedykowany naszej Ojczyźnie posiadał projekt Dworca Głównego w Warszawie. Pierwsze plany budowy dworca węzłowego, rozwiązującego problem komunikacji pomiędzy pięcioma niezależnymi dworcami czołowymi: Wiedeńskim, Kaliskim, Kowelskim, Petersburskim i Brzeskim, snuto już pod koniec XIX w. W 1913 r. prof. Aleksander Wasiutyński (1859–1944) sporządził projekt przebudowy, w którego realizacji przeszkodził wybuch I wojny światowej[98]. Do planów budowy nowego węzła powrócono w początkach lat dwudziestych[99]. W 1921 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych za pośrednictwem Koła Architektów ogłosiło pierwszy konkurs na opracowanie projektu centralnego dworca[100]. Problemy ekonomiczne spowodowały jednak odroczenie budowy o kolejne dziesięciolecie. Do realizacji projektu stworzenia przelotowego dworca węzłowego

95 Dziedziniec wykorzystywano także w celach nie związanych z ruchem kolejowym – jako salę balową dla gdyńskich elit. Z kolei sala odpraw służyła imprezom masowym, takim jak mistrzostwa świata w boksie. A. Szczerski, *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy środkowo-wschodniej 1918–1939*, Łódź 2010, s. 210.

96 W 1988 r. został wycofany ostatni kursujący polski transatlantyk.

97 Na jego realizację przeznaczono ponad 10% kosztu całej inwestycji. S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne pawilonu polskiego na wystawie w Nowym Yorku i Dworca Głównego w Warszawie,* „Nike" 1939, z. 2, s. 166.

98 J. Wołkanowski, *Projekt Dworca Głównego w Warszawie,* „Inżynier Kolejowy" 1931, nr 3, s. 73, 75.

99 Po I wojnie światowej opis projektu przebudowy prof. Aleksander Wasiutyński zamieścił na łamach „Kurjera Warszawskiego" z 20—22 września 1921 r. (Patrz: „Inżynier Kolejowy" 1939, nr 7, s. 304). Ogólne plany rozwoju komunikacji stołecznego miasta wraz z przebudową węzła kolejowego w ramach projektu wielkiej Warszawy znajdziemy także w późniejszym artykule S. Różańskiego, *Komunikacja*, „Architektura i Budownictwo" 1928, nr 11, s. 421–424.

100 J. Wołkanowski, *Projekt Dworca Głównego ...*, s. 73, 75. Konkurs ten wygrał Juliusz Nagórski, projektując neoklasyczny budynek z dwoma pawilonami bocznymi. L. Piskowski, *Dworzec Główny w Warszawie*, „Spotkania z Zabytkami" 2009, nr 12, s. 40–41. Jednakże, jak stwierdza J. Wołkanowski *chociaż konkurs dał w wyniku szereg ciekawych rozwiązań,* [...] *żaden z* [...] *projektów nie nadawał się do wykonania bez wprowadzenia do niego zasadniczych zmian".* J. Wołkanowski, *Projekt Dworca Głównego...*, s. 75.

powrócono pod koniec lat dwudziestych. W połowie 1928 r. rozpisano kolejny konkurs architektoniczny, który rozstrzygnięto 22 lutego 1929 r.[101] Zmodyfikowany projekt zwycięski Czesława Przybylskiego (1880–1936) Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło 4 lutego 1931 r.[102], a prace budowlane rozpoczęto w 1933 r.[103] (il. 38).

Gdyby budowy dworca nie przerwała II wojna światowa[104], zgodnie z wynikami rozpisywanych od 1938 r. konkursów[105], halę odjazdów zdobiłby, ustawiony na ceramicznym tle figuralnych symboli bogactw Polski, brązowy posąg Polonii[106] unoszącej orła, wykonany przez łódzkich rzeźbiarzy Elwirę i Jerzego Mazurczyków[107]. W hali przyjazdów znalazłyby się wapienne, alegoryczne płaskorzeźby ukazujące najważniejsze dziedziny pracy w Polsce[108], w interpretacji Józefa Klukowskiego (1894–1944)[109] oraz płycina *Warszawa stolica Polski* dłuta tego samego artysty. Halę bankietową miał zdobić cykl obrazów związanych tematycznie z Centralnym Okręgiem Przemysłowym, namalowanych przez Rafała Malczewskiego[110] (1892–1965), halę wejściową herby polskich ziem

101 *Protokół prac sądu konkursowego na projekt dworca głównego w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo" 1929, nr 4, s. 121–122.
102 C. Przybylski, *Dworzec Główny w Warszawie,* „Architektura i Budownictwo 1931, nr 2, s. 47.
103 D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego w Warszawie. O sztuce monumentalnej końca lat trzydziestych XX wieku*, [w:] „Biuletyn Historii Sztuki" 2007, nr 1–2, s. 73. L. Piskowski, *Dworzec Główny w Warszawie...*, s. 40 jako datę rozpoczęcia prac podaje 1932 r.
104 Zgodnie z planami, dworzec miał być oddany najpóźniej z początkiem 1940 r. Mimo że 6 czerwca 1939 r. na budowie wybuchł pożar, który zniszczył niemalże ukończoną halę odjazdów z częściowo zamontowaną dekoracją wnętrza (fragment mozaiki), nie powstrzymano dalszych prac. Przerwał je dopiero wybuch wojny i zniszczenia dokonane podczas wrześniowych bombardowań. Podczas wojny prowizorycznie odbudowany (1940) dworzec służył władzom okupacyjnym. Po upadku powstania w 1944 r. został wysadzony w powietrze. D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego...*, s. 101–102 z przypisami; T. Dzięgielewski, S. Jelnicki, *Parę słów o budowie dworca głównego*, (patrz: wstęp redakcji), „Architektura i Budownictwo 1939, nr 3, s. 8–13.
105 Były to konkursy: na opracowanie plastyczne centralnej części zachodniej ściany hali odjazdów z zastosowaniem mozaiki i płaskorzeźby, na kompozycje malarskie w poczekalni I i II klasy oraz barze, na projekt dwóch rzeźb na elewacji wschodniej dworca. T. Dzięgielewski, S. Jelnicki, *Parę słów...*, s. 9, 10, 11. S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166, 169.
106 Zgodnie z wybranym przez sąd konkursowy projektem prof. Felicjana Szczęsnego Kowarskiego (1890–1948), artysty rzeźbiarza Józefa Klukowskiego (1894–1944) i artysty malarza Jana Sokołowskiego (1899–1982), którzy zamienili sugerowaną w warunkach konkursowych płaskorzeźbę na posąg. S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 167, 168. T. Dzięgielewski, S. Jelnicki, *Parę słów...*, s. 11.
107 S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 168, 169. T. Grygiel, *Elwira i Jerzy Mazurczykowie – rzeźba (katalog całokształtu dorobku artystów)*, Łódź 1981.
108 Tj. rolnictwo, górnictwo, rybołówstwo, tkactwo, sztukę, budownictwo, wiedzę, oświatę i oczywiście kolejnictwo. S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166.
109 Część płaskorzeźb zamontowano jeszcze przed wybuchem pożaru w czerwcu 1939 r., T. Dzięgielewski, S. Jelnicki, *Parę słów...*, s. 10.
110 S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166. Prace Malczewskiego stanowiły część cyklu zatytułowanego *Centralny Okrąg Przemysłowy – reportaż malarski 1938*, składającego się z ponad 40 prac olejnych i akwarelowych prezentowanych w grudniu 1938 r. w Instytucie Propagandy Sztuki w Warszawie w związku z dwudziestą rocznicą odzyskania niepodległości. Artystyczny poziom prac Malczewskiego nie uzyskał wysokich ocen. J. Hulewicz relacjonując wystawę pisał: *wielka sztuka sławi rzecz wielką na wielką miarę, mała sztuka (a cóż dopiero reportażowa!) zdolna zdyskredytować i największą rzecz*. J. Hulewicz, *Wystawa w IPS. Krańce zygzaków artystycznych,* „Kurier Poranny" 1938, nr 351, s. 8, za: I. Luba, *Duch romantyzmu...,* s. 207–208.

i województw, poczekalnię – sgraffito Edwarda Menteuffela (1908–1940) *Miasta polskie*, stanowiące interpretację sugerowanego w warunkach konkursowych tematu *Szlak Wisły*[111], a bar – sgraffito Adama Kossowskiego przedstawiające pełne zwierzyny polskie bory[112].

Dekoracja nawiązująca do szeroko pojętej polskiej państwowości przyjmowała różnorodne formy wyrazu. Poczekalnię III klasy proponowano np. wyłożyć płytkami ceramicznymi o motywach inspirowanych sztuką ludową[113], wykonanymi według projektu Zygmunta Karolaka (1905–1999).

Na dworcu znalazłyby się aż trzy przedstawienia Marszałka Piłsudskiego: w sali recepcyjnej posąg dłuta Stanisława Ostrowskiego[114], zaś w sali zjazdów portret malarski autorstwa Zygmunta Grabowskiego (1891/2–1939)[115] korespondujący z trójczęściowym witrażem zatytułowanym: *Hołd Armii dla wskrzesiciela Polski* Mieczysława Jurgielewicza[116].

Projektowany wystrój był artystyczną odpowiedzią na, sformułowane w warunkach konkursowych, bardzo wymowne założenia tematyczne. Do hali odjazdów zaproponowano motyw: *Polska – matka swoim dzieciom* oraz *Przez zjednoczenie do potęgi Polski*, do poczekalni: *Szlak Wisły od źródeł do ujścia*, *Warszawa stolica państwa*, *Historia komunikacji w Polsce* i *Zajęcia ludu polskiego*[117]. Wystrój dworca miał stanowić dzieło *obrazujące najwznioślejsze dążenia* współczesnego sobie pokolenia[118], choć jego efekty formalne nie wszystkich zachwycały. W zamieszczonej na łamach tygodnika „Kultura" recenzji czytamy, iż *plon konkursu nie jest budujący* [... a] *łatanie wszystkiego patetycznym gestem bardzo złe świadectwo wystawia projektodawcom*[119]. Bez względu jednak na ocenę wartości formalnych, gdyby w realizacji projektu Dworca Warszawa Główna nie przeszkodziła II wojna światowa byłby on z pewnością najczęściej odwiedzanym „muzeum narodowym", przypominającym wszystkim podróżnym na terenie jakiego państwa przebywają. Charakter oprawy dworca świadczyć może jednocześnie, że kolej chciała reprezentować nie tylko swoją instytucję, ale cały kraj. Projektowany z rozmachem wystrój dworca plasował budynek w szeregu najważniejszych obiektów państwowych, dla których zaproponowano podobną dekorację z wykorzystaniem sztuki monumentalnej. Były to

111 D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego...*, s. 97.
112 Tamże.
113 Tamże, s. 88, S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166.
114 Zgodnie ze zwycięskim projektem proponowanym przez zespół prof. Felicjana Kowarskiego. D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego...*, s. 88.
115 S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166.
116 Tamże.
117 D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego...*, s. 94, 96.
118 Tamże, s. 94. Za: *Reprezentacyjny Dworzec Główny w stolicy będzie ukończony w początkach 1940 r. Konkurs na monumentalną rzeźbę w centralnej hali odjazdowej*, „Gazeta Polska" 1939, nr 28, s. 6.
119 *Projekt profesora Kowarskiego to piękna kolorystycznie mozaika w stylu jego plafonów w M.S.Z. rzeźby Klukowskiego są dołatane, bez uzasadnienia tematycznego ani kompozycyjnego, też zresztą nie przedstawiając wielkich walorów formalnych. Przegląd kulturalny. Rzeźby na Dworcu Warszawskim*, „Kultura – tygodnik literacki, artystyczny i społeczny" 1939, nr 13, s. 6.

gmachy: Sejmu II Rzeczpospolitej, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Sejmu Śląskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie i w Wilnie[120].

Warto zauważyć, że bez względu na położenie polityczne, wszystkie przedstawione w opracowaniu, powstałe pod koniec XIX, bądź z początkiem XX w. budynki dworcowe łączy stylistyka neorenesansowa w różnych odsłonach – czy to renesansu włoskiego (jak w Tarnowskich Górach), czy północnego (jak w przypadku Łodzi Fabrycznej), bądź tzw. niemieckiego (w Gdańsku i Opolu). Także dworzec pasażerski w Gdyni, mimo widocznych oznak nadchodzącego modernizmu, posiada neorenesansowe konotacje.

Odmienną, nie nawiązującą już do historyzmu, modernistyczną formę otrzymały natomiast reprezentatywne dla tematu obiekty powstałe w latach trzydziestych. Odmiennym, oryginalnym sposobem nawiązania w budownictwie kolejowym do motywów narodowych jest projekt urbanistyczny osiedla Dyrekcja w Chełmie oparty na planie przypominającym zarys polskiego godła. Inicjatywa budowy dzielnicy zrodziła się wraz z koncepcją przeniesienia radomskiej dyrekcji kolei do Chełma. Zmiany w administracji kolejowej ostatecznie zaniechano, ale osiedle częściowo powstało. Do wybuchu II wojny światowej, która przerwała i tę zahamowaną wcześniej kryzysem inwestycję, wzniesiono zabudowania ulokowane w planie na części korpusu i lewego skrzydła orła[121] (il. 39).

Przegląd wybranych obiektów wskazuje jednoznacznie, iż nierozerwalny związek kolei z państwem wielokrotnie znajdował wyraz w wystroju architektonicznym gmachów kolejowych. Choć dominacja tendencji przypada na czas dwudziestolecia międzywojennego, to, jak wskazują wcześniejsze przykłady pruskie i późniejsze doby PRL, zjawisko to występowało w znacznie szerszym kontekście czasowym i geopolitycznym. Sygnowanie obiektów publicznych formą i symboliką odwołującą się w bardzo bezpośredni sposób do treści państwowych i narodowych spotykało się także, zwłaszcza w drugiej dekadzie dwudziestolecia, z pewną krytyką. Władysław Schwarzenberg-Czerny określał je (podobnie jak formę pawilonu polskiego na wystawie paryskiej (1925), koncepcję pomnika „Zjednoczenia Ziem Polskich" w Gdyni[122] i różnorodne przejawy stylu narodowego): *tatuowaniem*, *wyciskaniem piętna* i *ornamentowaniem*, do których zamiłowanie, jak twierdził, *minęło bezpowrotnie*[123]. Nie zmienia to faktu iż, wspomniane na początku pracy, rzeźbiarskie formy orłów w stylu art déco

120 I. Luba, *Duch romantyzmu...,* s. 13.

121 Szerzej: A. Tejszerska, *Nasz rodzimy ziemiański dwór. „Styl dworkowy" dawnej i dziś*, [w:] *Dwór. Ponowoczesne przygody idei i formy*, red. P. Cichoń, S. Latocha, Łódź 2016, s. 39 oraz B. Szmygin, M. Trochonowicz, *Osiedle „Dyrekcja" w Chełmie – ocena założenia po 80 latach od rozpoczęcia budowy*, „Budownictwo i Architektura" 2010, nr 6, s. 119–135; B. Litwin, *Rozwój przestrzenny miasta Chełma w okresie międzywojennym – historia powstania „Nowego Miasta"*, „Roczniki Humanistyczne" 2007, nr 4, s. 51–90.

122 Konkurs na pomnik ogłoszono w połowie 1928 r. z okazji rocznicy odzyskania niepodległości, rozstrzygnięto w lutym 1931 r. *Konkurs na pomnik „Zjednoczenia Ziem Polskich" w Gdyni, treść konkursu (wyciąg z programu i warunków konkursu)*, „Architektura i Budownictwo" 1931, nr 5–6, s. 195–220.

123 Wł. Schwarzenberg-Czerny, *Czy potrzebne są pomniki propagandowe?*, „Architektura i Budownictwo" 1931, nr 4, s. 163.

znaczące elewacje najważniejszych instytucji państwowych pochodzą z późnych lat trzydziestych. Wraz z rozwojem ogólnoświatowych tendencji modernistycznych, patriotyzm polegający na zaangażowaniu w budowę nowoczesnej Ojczyzny i zaspokojenie potrzeb społeczeństwa znajdował powoli nowy wymiar estetyczno-przestrzenny, którego przejawem była funkcjonalistyczna architektura. Jednakże o niegasnącej sile oddziaływania i znaczeniu w społecznej mentalności plastycznych interpretacji symboli narodowych dekorujących poszczególne obiekty świadczy zarówno fakt ich bezwzględnego niszczenia w czasie okupacji, jak i późniejsze wieloletnie starania o ich odtworzenie i powrót na historyczne miejsce.

Serdecznie dziękuję wszystkim Właścicielom kolekcji za użyczenie materiału ilustracyjnego. Szczególne wyrazy wdzięczności kieruję do Pana Artura Soszyńskiego za dodatkowe cenne uwagi merytoryczne.

Bibliografia

WUOZ w Lublinie, *Karta Ewidencyjna obiektu: Dworzec PKP Lublin*, oprac. W. Koziejowski, wrzesień–listopad 1990. sygn. 44.
WUOZ w Lublinie, *Karta Ewidencyjna Zespołu stacji Lublin*, oprac. W. Koziejowski, wrzesień-listopad 1990. sygn. 43.
WUOZ w Łodzi, *Dworzec Łódź Fabryczna*, Karta Ewidencyjna, oprac. E. Szelągowska.
WUOZ w Radomiu, *Budynek Dworca Kolejowego*, karta ewidencyjna obiektu, oprac. J. Maraśkiewicz, 2014, Sygn. 453/2014.

Dwór. Ponowoczesne przygody idei i formy, red. P. Cichoń i S. Latoch, Łódź 2016.
Dwudziestolecie Komunikacji w Polsce Odrodzonej, Kraków 1939.
Dzięgielewski T., Jelnicki S., *Parę słów o budowie dworca głównego*, „Architektura i Budownictwo" 1939, nr 3.
Encyklopedia Gdańska, Gdańsk 2012.
Feliński R., *Memoriał w sprawie bezplanowej odbudowy budowli publicznych*, „Czasopismo Techniczne" 1916, nr 3–4.
Grygiel T., *Elwira i Jerzy Mazurczykowie – rzeźba (katalog całokształtu dorobku artystów)*, Łódź 1981.
Historia Tarnowskich Gór, red. J. Drabina, Tarnowskie Góry 2000.
Jastrzębski C., Otwinowski K., Otwinowska M., *Miejsca pamięci narodowej w Kielcach*, Kielce 2010.
Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat kolei na Śląsku.* Opole–Wrocław 1992.
Kielce miasto legionów, red. T. Kosiński, Kielce 2007.
Konstantynów D., *Dekoracje Dworca Głównego w Warszawie. O sztuce monumentalnej końca lat trzydziestych XX wieku*, „Biuletyn Historii Sztuki" 2007, nr 1–2.
Kowalczyński K., *Łódź, której nie ma*, Łódź 2015.
Kowolik J., Subocz L., *Wczoraj, dziś i jutro węzła kolejowego Tarnowskie Góry*, „Eksploatacja Kolei" 1989, nr 6.
Krüger A.W., *Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władze Polskie*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11.
Litwin B., *Rozwój przestrzenny miasta Chełma w okresie międzywojennym – historia powstania „Nowego Miasta"*, „Roczniki Humanistyczne" 2007, nr 4.
Luba I., *Duch romantyzmu i modernizacja. Sztuka oficjalna Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2012.

Madziar Ł.A., *Przedwojenne koleje. Najpiękniejsze fotografie*, Warszawa 2011.
Mecenat artystyczny a oblicze miasta, red. D. Nowacki, Kraków 2008.
Miszke A., *Zagadnienie rozwoju linii komunikacyjnych w Polsce*, „Inżynier Kolejowy" 1939, nr 6.
Misztal A., *Osobowe dworce kolejowe Łodzi – przeszłość i teraźniejszość*, „Sztuka Polski Środkowej – studia" – V, Łódź 2011.
Myślińska A., *Rzeźby i pomniki w przestrzeni publicznej Kielc,* „Renowacje i Zabytki" 2012, nr 4.
Nacjonalizm w sztuce i historii sztuki 1789–1950. Materiały z konferencji zorganizowanej przez Instytut Sztuki Polskiej Akademii Nauk i Stowarzyszenie Historyków Sztuki w dniach 5–7 grudnia 1995 w Warszawie, red. D. Konstantynów, R. Pasieczny, P. Paszkiewicz, Warszawa 1998.
Nadolski P., *Tarnowskie Góry na starych pocztówkach*, Radzionków 2009.
Niemojewski L., *Walka atletów i rewja orłów (z powodu konkursu na pomnik Niepodległości w Gdyni),* „Kurier Poznański" 1931, nr 100.
Pazdur J., *Dzieje Kielc 1864–1939*, Wrocław 1971.
Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2016.
Piskowski L., *Dworzec Główny w Warszawie*, „Spotkania z Zabytkami" 2009, nr 12.
Polskie Koleje państwowe 1918–1928, Warszawa 1929.
Protokół prac sądu konkursowego na projekt dworca głównego w Warszawie, „Architektura i Budownictwo" 1929, nr 4.
Przybylski Cz., *Dworzec Główny w Warszawie,* „Architektura i Budownictwo" 1931, nr 2.
Rok 1918 na Podlasiu, red. A. Kołodziejczyk, K. Pindel, Siedlce 2001.
Różański St., *Komunikacja,* „Architektura i Budownictwo" 1928, nr 11.
Schwarzenberg-Czerny Wł., *Czy potrzebne są pomniki propagandowe?* „Architektura & Budownictwo" 1931, nr 4.
Sołtysik M., *Gdynia, miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993.
Stefański K., *Jak zbudowano przemysłową Łódź: architektura i urbanistyka miasta w latach 1821–1914*, Łódź 2001.
Stefański K., *Ludzie którzy zbudowali Łódź. Leksykon architektów i budowniczych miasta (do 1939 r.)*, Łódź 2009.
Szczerski A., *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy środkowo-wschodniej 1918–1939*, Łódź 2010
T. Z., *Przejęcie kolei przez Polskę w Dyrekcji Lwowskiej,* „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11.
W. S., *Nasze dworce*, „Inżynier Kolejowy" 1929, nr 4.
Wołkanowski J., *Architektura i Przemysł Budowlany na Wystawie*, „Inżynier Kolejowy" 1929, nr 7.
Wołkanowski J., *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce,* „Inżynier Kolejowy" 1926, nr 11.
Wołkanowski J., *Projekt Dworca Głównego w Warszawie,* „Inżynier Kolejowy" 1931, nr 3.
Woźnicki S., *Dekoracje monumentalne pawilonu polskiego na wystawie w Nowym Yorku i Dworca Głównego w Warszawie,* „Nike" 1939, z. 2.
Z dziejów Kielc w latach 1914–1918, red. U. Oettingen, Kielce 2014.

Anna Tejszerska – National symbols in the architectural decoration of railway buildings in the interwar Poland.

The interwar period in Poland witnessed increased construction investments connected with the reconstruction of the country after the Great War and over a hundred year period of partitions. In particular, this reconstruction concerned strategic railway facilities. Enthusiasm for a long awaited independence and the possibility – forced by the necessity of restoration – to rearrange the homeland's landscape full of occupant-built objects resulted in projects emphasizing their Polishness. The desire to underline the fact that the new objects are based on Polish traditions is reflected in the so called 'national style' of architecture visible in numerous railway stations of the 1920s. Public sentiments were expressed by an intensified use of national motives and other elements of decoration symbolizing Poland.

The main topic of the present article is artistic and architectural decoration of railway objects of 1920s ideologically referring to national symbols. The article offers a review of railway stations

that were built, rebuilt, or reconstructed after the World War I, and whose decorative elements reflect diverse interpretations of the national symbols. Moreover, in order to provide a broader background, several examples from earlier and subsequent periods are presented. As a result, the article forms a part of a wider discourse on the relations between art and the state, and art at the service of the state and society. Also, the article is a continuation of the last year's publication *Piękne, użyteczne, zbędne... obiekty kolejowe w Polsce* on the national style in the architecture of the 1920s railway stations.

Sr. Dr. Dipl.-Ing. Arch. Anna Tejszerska – Nationale Symbolik in der Bahnarchitektur und ihrer Ausstattung der Zweiten Polnischen Republik. Architektonisch-künstlerische Ausdruckskanäle der staatlichen Eisenbahnzugehörigkeit

Die Zwischenkriegszeit ist eine Periode, die sich durch die großen Bauinvestitionen nach dem Ersten Weltkrieg und der 100-jährigen Teilung Polens charakterisiert. Das trifft vor allem auf die Eisenbahn zu. Voller Enthusiasmus wurde nach dem „Großen Weltkrieg" der Wiederaufbau im weitgehend zerstörten Vaterland vorangetrieben. Viele Bauwerke konnten nun, versehen mit einer neuen symbolischen Botschaft (nämlich der Zugehörigkeit zum neu gegründeten polnischen Staat), wiederaufgebaut werden.

Durch Verwendung eines „Nationalen Stiles" in der Architektur sollte die polnische Identität zum Ausdruck gebracht werden. Das spiegelte sich besonders in den neuen Bahnhofsbauten der ersten Dekade (1918-1928) der Zwischenkriegszeit wieder. Passend zur Stimmung der Gesellschaft, wurden dafür neue nationale Symbole und andere Verzierungselementen in großem Maße verwendet, die auf unterschiedlicher Art und Weise den polnischen Staat symbolisieren sollten.

Der Beitrag analysiert die architektonisch-plastische Ausstattung vieler Eisenbahngebäude, mit ideologisch nationaler Symbolik, aus der Zwischenkriegszeit.Bei der Symbolik drückt der polnische Adler ganz besonders die Zugehörigkeit zum Staat aus. Als Beispiele dienen die Bahnhöfe, die nach dem Ersten Weltkrieg neu-, um- oder widerauf gebaut wurden.

Dieser Artikel ist Teil einer größeren Debatte über die Kunst im Dienste des Staates und des Volkes sowie über die wechselseitigen Beziehungen zwischen Kunst und Staat. So ist der Text vor allem als Fortsetzung des Beitrages zum „Nationalen Stil" in der Eisenbahnarchitektur zu verstehen, der vor einem Jahr in dem Band *Piękne, użyteczne, zbędne... obiektykolejowe* w Polsce veröffentlicht wurde.

Słowa kluczowe: obiekty kolejowe, architektura dworców, dwudziestolecie międzywojenne, sztuka propaństwowa, symbole narodowe
Keywords: railway facilities, railway station architecture, interwar period, pro-state art, national symbols
Stichworte: Eisenbahnobjekt, Eisenbahnarchitektur, Zwischenkriegszeit, Kunst im Dienst des Staates, nationalbezogene Symbolik

s. Anna Tejszerska urszulanka SJK, dr inż. arch., absolwentka wydziału Architektury Politechniki Śląskiej w Gliwicach, gdzie pracowała jako nauczyciel akademicki i obroniła interdyscyplinarną pracę doktorską z zakresu architektury, historii sztuki i geometrii. Obecnie jest adiunktem w Instytucie Architektury Krajobrazu Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II. Zasadniczymi polami badawczymi autorki są: architektura dwudziestolecia międzywojennego, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów kolejowych i stylu narodowego; współczesna architektura sakralna oraz bieżące problemy urbanistyczne. Jest członkiem sieci naukowo-badawczej Quality in Architecture.

Jacek Wójcik

Wydawnictwa reklamowe kolei państwowych w Niemczech w okresie dwudziestolecia międzywojennego

Przekształcenia ustrojowe i gospodarcze, które zaszły w Niemczech po zakończeniu I wojny światowej, doprowadziły do unifikacji kolei rozproszonej dotąd na wiele prywatnych i państwowych (w ramach krajów wchodzących w skład Cesarstwa) przedsiębiorstw. W oparciu o postanowienia nowej tzw. konstytucji weimarskiej powołano do życia w 1920 r. Niemieckie Koleje Rzeszy (*Deutsche Reichseisenbahnen,* od 1924 r. *Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, od 1937 r. Deutsche Reichsbahn,* DR)[1]. Jednocześnie rozważano w tym czasie różne pomysły na tchnięcie nowego życia w gospodarkę Niemiec po upadku spowodowanym wojną. Wówczas zaczęto sobie zdawać sprawę jak ważne dla ekonomii państwa jest pobudzanie rozwoju, coraz bardziej masowej, turystyki. Jednym z większych beneficjentów ruchu turystycznego były naturalnie koleje, które stanowiły główny środek transportu pasażerskiego, co wpłynęło zapewne na fakt, że właśnie pod auspicjami DR, już w kwietniu 1920 r., powstała centralna agenda państwowa zajmująca się reklamą Niemiec jako celu podróży. W poniższym tekście skupię się przede wszystkim na kwestii wydawnictw promocyjnych, pomijając m.in. rozbudowany system zniżek dla podróżnych, które na pewno miały wpływ na zainteresowanie ofertą państwowego przewoźnika;

1 M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 112.

jednak jest to temat na tyle złożony i obszerny, że wymagałby on osobnego opracowania.

W pierwszych miesiącach działania Centrali Rzeszy Niemieckiej Reklamy Turystycznej (*Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung*, RDV) zastanawiano się jakie miejsce powinna ona zajmować wśród niemieckich organizacji promujących turystykę oraz na czym skoncentrować swoje działania. Należy przypomnieć w tym miejscu, że od 1902 r. działał już niezależny od władz Związek Niemieckich Stowarzyszeń Turystycznych (*Bund Deutscher Verkehrsvereine,* BDV), który przed I wojną światową zdobył znaczącą pozycję i promował Niemcy przez liczne wydawnictwa także poza granicami kraju; być może nie był on jednak tak pewnym partnerem dla poszczególnych ministerstw jak państwowa przecież DR.

O poszukiwaniu swojego miejsca w strukturach reklamowych świadczą pierwsze wydawnictwa, które ukazały się pod auspicjami RDV, nie będące drukami reklamowymi, a rozważaniami nad kierunkiem działań promocyjnych, ujęte w serii Druki Fachowe (*Fachschriften*). Pierwsza publikacja z 1921 r. nosiła tytuł *Przyszłe zadania niemieckiej reklamy turystycznej w kraju i zagranicą* (*Die zukunftigen Aufgaben der deutsche Verkehrswerbung im In- und Auslande*). Zebrane w niej zostały rozważania dotyczące znaczenia ruchu turystycznego dla gospodarki oraz konieczności odbudowy tego co zostało utracone przez kryzys czasu wojennego. Autor zwracał uwagę, że przed wojną państwo nie dbało o rozwój ruchu turystycznego, a przybywanie zagranicznych gości do Niemiec traktowane było jako coś naturalnego. Nie starano się również o to, aby Niemcy zostawiali swoje pieniądze w kraju. Poruszone kwestie ekonomiczne dawały jednoznaczny obraz: konieczne było zbudowanie marki Niemiec jako celu turystycznego i to nie tylko na świecie, ale i wewnątrz kraju, w imię hasła *Niemcy, podróżujcie po ojczyźnie* (*Deutscher, reise in der Heimat!*), które miało łączyć w sobie zarówno przywiązanie do ziemi, jak i odpowiedzialność za gospodarcze losy państwa. Poza rozważaniami technicznymi dotyczącymi kształtu przyszłej reklamy pochylono się także nad kwestiami instytucjonalnymi. Wskazano, że powołana przez ministra transportu RDV musi podjąć działania z zakresu reklamy w kraju oraz ekspandować poza granice m.in. poprzez powoływanie nowych przedstawicielstw, które w 1921 r. funkcjonowały we Francji, Szwajcarii, Włoszech oraz Belgii. Celem powstania takiego organu była także koordynacja ogółu działań propagandowych realizowanych poza granicami w celu minimalizowania kosztów i nie powielania realizowanych przedsięwzięć[2].

Kolejne wydawnictwo z serii ukazało się po roku i dotyczyło już mniej kwestii teoretycznych, a bardziej praktycznych, czyli rozbudowy organizacyjnej i współpracy ze wspomnianym BDV[3]. Ostatni już tomik z tej serii, który wyszedł w 1923 mierzył się z zagadnieniem sytuacji ruchu turystycznego wobec kryzysu gospodarczego oraz okupacji Zagłębia Ruhry, prowadzonej w odpowiedzi na

2 M. Krauß, *Die zukunftigen Aufgaben der deutschen Verkehrswerbung im In- und Auslande*, Berlin 1921, s. 3–19.
3 Tenże, *Aufbau und Ausbau der deutschen Fremdenverkehrsorganisation*, Berlin 1922, s. 10.

zaprzestanie spłacania reparacji wojennych przez Niemcy. Wydawnictwo to odbiło się nawet pewnym echem, ponieważ w materiałach archiwalnych można znaleźć informacje o dyskusji na temat finansowania działalności RDV na forum ministerialnym w oparciu o tezy zawarte w publikacji[4].

W międzyczasie rozpoczęto statutową działalność reklamową, wydając pierwsze zeszyty serii *Obrazy Niemiec* (*Deutsche Bilder*). Były to prawie stustronicowe publikacje, w połowie wypełnione zdjęciami, które poruszały często ambitne tematy, takie jak kultura czy muzealnictwo[5].

W 1925 r., czyli po ok. pięciu latach działalności, RDV mogło poszczycić się już sporą liczbą wydawnictw. Przede wszystkim rozwijano serię *Deutsche Verkehrsbücher*, która liczyła 14 zeszytów dotyczących poszczególnych regionów Niemiec i zebranych tematycznie atrakcji. Oprócz tego wydawano dwa rodzaje kalendarzy książkowych, cztery tomy serii *Deutsche Bilder*, plakaty oraz szereg druków ulotnych. Wszystko to redagowane było w językach: niemieckim, angielskim oraz częściowo francuskim oraz dystrybuowane do 31 krajów[6].

Mocno zabiegano o dystrybucję tych wydawnictw poza granicami Niemiec. W tym celu zwrócono się w 1923 r. do Ministerstwa Spraw Zagranicznych (*Reichsaußenministerium*, aby umożliwiło ono prowadzenie sprzedaży w placówkach paszportowych i dyplomatycznych w walucie danego kraju, na co minister przystał, rezygnując nawet z pobierania proponowanej prowizji[7]. Wiązały się z tym także różne problemy, np. konsulat w Egipcie prosił o przysłanie materiałów po angielsku lub francusku, ponieważ bardzo mało osób zna niemiecki, natomiast konsulat w Krakowie prosił o przysłanie większej ilości materiałów ze względu na spore zainteresowanie[8].

W tym samym roku, idąc dalej w tym kierunku (który był zgodny z sugestiami Ministerstwa Transportu, *Reichsverkehrsministerium,* RVM), zaczęto projektować przewodnik dla obcokrajowców zawierający wskazówki dla turystów. Poza krótkim wypisem atrakcji i uzdrowisk opisano w nim m.in. jak podróżować po kraju pociągiem, jakie dokumenty należy posiadać, jakie są przepisy celne czy też gdzie spać i jeść. Ostatecznie publikacja została wydana w 1925 r. m.in. w języku angielskim, a później wielokrotnie aktualizowana i wznawiana[9].

W roku 1924 zaplanowano wydać 100 tys. Marek Rzeszy (RM) na wydawnictwa reklamowe, co pokrywało się z dotacją z RVM. Działalność bieżąca RDV nie była oczywiście dochodowa. Jej koszty (ok. 70 tys. RM) pokrywane były z niewielkich dochodów ze sprzedaży publikacji (10 tys. RM) oraz różnych dotacji. Co ciekawe, takie wydatki na wydawnictwa oznaczały ok. dziesięciokrotny

4 Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (BArch BL), Auswärtiges Amt (zespół nr R901, AA), sygn. 25905, b.p.
5 *Deutsche Bilder. Dritte Reihe. Deutsche Galerien*, Berlin 1922.
6 *Werbemaßnahmen der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (R.D.V.)*, Berlin 1925, s. 1–5.
7 BArch BL, AA, sygn. 25905, b.p.
8 Tamże, b.p.
9 *This Booklet is for You if You Intend Traveling to Germany*, Berlin 1925.

wzrost w stosunku do 1923 r., gdy na produkcję materiałów reklamowych wydano 9989 RM[10].

Chociaż RDV podlegało pod kolej, a w jej zarządzie najważniejsze funkcje sprawowały osoby związane z RVM oraz kolejowymi dyrekcjami, to centralnym punktem zainteresowania była oferta turystyczna Niemiec, a nie samo promowanie podróżowania koleją. Często jednak, zastanawiając się co wpływa na zmniejszone zainteresowanie podróżnych z zagranicy, starano się analizować wysokość taryfy kolejowej czy też opłat wizowych, mających kluczowy wpływ na ruch np. z Polski[11].

Na początku 1928 r. podjęto decyzję o rozwiązaniu RDV funkcjonującego dotychczas jako towarzystwo zarejestrowane (*eingetragener Verein*), co tłumaczono chęcią bliższego związania organizacji z DR, które i tak ponosić musiały 90% kosztów finansowania bieżącej działalności. Odtąd różne organizacje i osoby zaangażowane w promocję turystyki w Niemczech nie mogły już należeć do RDV, a jedynie podejmować z nim współpracę, np. zgłaszając swoje uwagi dotyczące rozkładów jazdy pociągów. Wspomnianą dysproporcję bardzo dobrze widać w sprawozdaniu finansowym za 1927 r., z którego wynika, że suma dotacji „kolejowych" wynosiła 2 147 500 RM, przy 226 713 RM składek od innych organów zaangażowanych w działalność. Należy zauważyć, że w ciągu tych kilku lat działalności RDV stało się bardzo ważną organizacją, która zaczęła na propagowanie Niemiec jako celu podróży wydawać prawie 3 mln RM rocznie (jeszcze w 1924 r, było to 100 tys.), zatem zmiany strukturalne były konieczne[12]. 30 kwietnia 1928 r. DR zarejestrowała w Berlinie spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością (*Gesselschaft mit beschränkter Haftung*) o nazwie Centrala Kolei Rzeszy Niemieckiego Ruchu Turystycznego (*Reichsbahnzentrale für den deutsche Reiseverkeh*r)[13], która była naturalnie kontynuatorem tradycji dawnego RDV[14].

Okres po 1929 r. jest jednak słabo udokumentowany archiwalnie, przede wszystkim nie udało mi się znaleźć sprawozdań finansowych i budżetów dla tych lat. Być może wynika to ze zmiany struktury i większość materiałów trafiała do archiwów DR bądź RVM. Inną przyczyną może być pewne ograniczenie działalności spowodowane skutkami kryzysu gospodarczego. Na pewno wnioskowano o zwiększenie dotacji na 1930 r. na przekraczającą 3 mln RM[15]. Wiadomo też, że w tym okresie ukazał się szereg wznowień znanych już serii, a z nowych wydawnictw m.in. ciekawie ilustrowana kolejowa mapa Niemiec, uzupełniona o 10 stron opisów najważniejszych atrakcji oraz ofertę DR[16].

10 BArch BL, AA, sygn. 25905, b.p.
11 Tamże, b.p.
12 Tamże, b.p.
13 Ponieważ logo i oficjalny skrót zostały zachowane nadal będę używał skrótu RDV.
14 BArch BL, Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr (zespół nr 4323, RDV), sygn. 1, b.p.
15 Tamże, b.p..
16 *Deutschland*, Berlin 1932.

Duży wzrost znaczenia organizacji zauważyć można w okresie nazistowskim. Nie był to przypadek, Narodowosocjalistyczna Niemiecka Partia Robotników (*Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei*, NSDAP), przykładała dużą wagę do turystyki i nie szczędziła środków na jej promocję. Podejście takie wynikało nie tylko z kwestii ekonomicznych. Szczególnie w przypadku reklamy zagranicznej duże znaczenie miały kwestie wizerunkowe – poprzez budowanie pozytywnego obrazu Niemiec chciano przełamać nieufność świata wobec nowej władzy. Aby podkreślić zmiany na lepsze i wypunktować osiągnięcia zaczęto publikować od 1935 r. (za rok poprzedni) książkowe sprawozdania z działalności RDV. Jak deklarowano, rok 1934 był kontynuacją intensywnej pracy rozpoczętej w roku 1933 (a więc po przejęciu pełni władzy przez nazistów mamy do czynienia z nowym początkiem), a punktem centralnym dla reklamy były odbywające się po raz 300. tradycyjne misteria pasyjne z Oberammegau. Nie bez znaczenia dla ogłoszonego sukcesu było obniżenie cen biletów kolejowych. W kolejnych latach (1935 i 1936) nacisk położono głównie na Igrzyska Olimpijskie w Berlinie i Garmisch-Partenkirchen. Rok 1937 określony był „rokiem próby", ponieważ starano się podtrzymać pozytywne trendy, dla których impulsem były wielkie imprezy sportowe. Rok 1938 był natomiast ważny dla Niemiec ze względu na przyłączenie Austrii oraz części Czechosłowacji, co stworzyło nowe wyzwania dla reklamy turystycznej. Wraz z wybuchem wojny zaprzestano wydawania sprawozdań.

Dzięki opublikowanym raportom wyróżnić możemy główne kierunki jeśli chodzi o wydawane materiały reklamowe. W latach trzydziestych każdego roku przygotowywano szereg publikacji. Pierwszą z nich były zapoczątkowane w 1933 r. *Deutschland-Schriften*, opisujące większe obszary Niemiec (w sumie było to sześć wydawnictw, m.in. *Osdeutschland* wydane w 1938 r.). Bardziej szczegółowe były kontynuowane wydawnictwa *Deutsche Verkehrsbücher*, poświęcone już poszczególnym regionom, w tym Śląskowi. Publikacja w kieszonkowym formacie opisywała najważniejsze atrakcje danego obszaru. W przypadku Śląska przewodnik podzielony był na: Dolny Śląsk (gdzie opisano przede wszystkim Wrocław), Góry (Góry Izerskie, Karkonosze, okolice Wałbrzycha i ziemię kłodzką), Nizinę Śląską (m.in. opisy Legnicy, Żagania, Mużakowa, Zielonej Góry, Trzebnicy, Brzegu) oraz Górny Śląsk (ze szczególnym naciskiem na Opole, okolice Nysy oraz okręg przemysłowy z Gliwicami, Zabrzem i Bytomiem). Przy opisach poszczególnych miejscowości znajdowały się krótkie informacje o połączeniach kolejowych, a do wydawnictwa dołączona była mapa kolejowa regionu[17]. Była to zmodyfikowana wersja serii wydawniczej, która już od 1925 r. ukazywała się pod auspicjami kolejowej organizacji turystycznej. Początkowo (w latach dwudziestych XX w.) zeszytów było wiele i omawiały nie tylko poszczególne regiony, ale i tematy (m.in. niemieckie uzdrowiska czy sporty zimowe). Wydany dopiero w 1929 r. pierwszy zeszyt o Śląsku był 24. w serii. Po tym roku uatrakcyjniono formę wizualną publikacji i podzielono Niemcy na

17 *Deutsche Verkehrsbücher. Schlesien seine Gebirge, Städte und Bäder*, Berlin 1934.

18 obszarów, w czasach nazistowskich jeszcze zmniejszono liczbę publikacji do 12, łącząc ze sobą niektóre regiony (Śląsk posiadał zawsze osobne wydawnictwo). W latach 1933-1938, z których posiadam dane, nakład serii wyniósł łącznie 6 865 000 sztuk (z czego 4 605 000 w językach obcych)[18]. Wydawnictwo „śląskie" ukazało się wyłącznie po niemiecku i angielsku, chociaż w sumie tłumaczono poszczególne edycje, dotyczące innych regionów, aż na 10 języków[19].

Kolejną grupą publikacji z lat trzydziestych XX w. były wydawnictwa specjalne. Przeważnie ich tematyka dotyczyła wspomnianych wcześniej tematów przewodnich dla danych lat, ale nie tylko, m.in. w 1934 r. wydano w nakładzie 175 tys. broszurę *Driving your own car in Germany*, która promować miała program budowy autostrad[20]. Warto z punktu widzenia reklamy kolejowej wspomnieć wydawnictwo z 1935 r., dotyczące stulecia kolei żelaznej w Niemczech, *100 Jahre Deutsche Eisenbahn*, które wydane zostało w sześciu językach, w nakładzie 58 tys. egzemplarzy. W ciekawie ilustrowanej publikacji wspominano odjazd pierwszego pociągu z Norymbergi do Fürth, który nastąpił 7 grudnia 1835 r., koncentrując się jednak głównie na tym co zaoferować mogła współczesna DR. Pokazano także ewolucję taboru od prostej lokomotywy *Adler* przez lokomotywy elektryczne aż po *Latającego Hamburczyka* (*Fliegende Hamburger*), czyli spalinową kolej dużych prędkości[21]. Rok później przygotowano kolejną publikację kolejową – *Deutsche Eisenbahnen. Sicher-Schnell-Bequem*, która, jak sam tytuł wskazuje, punktowała najważniejsze zalety niemieckich kolei: bezpieczeństwo, szybkość i komfort podróży. Rysunkowo ilustrowana broszura, która przekazywała podróżnym wiedzę o szeregu innowacji i udogodnień wprowadzanych przez przewoźnika, wydana została w siedmiu językach w nakładzie 120 tys. egzemplarzy[22] i później była jeszcze wznawiana. Ponadto na przestrzeni lat trzydziestych ukazywały się przewodniki po dużych imprezach, takich jak festiwale wagnerowskie w Bayreuth, święto sportu i gimnastyki we Wrocławiu oraz wydawnictwa tematyczne, prezentujące np. architekturę modernistyczną czy ofertę niemieckich uczelni wyższych[23].

Poza publikacjami dużą wagę przykładano do kwestii wizualnych, w latach trzydziestych XX w. nakłady plakatów i pocztówek wynosiły miliony sztuk, a wiele z nich umieszczanych było na dworcach kolejowych. Ponadto DR zadbała o ozdobienie składów motywami z Niemiec, tworząc w wagonach specjalne gabloty, a ich tematyka zmieniała się zależnie od uwarunkowań, np. w 1938 r. po całych Niemczech jeździły wagony ze zdjęciami anektowanych Austrii i tzw. Sudetenlandu[24]. Oprócz tego RDV produkowało filmy reklamowe, brało udział

18 *Das Jahr 1938 – Tatigkeisbericht. Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr (RFV)*, Berlin 1939, s. 10.
19 *Tätigkeitsbericht für das Jahr 1934 der Reichsbahnzentralefür den Reiseverkehr (RDV)*, Berlin 1935, s. 7.
20 Tamże, s. 9.
21 *100 Jahre Deutsche Eisenbahn*, Berlin 1935.
22 *Tätigkeitsbericht für das Jahr 1936 der Reichsbahnzentralefür den Reiseverkehr (RDV)*, Berlin 1937, s. 9.
23 *Das Jahr 1938...*, s. 15.
24 Tamże, s. 29.

w targach czy też współpracowało z prasą. Podsumowując, można stwierdzić, że RDV reklamowało nie tyle DR i swoje własne usługi, co wpisywało się w państwową politykę turystyczną i odpowiadało na bieżące potrzeby III Rzeszy, z naciskiem przede wszystkim na reklamę zagraniczną. Przykładem takiego działania jest fakt, że w 1938 r. RDV na swoim stanowisku na targach motoryzacyjnych w Budapeszcie reklamowało sieć niemieckich autostrad, a więc w pewnym sensie konkurencję dla transportu kolejowego (chociaż należy pamiętać, że DR nadzorowała oraz partycypowała w kosztach budowy dróg szybkiego ruchu)[25].

Ponieważ w czasach nazistowskich lubiano zestawiać bieżące osiągnięcia z czasami kryzysu gospodarczego i republiki weimarskiej również i w przypadku RDV znalazły się takie zestawienia w formie grafik i wykresów, kilka danych przytoczę poniżej:

Tabela 1. Nakłady poszczególnych typów publikacji w latach 1931–1935.

Rok	Wydawnictwa stałe	Wydawnictwa specjalne	Plakaty	Filmy reklamowe (ilość kopii)
1931	1 040 000	742 000	169 000	357
1932	875 000	1 142 000	284 000	263
1933	800 000	1 533 000	224 900	605
1934	1 300 000	2 755 000	205 650	696
1935	1 330 000	6 144 000	522 700	1448

Źródło: *Tätigkeitsbericht für das Jahr 1935 der Reichsbahnzentrale für den Reiseverkehr (RDV)*, Berlin 1936, s. 14–21

Szczególnie rzuca się w oczy rok 1935, należy jednak pamiętać, że rozpoczęła się już wówczas wielka światowa kampania reklamowa przed Igrzyskami Olimpijskimi w 1936 r., co zdecydowanie wpłynęło na ilość produkowanych materiałów.

Jak już wspominałem, RDV ogromną ilość materiałów dystrybuowało poza granice Niemiec. Wykorzystywało do tego placówki dyplomatyczne oraz tworzyło swoje własne biura i przedstawicielstwa w najważniejszych miastach świata. W przypadku Polski taki stały punkt powstał bardzo późno. W związku z różnymi problemami związanymi z polityką wizową obu krajów i różnymi aktami niechęci do współpracy (zwłaszcza gospodarczej), w Polsce materiały informacyjne dotyczące Niemiec można było uzyskać w placówkach dyplomatycznych w Warszawie, Łodzi, Poznaniu, Katowicach, Krakowie, Toruniu i Bydgoszczy[26]. Co ciekawe, pomimo braku nici porozumienia, RDV wysyłało relatywnie dużo artykułów i komunikatów prasowych do polskich gazet. Więcej artykułów dotyczących turystycznych walorów Niemiec przygotowywano

25 Tamże, s. 114.
26 BArch BL, AA, sygn. 25905, b.p.

jedynie po angielsku, holendersku, francusku i hiszpańsku[27]. Ostatecznie punkt informacyjny otwarto w kwietniu 1938 r. na Alejach Ujazdowskich w lokalu użyczonym przez niemiecką Izbę Handlową i cieszyć się miał ogromnym zainteresowaniem. Było to 44. biuro zagraniczne RDV na świecie i 21. w Europie[28].

Poza RDV, które mimo silnych związków z państwowym przewoźnikiem w niewielkim stopniu promowało jego ofertę, pewne próby prowadzenia własnej reklamy podejmowało biuro prasowe (*Pressedienst der Reichsbahn*). Jego sztandarowym wydawnictwem był kalendarz kolejowy (*Deutscher Reichsbahn-Kalender*), który wychodził w latach 1927–1943. Były to bogato ilustrowane kalendarze książkowe, a każdy rok posiadał swój temat przewodni. Ponadto od 1928 r. wydawano serię *Bücher von den Reichsbahn*, która prezentowała wybrane aspekty pracy państwowego przewoźnika. Kolejno były to: praca obsługi dworca[29], przewóz towarów[30], poprawa bezpieczeństwa[31], powstawanie rozkładów jazdy[32], przewozy pasażerskie[33], lokomotywy parowe[34], wagony osobowe i towarowe[35] oraz osiągi DR[36].

Jednak dopiero lata trzydzieste XX w. przyniosły powstanie agendy specjalizującej się w promowaniu już *stricte* oferty państwowego przewoźnika. W 1934 r. powstało Biuro Reklamy Kolei Rzeszy ds. Przewozu Osób i Towarów (*Reichsbahn-Werbeamtfür den Personen- und Güterverkehr*, w skrócie nazywane WER). WER zajmowało się przede wszystkim bieżącymi sprawami, takimi jak informowanie o zmianach taryfowych, promocjach itp., ponadto koordynowało szeroko rozumianą reklamę kolejową. Dobrym przykładem takich działań jest wydanie w 1937 r. wytycznych, które zawierały informacje jak mogą wyglądać materiały reklamowe. Przeczytać tam możemy m.in. jaki jest cel prowadzenia kolejowych kampanii reklamowych, jaka powinna być jakość materiałów, informacje o wykorzystywanych formatach papierów, ale i rozporządzenia, że wszystkie plany reklamowe (np. okręgowych dyrekcji) muszą być konsultowane z WER i wcześniej przesyłane, co było charakterystyczne dla centralistycznych czasów nazistowskich[37].

27 *Tätigkeitsbericht für das Jahr 1935 der Reichsbahnzentralefür den Reiseverkehr (RDV)*, Berlin 1936, s. 26.
28 *Das Jahr 1938...*, s. 103.
29 *Abfahren...! Bilder vom Bahnhofs betrieb der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1928.
30 *Die Reise der Kiste L.K. 221. Bilder aus dem Gütverkehr der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1928.
31 *Signal auf Halt! Sicherheits-Einrichtungen im Zugverkehr der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1928.
32 *Anschluss verpasst! Enstehung der Fahrpläne der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1928.
33 *Reise bequem! Bilder vom Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1930.
34 *Vom Adler zur 2000 PS-Maschine. Die Dampf-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1931.
35 *ABC4ü – Vpwh. Die Personen- und Güterwagen der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1931.
36 *Taglich 44 Mal um den Äqator. Betriebs- und Verkehrsleistungen der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1930.
37 *Richtlinien für die Vekrehrswerbung (Eigenwerbung) der Deutschen Reichsbahn. Gültig vom 1. August 1937 ab*, Hannover 1937.

Co ciekawe, żeby zapobiec rozbijaniu sił w kwestii reklamy kolejowej powołano Grupę Roboczą ds. Reklamowania Przewozów Osobowych (*Arbeitsgemeinschaft „Werbung für den Personenverkehr"*), w której skład weszli przedstawiciele RDV i WER. Podczas spotkań wiosną 1939 r. rozmawiano o przyszłej współpracy i podziale kompetencji, przygotowaniach do wystaw i targów, czy też o konkretnych wydawnictwach, jednak wobec wybuchu wojny prawdopodobnie niewiele z tej współpracy wynikło[38].

WER wydawał wiele materiałów dotyczących podróży osobowych, ale nie tylko, ponieważ jak sama nazwa wskazywała, promował także przewozy towarowe. Z wcale nie mniejszą starannością wydawane broszury i foldery mówiły np. o współpracy kolei z sektorem rolnym, przywołując na kartach cytaty z przemówień Hitlera i prezentując wykresy mówiące o ilości przewiezionych towarów[39]. WER nie przegapiło także setnej rocznicy pierwszego połączenia kolejowego w Niemczech. Z tej okazji wydano zbiór artykułów dotyczących przede wszystkim historii kolei w kraju[40], a oprócz tego, jako osobna publikacja, zgodnie z duchem czasów, treść okolicznościowego przemówienia Hitlera[41].

Najciekawszym wydawnictwem WER była seria przewodników turystycznych z prawdziwego zdarzenia skierowanych do podróżujących koleją *Reisen und Schauen*. Prezentowały one wszelkie atrakcje turystyczne znajdujące się wzdłuż opisywanej linii, niekiedy były poszerzone o wycieczki możliwe do odbycia ze stacji węzłowych znajdujących się na trasie przejazdu. Na około 30 wydanych tomików dwa dotyczyły Śląska, a dokładniej jego połączeń z Berlinem (przez Chociebuż i Frankfurt nad Odrą).

W tym miejscu warto zaznaczyć, że tego typu wydawnictwa ukazywały się już wcześniej (nawet przed I wojną światową), jednak były to prywatne inicjatywy. Wobec rosnącej popularności turystyki i podróży koleją trudno, aby nikt nie zauważył najbardziej oczywistej formy przewodnika. Serią, którą bezpośrednio mogli inspirować się kolejarze była *Beiderseits vom Schienenweg*, przygotowywana przez jedno z berlińskich wydawnictw w latach 1928–1933. Z 15 zeszytów jeden dotyczył Śląska, a dokładniej trasy z Berlina do Bytomia przez Frankfurt nad Odrą, Żagań, Legnicę i Wrocław. To sześćdziesięciostronicowe wydawnictwo zawierało porady dla podróżujących koleją, opisy poszczególnych atrakcji oraz mapy opisywanej linii kolejowej z wszystkimi odgałęzieniami[42].

Na koniec warto dodać, że nie tylko DR promowała swoje usługi wśród turystów. Dobrym przykładem ze Śląska, który udało mi się odnaleźć w jednej z niemieckich bibliotek, jest przewodnik autobusowy Dyrekcji Poczty w Legnicy. To ciekawe wydawnictwo liczyło ponad 200 stron i odpowiadało realiom epoki, gdy powstawało coraz więcej połączeń drogowych, które szczególnie

38 BArch BL, RDV, sygn. 1, b.p.
39 *Reichsbahn und Nährstand*, Berlin 1936.
40 *Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen 1835–1935*, Berlin 1935.
41 *Der Führer und Reichskanzler in seiner Rede bei der Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen am 7. Dezember 1935 im Kultur-Vereinshaus Nürnberg*, Berlin 1935.
42 *Beiderseits vom Schienenweg. Heft 12: Berlin – Frankfurt a. O. – Sagan – Liegnitz – Breslau – Beuthen*, red. W. Kalmer, Berlin 1930.

w górzystym terenie stanowiły poważną konkurencję dla kolei żelaznej. Przewodnik ten zawierał liczne opisy krajoznawcze, zdjęcia oraz charakterystykę poszczególnych linii, dzięki czemu wiadomo, że autobusy obsługiwały tak atrakcyjne połączenia, jak np. ze Świeradowa-Zdroju do zamku Czocha czy też z Karpacza na Przełęcz Okraj, będącą punktem wypadowym w Karkonosze. Wszystko naturalnie dopełnione było mapą sieci połączeń[43].

Inicjatywy powstające poza auspicjami DR nie zawsze stanowiły konkurencję, a niekiedy ją uzupełniały. Przykładem takiej oddolnej działalności może być wydawany w drugiej połowie lat trzydziestych XX w., nakładem zarządu uzdrowiska w Szklarskiej Porębie, informator *Verkehrs-Büchlein*. Zawierał on kalendarzyk imprez, rozkład lotów z Jeleniej Góry, rozkład jazdy autobusów pocztowych oraz właśnie kolei[44]. Takich inicjatyw było oczywiście więcej, wspomnieć można chociażby wydawane już przed I wojną światową *Verkehrsbuch für Schlesien*, które posiadały informacje o atrakcjach turystycznych poszczególnych części regionu, uzupełnione o schematy sieci kolejowej i rozkłady jazdy[45].

Wraz z powstaniem jednego państwowego przewoźnika w Niemczech zaczęto dostrzegać potrzebę zrobienia z podróżowania produktu. Chciano, aby Niemcy stały się popularnym celem wyjazdów nie tylko dla własnych obywateli, ale i gości z zagranicy. Podjęto w związku z tym bardzo szybko kroki organizacyjne powołując do życia RDV, najpierw jako towarzystwo zarejestrowane (e.V.), a następnie jako spółkę (GmbH), kontrolowaną przez DR. Organizacja ta przygotowywała, wydawała i rozprowadzała szereg wydawnictw nastawionych na promocję Niemiec, szczególny nacisk kładąc na zagranicę, o czym świadczą liczne edycje w innych językach oraz kanały dystrybucji, najpierw poprzez placówki dyplomatyczne, a następnie przez własne biura umiejscowione na dworcach całego świata. Wraz z dojściem do władzy partii nazistowskiej jeszcze mocniej dbano o reklamę, nadając jej nowe formy i znacznie zwiększając nakłady. Należy jednak pamiętać, że w przypadku RDV wydawnictwa kolejowe były tylko małą częścią produkowanych materiałów. Związki z DR polegały przede wszystkim na wykorzystaniu potencjału przewozowego (dotarcie do jak największej liczby osób, czyli pasażerów) oraz lokalowego, umiejscawiając biura informacji turystycznej na dworcach, a plakaty wieszając w specjalnych gablotach wewnątrz wagonów. Z czasem jednak (być może ze względu na konkurencję transportu kołowego) kolej zaczęła inwestować także w reklamę swoich własnych usług. Odpowiadały za nią najpierw biuro prasowe, a później od 1934 r. specjalnie stworzone biuro reklamy. Wydawały one szereg broszur i informatorów przekazujących aktualną ofertę oraz opowiadających o pracy kolejarzy. Zapewne jednak (chociaż nie udało mi się dotrzeć do archiwaliów potwierdzających tę tezę) na działalność taką przeznaczone były znacznie mniejsze środki niż na promocję Niemiec przez RDV i znajdowała się ona niżej w hierarchii działań.

43 *Kraftposführerfür den Oberpostdirektionsbezirk Liegnitz*, Glogau 1927.
44 *Schreiberhau im Riesengebirge. Verkehrs-Büchlein Sommer 1935*, Schreiberhau 1935.
45 *Verkehrs-Buch für Schlesien mit zahlreichen Abbildungen herausgegeben vom Schlesischen Verkehrsverbande e.V.*, Breslau 1914.

Niemniej jednak badanie ogółu działalności DR na polu reklamy pokazuje ewolucję podejścia do tego zagadnienia, szczególnie jeśli chodzi o formę graficzną – od prostych przewodników z pierwszej połowy lat dwudziestych XX w., po bogato i efektownie ilustrowane broszury i plakaty z drugiej połowy lat trzydziestych XX w.[46] Działalność państwowego przewoźnika wpisywała się z całą pewnością w spojrzenie na ruch turystyczny w dwudziestoleciu międzywojennym oraz politykę państwową na tym polu, a szczególnie widoczne jest to w okresie po 1933 r., gdy kolej wzięła na swe barki odpowiedzialność za niemalże całość promocji poza granicami kraju.

Bibliografia

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, Auswärtiges Amt (zespół nr R901).
Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr (zespół nr 4323).

100 Jahre Deutsche Eisenbahn, Berlin 1935.
ABC4ü – Vpwh. Die Personen- und Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1931.
Abfahren...! Bilder vom Bahnhofs betrieb der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1928.
Anschluss verpasst! Enstehung der Fahrpläne der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1928.
Beiderseits vom Schienenweg. Heft 12: Berlin – Frankfurt a. O. – Sagan – Liegnitz – Breslau – Beuthen, red. W. Kalmer, Berlin 1930.
Das Jahr 1938 – Tatigkeisbericht. Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr (RFV), Berlin 1939.
Der Führer und Reichskanzler in seiner Rede bei der Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen am 7. Dezember 1935 im Kultur-Vereinshaus Nürnberg, Berlin 1935.
Deutsche Bilder. Dritte Reihe. Deutsche Galerien, Berlin 1922.
Deutsche Verkehrsbücher. Schlesien seine Gebirge, Städte und Bäder, Berlin 1934.
Deutschland, Berlin 1932.
Die Reise der Kiste L.K. 221. Bilder aus dem Gütverkehr der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1928.
Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen 1835–1935, Berlin 1935.
Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.
Kraftposführerfür den Oberpostdirektionsbezirk Liegnitz, Glogau 1927.
Krauß M., *Aufbau und Ausbau der deutschen Fremdenverkehrsorganisation*, Berlin 1922.
Krauß M., *Die zukunftigen Aufgaben der deutschen Verkehrswerbung im In- und Auslande*, Berlin 1921.
Noßke T., *Vom Reisen mit der Eisenbahn,* http://web.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/e2x_z.html, 17.05.2017.
Reichsbahn und Nährstand, Berlin 1936.
Reise bequem! Bilder vom Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1930.
Richtlinien für die Vekrehrswerbung (Eigenwerbung) der Deutschen Reichsbahn. Gültig vom 1. August 1937 ab, Hannover 1937.
Schreiberhau im Riesengebirge. Verkehrs-Büchlein Sommer 1935, Schreiberhau 1935.
Signal auf Halt! Sicherheits-Einrichtungen im Zugverkehr der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1928.
Taglich 44 Mal um den Äqator. Betriebs- und Verkehrsleistungen der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1930.
Tätigkeitsbericht für das Jahr 1935 der Reichsbahnzentralefür den Reiseverkehr (RDV), Berlin 1936.

46 Ze względu na swój charakter, w dużej mierze druków ulotnych, materiały źródłowe są rozproszone po wielu niemieckich bibliotekach, informacje o wielu z nich znaleźć można na stronie internetowej: T. Noßke, *Vom Reisen mit der Eisenbahn,* http://web.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/e2x_z.html, 17.05.2017.

Tätigkeitsberichtfür das Jahr 1934 der Reichsbahnzentralefür den Reiseverkehr (RDV), Berlin 1935.
Tätigkeitsberichtfür das Jahr 1936 der Reichsbahnzentralefür den Reiseverkehr (RDV), Berlin 1937.
This Booklet is for You if You Intend Traveling to Germany, Berlin 1925.
Verkehrs-Buch für Schlesien mit zahlreichen Abbildungen herausgegeben vom Schlesischen Verkehrsverbande e.V., Breslau 1914.
Vom Adler zur 2000 PS-Maschine. Die Dampf-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1931.
Werbemaßnahmen der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (R.D.V.), Berlin 1925.

Jacek Wójcik – Advertising materials of German State Railways during the inter-war period (1918–1939)

German State Railways (Deutsche Bahn) were founded just after the WWI came to an end. One of the tasks assigned to the new national rail operator was creating an organisation that would be responsible for tourist advertising, and which would try to overcome the negative effects of the war seen in the economy and travelling. The organisation called RDV (Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung), was set up and its main task was to advertise German Railways abroad. Under its auspices various advertising series were published which were aimed at promoting Germany as an attractive travel destination. Although RDV was closely linked to the German Railways, especially after 1928, promoting rail transport as such never seemed to be of primary importance. However, during the Third Reich period the significance of RDV grew considerably, since it was responsible for most advertising abroad, and the circulation of some publications reached millions of copies. A greater interest in the railways themselves can be observed in 1935 which marked the centenary of German rail transport. The need to advertise the railways themselves and their services was noticed in the late 1920s. At first, a press office was set up and later, in 1934, a special advertising agency (WER) was established It published materials promoting railway services and also showing various aspects of work at the Deutsche Reichsbahn. A closer co-operation between RDV and WER was initiated in 1939 but due to the outbreak of WWII the importance of tourist advertising and the tourist industry in general began to decline. As for the advertising materials produced in the inter-war period, their form evolved from very simple ones to remarkably effective colourful publications. Visual aspect was very significant, not only factual information – hence the use of posters, postcards, and photos which were often used do decorate railway buildings and carriage compartments. Still another new advertising tool was the film.

Jacek Wójcik – Werbematerialien der Deutschen Reichbahn in der Zwischenkriegszeit

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde in Deutschland die überregionale, staatliche Deutsche Reichseisenbahn ins Leben gerufen. Diese gründete eine Organisation für Werbung im Tourismusbereich, um etwas gegen die negativen Kriegsfolgen in der Wirtschaft und Reisebranche tun. So entstand die Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung(RDV), die sich der Werbung im Ausland widmete. Hier entstanden alle Beiträge, die Deutschland als Reiseziel bewarben.

Trotz der engen Verbindung dieser Organisation zur Eisenbahn1928, spielte das Reisen mit dem Zug keine wichtige Rolle in ihren Werbematerialien. Die Bedeutung der Reisezentrale stieg erst in der Zeit des Nationalsozialismus. Die Auflagenzahl für das Ausland ging in die Millionenhöhe. Das große Interesse des Staates an der Eisenbahn wird u.a. durch die Feierlichkeiten zum100-jährigen Jubiläum der ersten Eisenbahnfahrt 1935 in Deutschland bestätigt.

Erst Ende der 1920er Jahre erkennt man bei der Bahn die Notwendigkeit von Werbung. Aus diesem Grund wurden eine Pressestelle und 1934 ein spezielles Büro für Werbung (WER) gegründet, die das Eisenbahnangebot sowie verschiedene Arbeitsaspekte von Eisenbahnern nach außen hin präsentieren sollten. Eine intensive Zusammenarbeit zwischen RDV und WER fand erst 1939 statt. Durch den Kriegsausbruch gab es keine Werbung mehr und auch der Tourismus kam zum Erliegen.

Die Werbematerialien waren zunächst eher einfach gestaltet. Erst im Laufe der Zeit entwickelten sie sich zu effektvollen, bunten Werbeträgern. Sowohl der Text als auch die Bilder wurden spielerisch und frei gestaltet. An Bahnhöfen und in den Wagen konnten Plakate, Postkarten und Fotos platziert werden. Auch der Film wurde als Werbemedium genutzt.

Słowa kluczowe: Koleje Rzeszy, reklama, turystyka, propaganda
Keywords: Deutsche Reichsbahn, advertising, advertisements, tourism, propaganda.
Stichworte: Reichseisenbahn, Werbung, Touristik, Propaganda

Jacek Wójcik, doktorant w Zakładzie Historii Śląska Instytutu Historycznego Uniwersytetu Wrocławskiego, przygotowuje rozprawę doktorską pt. *Formy organizacji i zarządzania ruchem turystycznym na Śląsku w okresie III Rzeszy w kontekście ogólnoniemieckim.* Jego zainteresowania badawcze to historia Śląska do 1945 r. ze szczególnym naciskiem na dzieje turystyki oraz dziedzictwo kulturowe regionu.

Bartosz Kruk

Militaryzacja kolei jako element umacniania władzy ludowej w Polsce po II wojnie światowej

W lipcu 1944 r. Armia Czerwona wkroczyła na terytorium Polski zajęte dotąd przez Niemców. Sowieckie wyzwolenie stało się faktycznie nową okupacją. Na obszarze obejmującym tereny na zachód od tzw. linii Curzona rozpoczął funkcjonowanie powołany w Moskwie przez Józefa Stalina Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego (PKWN). Komuniści swą działalność rozpoczęli od organizacji aparatu administracyjnego i gospodarczego. Jednak podstawowym zadaniem nowej władzy stało się jej utrzymanie i umocnienie. W końcu lipca 1944 r. w ramach PKWN powołano więc Resort Bezpieczeństwa wzorowany na sowieckim Ludowym Komisariacie Spraw Wewnętrznych (*Narodnyj Komissariat Wnutriennych Dieł* – NKWD). Na czele resortu stanął Stanisław Radkiewicz[1].

Pierwszorzędnym celem resortu na drodze utrwalenia władzy było usunięcie z życia publicznego opozycyjnych organizacji niepodległościowych, organów Polskiego Państwa Podziemnego oraz reprezentujących je sił zbrojnych. Dla realizacji postawionych przed bezpieką zadań PKWN 24 sierpnia 1944 r. wprowadził dekret *O rozwiązaniu tajnych organizacji wojskowych na terenach*

1 Na ten temat zob.: *Aparat bezpieczeństwa w Polsce w latach 1944–1956. Taktyka, strategia, metody*, oprac. A. Paczkowski, cz. 1: *Lata 1945–1947*, cz. 2: *Lata 1948–1949*, Warszawa 1994–1996; *Aparat bezpieczeństwa w Polsce w latach 1950–1952. Taktyka, strategia, metody*, oprac. A. Dudek, A. Paczkowski, Warszawa 2000; *Aparat bezpieczeństwa w Polsce w latach 1953–1954. Taktyka, strategia, metody*, oprac. G. Majchrzak, A. Paczkowski, Warszawa 2004.

wyzwolonych[2]. Jednocześnie wprowadzono korzystne, z punktu widzenia nowej władzy, zmiany przepisów prawa karnego. 23 września 1944 r. PKWN wydał dekret wprowadzający *Kodeks Karny Wojska Polskiego* (KKWP), zastępując w ten sposób *Kodeks Karny Wojskowy* (KKW) z 1932 r. oraz wszelkie wydane na podstawie tego ostatniego rozporządzenia i rozkazy. Był to pierwszy obszerny akt prawny, który oprócz norm wojskowych zawierał również przepisy mające na celu ochronę nowego ustroju państwowego[3].

Równocześnie z uchwaleniem KKWP PKWN wprowadził *Prawo o ustroju Sądów Wojskowych i Prokuratur Wojskowych* (PUSW), które przyznawało szerokie kompetencje sądom wojskowym w stosunku do ludności cywilnej. Stało się tak za sprawą zapisu w art. 6, który stwierdzał, że właściwości sądów wojskowych – oprócz żołnierzy Wojska Polskiego, poborowych oraz jeńców i zakładników, będących pod nadzorem administracji wojskowej – podlegają również *inne osoby w przypadkach prawem określonych*. Z kolei art. 8 powyższego dekretu uzasadniał objęcie ludności cywilnej jurysdykcją tych sądów: *W czasie wojny, mobilizacji lub, gdy wymaga tego interes obrony Państwa, może PKWN, na wniosek kierownika Resortu Obrony Narodowej, poddać drogą rozporządzenia właściwości sądów wojskowych, osoby podlegające właściwości sądów powszechnych za przestępstwa, które uzna za niebezpieczne dla obrony państwa*[4].

30 października 1944 r. PKWN wydał kolejny Dekret *o ochronie Państwa*[5]. We wszystkich 11. artykułach karno-materialnych, jakie zawierał ów dekret, wprowadzono zagrożenie karą śmierci. Akt ten wprowadzał przestępstwa, takie jak: gwałtowny zamach i sabotaż, które były nieznane w dotychczasowym ustawodawstwie karnym. Dekret ten, podobnie jak KKWP, przewidywał kary w przypadkach odległych od skutku przestępczego, zaś jego ogólne sformułowania umożliwiały represjonowanie żołnierzy polskiego podziemia za czyny, które miały miejsce przed jego wprowadzeniem. W myśl dekretu, ujęte w nim przepisy karne oraz art. 85–99 i 101–103 KKWP podlegały kompetencji jurysdykcyjnej sądów wojskowych[6].

Krajowa Rada Narodowa 16 listopada 1945 r. zatwierdziła dekret *o przestępstwach szczególnie niebezpiecznych w okresie odbudowy Państwa* (tzw. Mały Kodeks Karny). Opisane w rozdziale I (art. 1–13) przestępstwa, podobnie jak

2 DzU RP 1944, nr 3, poz. 12.

3 DzU RP 1944, nr 6, poz. 27. Modyfikacja międzywojennego KKW polegała na wprowadzeniu nowego KKWP rozdziału XVII z art. 85–103 dotyczącymi zbrodni stanu. Na 19 artykułów tegoż rozdziału, aż w 10 przypadkach ustawodawca przewidywał możliwość orzeczenia kary śmierci. Na wzór sowiecki objęto karalnością czynności znacznie odległe od skutku przestępczego (czynności przygotowawcze, usiłowanie, kontakty z osobami dopuszczającymi się czynów przestępczych). Przepisy KKWP zostały zredagowane w ten sposób, aby również na ich podstawie można było skazywać osoby cywilne. Artykuł 5 stwierdzał, że kodeks ma zastosowanie do żołnierzy Wojska Polskiego, poborowych, jeńców wojennych i zakładników pozostających pod nadzorem administracji wojskowej oraz *innych osób, w przypadkach prawem określonych*.

4 DzU RP 1944, nr 6, poz. 29.

5 DzU RP 1944, nr 10, poz. 51.

6 A. Lityński, *O prawie i sądach w początkach Polski Ludowej*, Białystok 1999, s. 83. Zob. też: P. Kładoczny, *Kilka uwag na temat dekretu z 30 października 1944 r. o ochronie Państwa*, „Studia Iuridica" 1998, s. 137–158.

czyny opisane w art. 85–88 i 102 § 2 KKWP, podlegały kompetencji jurysdykcyjnej sądów wojskowych[7]. Dekret z 16 listopada 1945 r. obowiązywał nieco ponad pół roku. 13 czerwca 1946 r. ogłoszono nowy akt prawny o tej samej nazwie[8].

1 stycznia 1945 r. Resort Bezpieczeństwa został przekształcony w Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego (MBP). Wkrótce też nastąpił intensywny rozwój jego terenowych struktur. Powołano Wojewódzkie, Miejskie i Powiatowe urzędy bezpieczeństwa publicznego (BP) wspierane przez specjalnie powołaną formację wojsk wewnętrznych, przekształconą ostatecznie w Korpus Bezpieczeństwa Wewnętrznego (KBW). W związku tym organy bezpieczeństwa podejmowały dalsze działania skierowane przeciwko jawnie funkcjonującym partiom, organizacjom oraz Kościołowi katolickiemu i innym związkom wyznaniowym, ale też wobec poszczególnych grup społecznych. Tropiono i zwalczano przypadki sprzeciwu, niechęci lub jedynie braku akceptacji nowego systemu. Działania organów bezpieczeństwa zmierzające do umocnienia władzy komunistycznej w Polsce objęły również transport, a w szczególności kolej, która stanowiła wówczas jedyny masowy środek komunikacji. Główne zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania kolei upatrywano w jej pracownikach, reprezentujących zróżnicowane pochodzenie i poglądy polityczne[9].

Resort Komunikacji, Poczty i Telegrafu (RKPiT) stał się, obok bezpieki, jednym z najważniejszych w PKWN. Najpilniejszym zadaniem postawionym przed RKPiT stała się odbudowa zniszczonych linii kolejowych związanych z obsługą frontu. W tym celu rozpoczęto kompletowanie kadry, organizację transportu kolejowego i aparatu zarządzającego przewozami. 1 sierpnia 1944 r. na podstawie rozporządzenia kierownika RKPiT Michała Grubeckiego, uruchomiono Polskie Koleje Państwowe (PKP). Jako jednostki administracyjne niższego stopnia powołane zostały Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych (DOKP). 24 lipca

7 DzU RP 1945, nr 53, poz. 300. W porównaniu z dekretem *o ochronie Państwa* przewidywał on dodatkowo odpowiedzialność karną za przestępstwa urzędnicze i czyny wymierzone przeciwko interesom gospodarczym państwa. W rozdziale I tego aktu pod tytułem *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu publicznemu* aż siedem z 13 artykułów przewidywało możliwość wymierzenia kary śmierci.

8 DzU RP 1946, nr 30, poz. 192. Dekret, w porównaniu z wcześniej obowiązującym, został bardziej rozbudowany. Składał się z 72 artykułów, ujętych w siedmiu rozdziałach. Charakteryzował się szczególną surowością bowiem w 13 przypadkach dawał możliwość zastosowania najwyższego wymiaru kary. Przewidywał, że przestępstwa ujęte w pierwszym, najbardziej represyjnym, rozdziale *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu publicznemu* podlegały właściwości sądów wojskowych.

9 Po przekształceniu Resortu Bezpieczeństwa Publicznego w MPB, w ramach wspomnianego rozwoju jego struktur przy Departamencie I MBP powołano do życia Wydział VI odpowiedzialny za transport i łączność. W ramach terenowych struktur organizacyjnych przy Wydziałach I (operacyjno-śledczych) poszczególnych Wojewódzkich Urzędów Bezpieczeństwa Publicznego (WUBP) powstały sekcje VI komunikacyjno-łącznościowe oraz ich odpowiedniki przy poszczególnych jednostkach powiatowych (PUBP). Szerzej na ten temat: M. Zawisza, *Koleje pod specjalnym nadzorem. Nadzór organów bezpieczeństwa publicznego nad PKP w latach 1945–1949*, [w:] *„Mkną po szynach..." Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 259–268.

1944 r. w Lublinie powstała pierwsza tego typu placówka. W kolejnych miesiącach powstawały następne[10].

Pomyślna realizacja przewozów wojskowych umożliwiała dalsze skuteczne prowadzenie działań wojennych. W tym celu 4 listopada 1944 r. PKWN wydał dekret *o militaryzacji PKP na czas wojny*. Uzasadnienie tej decyzji zawarto w preambule dekretu: *Dokładne i terminowe wykonywanie zadań w zakresie transportu kolejowego ma olbrzymie znaczenie gospodarcze i wojskowe, zwłaszcza w obecnych warunkach toczącej się wojny o ostateczne rozgromienie hitleryzmu i wyzwolenie naszej Ojczyzny. Nakłada to na wszystkich zatrudnionych na kolejach szczególne obowiązki i odpowiedzialność za sumienne i sprawne wykonywanie ich pracy* [...][11].

Militaryzacja to, według definicji, działania w zakresie kompleksowych przygotowań obronnych w państwie prowadzone w czasie ogłoszenia mobilizacji, stanu wojennego lub w czasie wojny. Polegają one na przeniesieniu form i metod organizacji wojskowej do działów administracji państwowej i gospodarki narodowej oraz do określonych jednostek organizacyjnych, a także na stosowaniu w nich wojskowych przepisów i dyscypliny oraz nadaniu im wojskowego charakteru poprzez powołanie do służby w jednostkach zmilitaryzowanych. Głównym celem militaryzacji jest zabezpieczenie – w drodze szczególnego obowiązku pracy i odpowiednich form organizacji jego spełnienia – sprawnego funkcjonowania działów administracji państwowej i gospodarki narodowej oraz jednostek organizacyjnych wykonujących wyjątkowo ważne zadania z punktu widzenia obronności państwa[12].

Zgodnie z art. 1 dekretu, militaryzacja umożliwiła użycie przez naczelnego dowódcę Wojska Polskiego taboru kolejowego do realizacji zadań natury wojskowej. Zapis art. 2 uznawał wszystkich pracowników zatrudnionych przez PKP za zmobilizowanych do służby wojskowej. Tym samym podlegali oni przepisom obowiązującego już KKWP i odpowiedzialności karnej przed sądami wojskowymi, co znalazło potwierdzenie w art. 4 dekretu[13].

Zmilitaryzowanie kolei nie było zjawiskiem nowym. Wkrótce po odzyskaniu przez Polskę niepodległości – 27 marca 1920 r. – wydano ustawę *o kolejach w czasie wojny lub grożącego Państwu niebezpieczeństwa*[14]. Z kolei jesienią

10 1 listopada 1944 r. kierownictwo RKPiT objął Jan Rabanowski. 1 grudnia 1944 r. z RKPiT zostały wydzielone Poczta i Telegraf, w wyniku czego powstały dwa odrębne resorty: Komunikacji oraz Poczt i Telegrafu. Z chwilą przekształcenia PKWN w Rząd Tymczasowy RP 1 stycznia 1945 r., Resort Komunikacji został przemianowany na Ministerstwo Komunikacji.

11 DzU RP 1944, nr 11, poz. 55.

12 https://pl.wikipedia.org, 12.08.2016.

13 DzU RP 1944, nr 11, poz. 55.

14 DzU RP 1920, nr 27, poz. 160. Ustawa zakładała, że z chwilą wybuchu wojny lub zarządzenia ogólnej bądź częściowej mobilizacji albo gdy tego wymagać będzie interes obrony państwa, stwierdzony uchwałą Rady Ministrów, powziętą na wniosek ministra spraw wojskowych, wszystkie koleje żelazne zostaną podporządkowane interesom obrony państwa. Na władze kolei państwowych i prywatnych nałożono obowiązek ścisłego współdziałania w czasie pokoju z władzami wojskowymi w pracach przygotowawczych, dotyczących wojennej sprawności sieci kolejowej. W tych warunkach prywatne przedsiębiorstwa kolei żelaznych przechodziły pod zarząd ministra komunikacji, ich władze stawały się zaś organami wykonawczymi ministra komunikacji.

1923 r. w celu powstrzymania fali strajków robotniczych jakie przetoczyły się przez Polskę, zwłaszcza wobec aktywnie protestujących kolejarzy, rząd zastosował po raz pierwszy przepis wprowadzający w życie militaryzację. Ustawą z 7 listopada 1931 r. *w sprawie zmiany ustawy z 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny*[15], oraz ustawą z 30 marca 1939 r. *o komunikacji w służbie ochrony państwa* dokonano szerokiej nowelizacji dotychczas obowiązujących przepisów[16].

Dla realizacji wspomnianego art. 4 dekretu o militaryzacji, mówiącego, że wszyscy zatrudnieni na PKP podlegają przepisom KKWP, utworzono rozkazem organizacyjnym Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego (NDWP) nr 27/Org. z 23 listopada 1944 r. prokuraturę wojskową Polskich Kolei Państwowych z siedzibą w Lublinie[17].

Właściwość rzeczową prokuratury wyznaczał art. 17 dekretu PKWN o PUSW, który brzmiał: *Naczelny Dowódca określa, przy jakich jednostkach (formacjach) i garnizonach wojskowych poza armiami, okręgami, admiralicjami, korpusami, dywizjami i garnizonami tworzy się prokuratury wojskowe.* Właściwością miejscową zgodnie z art. 13 PUSW był teren, na którym znajdowały się obiekty kolejowe[18].

Do 15 grudnia 1944 r. (z terminem wykonania do 20 grudnia) planowano przy istniejących DOKP zorganizować trzy ekspozytury. Jednak do końca 1944 r. z powodu trudności kadrowych została sformowana tylko Prokuratura Wojskowa PKP[19].

Na stanowisko prokuratora PKP powołano mjr. Jakub Prokopowicza[20], a podprokuratorami zostali: kpt. Bronisław Tomaszewski, por. Leon Kanel i por. Jan Kuczyński. Na stanowiska oficerów śledczych zostali wyznaczeni:

Ministrowi komunikacji, działającemu w porozumieniu z ministrem spraw wojskowych, dano możliwość przekazania w drodze rozporządzenia przedsiębiorstwu PKP zarządu wszystkich lub niektórych kolei prywatnych. Szerzej na ten temat: M. Wilczek-Karczewska, *Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historyczno-prawnym,* https://ikar.wz.uw.edu.pl/numery/24/pdf/100.pdf, 14.08.2016.

15 DzU RP 1931, nr 109, poz. 844.

16 DzU RP 1939, nr 29, poz. 195. Twórcy dekretu o militaryzacji zasadniczo nie odwołali się do wspomnianej ustawy z 30 marca 1939 r. *O komunikacji w służbie ochrony państwa*, regulującej m.in. kwestię militaryzacji kolei, poza jednym wyjątkiem, kiedy to, w art. 6 dekretu, uchylono rozdział V ustawy z 1939 r. zawierającej przepisy karne, poddając nowelizacji jedynie zapis art. 38, w którym karę dożywotniego więzienia zastąpiono karą śmierci. Szerzej na ten temat: M. Zaborski, *Ustrój Sądów Wojskowych w Polsce w latach 1944–1955*, Lublin 2005, s. 132–133.

17 Wojskowa Prokuratura PKP w Lublinie zajmowała częściowo budynki przy ul. Wyszyńskiego nr 12 i 14, a także połowę domu kolejowego przy ul. Chopina 22, który został przeznaczony na mieszkania prywatne pracowników PKP. Szerzej na ten temat: E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury Polskich Kolei Państwowych w latach 1944–1949 – formalno-prawne podstawy działalności,* „Wojskowy Przegląd Historyczny" 2012, nr 1, s. 111.

18 DzU RP 1944, nr 6, poz. 29. Zob. też: J. Muszyński, *Zasady Ustrojowe sądownictwa wojskowego i prokuratury wojskowej w Polsce Ludowej*, Warszawa 1964, s. 190; J. Prokopowicz, *Rola Prokuratury wojskowej PKP w zakresie uruchomienia oraz usprawnienia kolejnictwa*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy" 1945, nr 3–4, s. 173–174.

19 E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 112.

20 Pełnił tą funkcję w okresie listopada 1944 r. do października 1947 r. Szczegółowy biogram zob.: K. Szwagrzyk, *Prawnicy czasu bezprawia,* Kraków–Wrocław 2005, s. 406–407.

ppor. Jerzy Pokorny[21], ppor. Jerzy Waligórski oraz chor. Józef Jakimiński, Mieczysław Nestorowicz, Stefan Gąsiorowski[22].

Od początku 1945 r. rozpoczęto prace nad powołaniem ekspozytur Prokuratury PKP dla powstających DOKP. W okresie od lutego do sierpnia 1945 r. powstały one kolejno w Warszawie (przeniesiona 28 lutego z Lublina), Krakowie, Łodzi, Katowicach, Poznaniu, Bydgoszczy i Gdańsku, z tymczasową siedzibą w Olsztynie[23].

Do końca 1945 r. nie zorganizowano ekspozytur Wojskowej Prokuratury PKP przy DOKP Wrocław i Szczecin, tereny te obsługiwały ekspozytury Wojskowej Prokuratury PKP przy DOKP Katowice, Gdańsk i częściowo Poznań. Agendy Ekspozytury Wojskowej Prokuratury PKP przy DOKP Warszawa obsługiwała bezpośrednio Wojskowa Prokuratura PKP przy Ministerstwie Komunikacji[24].

Etat Prokuratury PKP obejmował 24 osoby personelu fachowego i pomocniczego, tj. prokuratora, wiceprokuratora, trzech podprokuratorów, pięciu oficerów śledczych oraz 14 pracowników administracyjnych. Etat ekspozytury wynosił sześć osób, w tym podprokurator, dwóch oficerów śledczych, kierownik kancelarii i dwóch pisarzy[25]. Trudności kadrowe spowodowały, że w pierwszym okresie działalności Prokuratury PKP etaty były obsadzone w około 50%[26].

18 kwietnia 1948 r. rozkazem Ministra Obrony Narodowej wszystkie dotychczasowe ekspozytury funkcjonujące przy poszczególnych DOKP zostały przekształcone w wojskowe prokuratury DOKP zachowując jednocześnie podległość Prokuraturze PKP w Warszawie[27].

Do podstawowych zadań prokuratury i jej jednostek terytorialnych należało zapobieganie i zwalczanie przestępczości wśród pracowników PKP oraz usprawnianie transportu. Prokuratury PKP właściwe miejscowo dokonywały analizy pracy poszczególnych wydziałów DOKP, które zobowiązane zostały uprzednio

21 Mjr Jerzy Pokorny w okresie 15 maja 1945 r.–19 kwietnia 1948 r. był podprokuratorem ekspozytury wojskowej prokuratury PKP przy DOKP w Lublinie. 20 kwietnia 1948 r. objął funkcję prokuratora w DOKP we Wrocławiu, którą pełnił do końca jej działalności. Szczegółowy biogram zob.: K. Szwagrzyk, *Prawnicy*..., s. 403.

22 E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 112.

23 Rozkaz nr 42 z 17 marca 1945 r. *W sprawie rozszerzenia sieci ekspozytur prokuratury PKP i objęcia ich właściwością terenów nowo wyzwolonych.* Przykładowo Prokuratura Wojskowa PKP w Warszawie została uruchomiona 1 marca 1945 r. Przeniesiono ją z Lublina i usytuowano w budynku Ministerstwa Komunikacji przy ul. Wileńskiej 4, która stanowiła przed wojną gmach Dyrekcji PKP. E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 111.

24 Dopiero na podstawie rozkazów nr 216/Org NDWP z 28 listopada 1946 r. oraz Szefa Departamentu Służby Sprawiedliwości (DSS) MON z 6 grudnia 1946 r. (nr 01599/46/I) utworzono Ekspozyturę Wojskowej Prokuratury przy DOKP we Wrocławiu. Tymczasową siedzibą były Katowice. 16 stycznia 1947 r. ekspozytura została przeniesiona do Wrocławia i umiejscowiona w gmachu DOKP przy ul. Joannitów. Szerzej na ten temat: B. Kruk, *Militaryzacja PKP na przykładzie DOKP we Wrocławiu w latach 1945–1949*, [w:] *Gospodarka i społeczeństwo a wojskowość na ziemiach polskich*, red. T. Głowiński, K. Popiński, Wrocław 2010, s. 487–498.

25 E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 112–113.

26 J. Nazarewicz, *Wojskowe prokuratury specjalne (1944–1957)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy" 1973, nr 4, s. 444–445. Por. też E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 114.

27 J. Nazarewicz, *Wojskowe prokuratury*..., s. 446.

do przedstawiania Prokuraturze sprawozdań miesięcznych ze swojej działalności[28]. Szczególnym nadzorem objęto Straż Ochrony Kolei[29], choć nie mniej wnikliwie weryfikowano pracę Wydziału Ruchu i Wydziału Mechanicznego. Wydziały te były odpowiedzialne, wraz z podległymi jednostkami liniowymi, za przebieg transportów przede wszystkim wojskowych, pracę taboru kolejowego oraz prawidłową gospodarkę wagonową i parowozową. Badano więc przyczyny opóźnień pociągów lub ich odwołań oraz prawidłowość funkcjonowania warsztatów naprawczych, lokomotywowni i wagonowni. Ponadto analizowano wszelkie wypadki i zdarzenia, do jakich dochodziło na kolei, od katastrof kolejowych po wszelkiego typu awarie i pożary. Prowadzono też profilaktyczne kontrole znajomości i przestrzegania przepisów przeciwpożarowych itp.[30]

Jak zapewniał Jakub Prokopowicz, w centrum zainteresowania tego organu miała być również ochrona uprawnień specjalnych pracowników kolejowych z tytułu ich wojskowej mobilizacji, tj. zapewnienie przydziału odzieży i żywności, terminowa realizacja uposażeń pracowniczych, zabezpieczenie mieszkań służbowych, stanu sanitarnego przedsiębiorstwa. Poza tym dodał, że: *Działania Prokuratury mają więc tu charakter ogólno-wychowawczo-społeczny. Prokuratura stojąc na straży praw będzie też broniła pracowników przed ewentualną krzywdą jaka im się dziać może na skutek niewykonywania pewnych uprawnień i zarządzeń, lub wykonaniu ich opieszale, a także we wszystkich wypadkach gdzie zła wola jednostek lub grup godzić będzie w interes nowej demokracji i Państwa jako takiego*[31].

W związku z wprowadzeniem dekretu o militaryzacji PKP, 25 listopada 1944 r. NDWP wydało rozkaz nr 72/Org., na mocy którego powołano Wojskowy Sąd Polskich Kolei Państwowych[32]. 30 listopada 1944 r. na szefa Sądu wyznaczono mjr. Aleksandra Tomaszewskiego[33], zaś jego zastępcą został mjr. Jan Janczarek[34]. Na jednego z sędziów mianowano ppor. Teofila Gołębiowskiego[35].

Zgodnie z rozkazem nr 130 NDWP z 2 grudnia 1944 r. właściwość miejscową Wojskowego Sądu PKP określono, jako obszar kraju, na którym znajdują się

28 Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji (dalej: DzUrz MK) 1945, nr 8, poz. 56.
29 Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie (dalej: AIPN), sygn. 807/686, Sprawozdanie opisowe z pracy Ekspozytury Prokuratury PKP przy DOKP we Wrocławiu za 1947 r. Wyniki kontroli służby wartowniczej SOK, przeprowadzonej w styczniu 1947 r., k. 7–10.
30 Tamże.
31 „Kolejarz Związkowiec" 1947, nr 2, cyt. za: J. Jarosiński, *Współpraca sądu i prokuratury wojskowej ze Związkiem Zawodowym Pracowników Kolejowych w latach 1944–1949*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy" 1982, nr 1, s. 69.
32 M. Zaborski, *„Specjalne" Sądy wojskowe w Polsce w latach 1944–1955*, „Palestra" 2004, nr 3–4, s. 163.
33 Był on szefem Wojskowego Sądu PKP w okresie 30 listopada 1944 r.–9 września 1948 r. i 18 grudnia 1948 r.–30 września 1949 r. Szczegółowy biogram zob.: K. Szwagrzyk, *Prawnicy*..., s. 450.
34 Jan Janczarek był zastępcą szefa Wojskowego Sądu PKP w okresie 13 listopada 1944 r.–13 marca 1948 r., tamże, s. 318.
35 Był sędzią Wojskowego Sądu PKP w okresie 30 listopada 1944 r.–30 września 1947 r., tamże, s. 305.

urządzenia, warsztaty, składy oraz budynki administracyjne PKP[36]. Siedzibą sądu początkowo był Lublin, a od 14 lutego 1945 r. Warszawa. Planowano powołać łącznie 10 Wojskowych Sądów PKP, ostatecznie jednak doszło do powołania, dwóch delegatur (wydziałów zamiejscowych) Sądu PKP[37] – pierwsza z siedzibą w Poznaniu[38], a druga we Wrocławiu[39].

Podstawowym zadaniem kolejowego wymiaru sprawiedliwości, jak wspomniano, było zapobieganie i zwalczanie przestępczości na PKP. Jednak, jak podkreśla Elżbieta Romanowska, wobec braku stosownych aktów wykonawczych do dekretu *O militaryzacji PKP* sędziowie i prokuratorzy opracowali projekty tymczasowych przepisów dyscyplinarnych jako uzupełnienie przepisów prawa karnego materialnego. Jednocześnie dodaje, że zatrudnieni prokuratorzy nie posiadali kompetencji w dziedzinie kolejnictwa[40].

Dopiero 18 grudnia 1944 r. wydany został rozkaz NDWP nr 142, który to wprowadził wojskowe przepisy dyscyplinarne dla wszystkich zatrudnionych w przedsiębiorstwie PKP. Katalog kar przewidywał kary dyscyplinarne wymierzone przez bezpośrednich przełożonych, począwszy od upomnienia, przez naganę i obniżenie stopnia służbowego, po areszt do 20 dni, a nawet skierowanie do oddziału karnego na okres jednego miesiąca[41].

36 E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 111.

37 Rozkaz nr 0216 NDWP z 28 listopada 1946 r. i zarządzenie wykonawcze szefa DSS MON. M. Zaborski, *Specjalne*..., s. 163.W latach 1945–1946, a więc przed powstaniem Wydziałów Zamiejscowych we Wrocławiu i Poznaniu, sprawy pracowników PKP ze wszystkich DOKP, rozpatrywał Sąd PKP w Warszawie podczas sesji wyjazdowych, które odbywały się w Katowicach, Łodzi i Poznaniu.

38 Wydział Zamiejscowy Sądu PKP w Poznaniu mieścił się w budynku DOKP przy ul. Skarbowej 8 (obecnie ul. Gen. Taczaka). Sąd rozpoznawał sprawy, w których podsądnymi byli pracownicy PKP, którzy popełnili przestępstwa na terenie poznańskiej, szczecińskiej i gdańskiej DOKP. Sędziowie tego sądu rozpatrywali wnioski na sesjach wyjazdowych w siedzibach wszystkich trzech dyrekcji. T. Karpiński, *Wydział Zamiejscowy Wojskowego Sądu Polskich Kolei Państwowych w Poznaniu (1947–1949)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy" 2013, nr 2.

39 AIPN, sygn. 807/732, Sprawozdanie Wydziału Zamiejscowego Sądu PKP we Wrocławiu za 1947 r., k. 44–48. Do 31 grudnia 1946 r. tymczasową siedzibą Wydziału Zamiejscowego Sądu PKP we Wrocławiu były Katowice. We Wrocławiu natomiast sąd mieścił się w sąsiedztwie DOKP w budynku ZZK przy ul. Joannitów 14. Sędziowie tego sądu rozpatrywali oprócz spraw pracowników DOKP Wrocław, również sprawy pracowników DOKP Katowice i Kraków, które z kolei odbywały się na sesjach wyjazdowych na terenie tych Dyrekcji. Zob.: Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu (dalej: AIPN Wr), sygn. 13/90, Sprawa przeciwko Zygmuntowi Jabłońskiemu i innym, k. 146 i n. Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Krakowie (dalej: AIPN Kr), sygn. 113/264, t. 1–2, Sprawa przeciwko Józefowi Lorkowi i innym oskarżonymi o przyjęcie korzyści majątkowej.

40 E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 110–111. Zapewne dlatego też 11 maja 1945 r. minister komunikacji wydał okólnik, w którym zobowiązał wszystkie podległe jednostki, tj. DOKP, do przesyłania miejscowym prokuraturom i sądom PKP odpisów ważniejszych zarządzeń i okólników wydawanych na PKP. Zob. DzUrz MK 1945, nr 8, poz. 56.

41 Dziennik Zarządzeń Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Wrocławiu 1945, nr 1. Według ustaleń E. Romanowskiej rozkaz nr 142 15 stycznia 1945 r. uzupełniono o zarządzenie ministra komunikacji *W sprawie odpowiedzialności pracowników PKP za naruszenie dyscypliny pracy i w sprawie składania doniesień karnych*. Na jego podstawie przystąpiono do organizowania kolejowych aresztów dyscyplinarnych, zwanych wówczas odwachami. Ich funkcjonowanie regulowała z kolei instrukcja *W sprawie przetrzymywania na odwachach kolejowych pracowników PKP ukaranych dyscyplinarnie* zob.: E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 116.

22 marca 1945 r. rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej *o powołaniu do wojskowej służby komunikacji na kolejach* uzupełniono *Dekret o militaryzacji*. Przepis §1 rozporządzenia stanowił o powołaniu wszystkich obywateli polskich, bez względu na płeć, którzy nie ukończyli jeszcze 60. roku życia i kiedykolwiek byli funkcjonariuszami i pracownikami kolei lub mają *fachowe wykształcenie lub fachową praktykę w dziedzinie komunikacji kolejowej*. Z kolei przepis §2 nakładał na wspomniane osoby obowiązek zgłoszenia się do rejestracji w najbliższej stacji kolejowej, w terminie ustalonym przez poszczególne DOKP, gdzie otrzymają zaświadczenia, że *uczynili zadość obowiązkowi rejestracji* (§3). Niestawienie się groziło odpowiedzialnością karną z zastosowaniem przepisów KKWP przed sądami wojskowymi (§4)[42].

12 maja 1945 r., w wydanym zarządzeniu K.W. 21/18/45 w sprawie odpowiedzialności karno-wojskowej pracowników PKP, Minister Komunikacji w porozumieniu z Prokuratorem Wojskowym przedstawił, w oparciu o wymienione akty prawne i rozporządzenia wykonawcze, przestępstwa wykraczające poza kompetencje bezpośrednich przełożonych. Zaliczono do nich samowolne opuszczanie stanowiska pracy lub stanowiska służbowego oraz nieprzybycie lub opóźnienie w przybyciu do pracy, kwalifikowane jako naruszenie dyscypliny wojskowej (art. 115 KKWP), zaś dłuższe i trwałe uchylanie się od obowiązków służbowych zostało zakwalifikowane jako dezercja (art. 118 KKWP). Za przestępstwo uznano również *opuszczanie miejsca pracy w obliczu nieprzyjaciela lub nalotu bombowego* na terenie działań wojennych przy zetknięciu się z wrogiem itp. (art. 119 KKWP).

W wypadkach popełnienia wymienionych przestępstw przełożony, w celu pociągnięcia winnych pracowników do odpowiedzialności karnej, mógł jedynie sporządzić doniesienie karne i przesłać je do Prokuratury Wojskowej PKP, nie później jednak, jak po upływie jednej doby po dokonaniu przestępstwa przez pracownika PKP. Jednocześnie zarządzenie wyjaśniało, że: *W wypadkach mniejszej wagi, gdy zła wola sprawcy jest nieznaczna, pozostawanie poza pracą*

Il. 1. Winieta pisma Wojskowej Prokuratury DOKP we Wrocławiu, źródło: AIPN Wr

42 DzU RP 1945, nr 11, poz. 62.

trwało nie dłużej niż jedną dobę, a sprawca dane przestępstwo popełnił po raz pierwszy, przełożony może ograniczyć się do pociągnięcia winnego pracownika do odpowiedzialności dyscyplinarnej na zasadach przewidzianych w rozkazie naczelnika D-twa W.P. z dnia 18.12.44 r. Nr 142, co skutkowało umorzeniem dochodzenia zgodnie z art. 7 KKWP[43].

W miarę upływu czasu doszły nowe przestępstwa, takie jak zabór mienia kolejowego, okradanie transportów, fałszowanie, podrabianie bloczków biletowych, przywłaszczanie należności za przejazdy kolejowe przez konduktorów i różnego rodzaju łapówki, jak np. za uzyskanie zezwoleń na przewóz koleją przedmiotów z tzw. szabru z Ziem Zachodnich. Przestępstwa te kwalifikowano jako kradzież z chęci zysku (art. 257 i 259) i podlegały karom z KK z 1932 r.

Osobną grupę przestępstw stanowiły czyny godzące w transport kolejowy i jego bezpieczeństwo. Wymienić tu można uszkadzanie i niszczenie wszelkiego rodzaju urządzeń kolejowych, semaforów, torów, zwrotnic itp. Dla nich również przewidziano stosowne przepisy zawarte w KKWP (§172–178). W przypadku czynów groźnych dla prawidłowego ruchu pociągów ścigane były ponadto ze wspomnianego wcześniej art. 38 ustawy z 20 marca 1939 r. *o komunikacji w służbie obrony państwa,* bądź też na podstawie wspomnianego Dekretu PKWN *O ochronie Państwa* z 30 października 1944 r.

Rozpatrywaniem spraw związanych z przestępstwami przeciwko transportowi kolejowemu zajmowały się początkowo właściwe miejscowo sądy wojskowe, postępowanie przygotowawcze (dochodzenie, śledztwo) prowadziły zaś wojskowe organa ścigania. Czynności dochodzeniowo-śledcze mogły także wykonywać organa powszechnego wymiaru sprawiedliwości, ale po ukończeniu postępowania karnego przekazywały sprawę właściwemu wojskowemu organowi wymiaru sprawiedliwości. Po wprowadzeniu militaryzacji czynności prowadził wspomniany wcześniej kolejowy wymiar sprawiedliwości. Jednak już w styczniu 1946 r., w związku z powołaniem Wojskowych Sądów Rejonowych (WSR) i Wojskowych Prokuratur Rejonowych (WPR), nastąpiły zmiany w zakresie właściwości rzeczowej prokuratur i sądów kolejowych. W efekcie tych zmian wszelkie sprawy pracowników PKP oskarżonych o popełnienie przestępstw godzących w szeroko pojęty ustrój ludowego państwa, a za takie uważano celowe niszczenie taboru i urządzeń kolejowych, zawinione doprowadzenie do katastrof i wypadków kolejowych, wypadki z bronią w ręku, zabójstwa pasażerów i personelu, kierowano do WPR, a następnie do WSR. Postępowanie przygotowawcze w tych sprawach zgodnie z okólnikiem naczelnego szefa sądownictwa wojennego z 23 stycznia 1945 r. prowadzone były przez organa milicji, a przede wszystkim bezpieczeństwa publicznego[44]. Działania tych instytucji miały

43 Dziennik Zarządzeń Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Wrocławiu 1945, nr 1, s. 3.
44 AIPN, sygn. 1572/2582, Rozkaz nr 71 szefa MBP z 12 listopada 1945 r., k. 7. Pod koniec 1945 r. przy DOKP utworzono specjalne Kolejowe Ekspozytury Bezpieczeństwa Publicznego. W zarządzeniu czytamy m.in.: *Kolejowa Ekspozytura, Oddziały Kolej. Eksp. B.P. i Kolejowe placówki B.P. przejmują wszelką działalność operatywną, prowadzoną dotychczas przez Urzędy Bezp. Publ. w zakresie Polskich Kolei Państwowych oraz podejmą walkę z napadami, łapownictwem i wszelkiego rodzaju nadużyciami na poszczególnych oddziałach PKP.* Szerzej na ten temat:

jednak charakter doraźny i zasadniczo współpracowały one z wojskowo-kolejowymi organami wymiaru sprawiedliwości na drodze utrzymania porządku na PKP. Kolejarze nie dopuszczali się bowiem przestępstw zagrażających bezpieczeństwu państwa, chociaż w zaistniałych wypadkach niejednokrotnie dopatrywano się znamion takich czynów[45].

Działania kolejowego wymiaru sprawiedliwości zostały ograniczone do ścigania i osądzania sprawców przestępstw związanych z naruszeniem dyscypliny pracy, w tym samowolnego porzucenia pracy (dezercja), zasad bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, ale przede wszystkim tych o charakterze pospolitym, głównie kradzieży[46].

Dekret o militaryzacji, który faktycznie wszedł w życie 13 listopada 1944 r., jak wspomniano, w art. 1 obowiązywać miał, do końca *czasu wojny*. Termin ten określono zarządzeniem Prezydium Krajowej Rady Narodowej (KRN) z 16 listopada 1945 r.[47]

Już bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych na terenie kraju przedstawiciele wojskowego wymiaru sprawiedliwości, Sztab Główny i Związek Zawodowy Kolejarzy (ZZK) wysuwali więc koncepcję demilitaryzacji kolei. Jednocześnie jednak Wydział Sądownictwa Wojennego, przygotowujący projekt dekretu o zniesieniu stanu wojennego i aktów wykonawczych, był za utrzymaniem militaryzacji. 29 maja 1945 r. naczelny szef Sądownictwa Wojskowego uzyskał zgodę władz wojskowych na utrzymanie wojskowego wymiaru sprawiedliwości w PKP. Motywował tę decyzję szczególną rolą PKP w odbudowie kraju, wskazując na zagrożenia związane z działalnością zbrojnego podziemia niepodległościowego. W celu utrzymania militaryzacji kolei 1 lipca 1945 r. Ministerstwo Komunikacji sporządziło preliminarz wydatków związanych z utrzymaniem w warunkach pokojowych organów wymiaru sprawiedliwości i ścigania oraz zobowiązało się włączyć je do budżetu resortu. Równocześnie zadeklarowało pełne pokrycie finansowe na zaopatrzenie organów sądownictwa i prokuratury PKP dokonywane przez organa wojskowe (umundurowanie, uzbrojenie, sprzęt wojskowy itp.). Ponadto zapewniło wyposażenie sądów i prokuratur PKP w niezbędne akty prawne: państwowe, wojskowe i resortowe. Przedłożyło również projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie utrzymania w PKP sądownictwa i prokuratury wojskowej[48].

W 1946 r. Ministerstwo Komunikacji opracowało projekt dekretu o uchyleniu militaryzacji. W uzasadnieniu podano: *Ponieważ w myśl art. 1 dekretu PKWN o militaryzacji PKP z dnia 4 listopada 1944 r. Polskie Koleje Państwowe podlegają militaryzacji „na czas wojny", militaryzacja PKP została automatycznie uchylona z dniem 17 grudnia ub. r. w myśl zasady: Cessanteratione legis*

B. Kruk, *Działalność Ekspozytury Kolejowej Bezpieczeństwa Publicznego przy DOKP we Wrocławiu i jej oddziałów w latach 1946–1949*, [w:] *Budujemy Socjalizm. Aparat władzy a gospodarka w systemie totalitarnym,* red. R. Klementowski, S. Ligarski, Wrocław 2010, s. 62–69.

45 E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 117.

46 Tamże, s. 111–112.

47 Upływał on z dniem jego wejścia w życie, tj. 17 grudnia 1945 r.

48 E. Romanowska, *Wojskowe Prokuratury*..., s. 114–115.

cessat et lex ipsa [gdy ustaje przyczyna, dla której wydano ustawę, traci moc i sama ustawa]; jak jednak podano dalej, zwłoka w zniesieniu militaryzacji nastąpiła ze względu na poważne niedociągnięcia w transporcie kolejowym i obawy o odpływ pracowników ze służby na PKP. Postanowiono również utrzymać sąd i prokuraturę PKP oraz ustanowić przy każdej DOKP *eksponowanych sędziów i prokuratorów*, jak dalej podkreślono, dla szybkiego rozstrzygania spraw karnych dotyczących pracowników PKP[49].

Ogłoszenie dekretu o militaryzacji, w szczególności zaś poddanie pracowników PKP przepisom wojskowego wymiaru sprawiedliwości, odbiło się również szerokim echem w środowisku pracowników PKP. Zostało ono różnie przyjęte i ocenione przez środowisko. Co więcej, większość pracowników PKP nie miało pojęcia co do znaczenia dekretu *O militaryzacji PKP* i wynikających z tego aktu konsekwencji prawnych. Bardziej świadomi natomiast upatrywali w nim istotne zagrożenie swobód obywatelskich i zawodowych. Powodowało to niekończące się dyskusje wśród kolejarzy interweniujących w ZZK oraz komitetach kolejowych Polskiej Partii Socjalistycznej (PPS) i Polskiej Partii Robotniczej (PPR), trwające przez cały okres obowiązywania dekretu[50]. W jednym ze sprawozdań czytamy: *Przewodniczący* [Eugeniusz] *Korytko zreferował wyczerpująco sytuację omawianą na posiedzeniu CKW* [Centralnego Komitetu Wykonawczego] *PPS. Po referacie uchwalono domagać się od władz PPS energicznej interwencji odnośnie zniesienia militaryzacji PKP i podać do wiadomości wszystkim kołom kolejowym o wyniesienie w tej sprawie uchwał na zebraniach PPS i ZZK*[51].

Istotnie, taka interwencja została podjęta przez działaczy CKW PPS. W skierowanym do premiera J. Cyrankiewicza piśmie argumentowano, że utrzymywanie militaryzacji na kolei wówczas, gdy w całym państwie wszyscy inni pracownicy zostali już zdemilitaryzowani, jest dla pracowników kolejowych niewątpliwie wysoce krzywdzące i niesprawiedliwe[52].

Wychodząc naprzeciw obawom kolejarzy wielokrotnie o militaryzacji wypowiadał się również minister komunikacji Jan Rabanowski podkreślając, że:

49 Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Centralny Urząd Planowania w Warszawie (zespół nr 192), sygn. 75, Projekty ustaw, rozporządzeń i dekretów dot. zagadnień związanych z komunikacją opiniowanych przez CUP, k. 197–199.

50 Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: AP Wr), Wojewódzki Komitet Polskiej Partii Socjalistycznej we Wrocławiu (zespół nr 1197, dalej: WK PPS), Oddział Komunikacyjny (dalej: Oddz. Kom.), sygn. 300, Sprawozdanie ze zjazdu aktywistów PPS pracujących w zarządach kół ZZK i jednostkach organizacyjnych PPS na terenie woj. poznańskiego, 23 lutego 1947 r., k. 34; tamże, sygn. 322, Protokół z posiedzenia kolejowego Koła PPS stacji Lubin z 5 marca 1947 r., k. 241; tamże, Protokół z posiedzenia kolejowego Koła PPS stacji Grabowno z 24 marca 1947 r., k. 291; tamże, Protokół z posiedzenia kolejowego Koła PPS przy Biurze Kontroli Dochodów w Świdnicy, 25 kwietnia 1947 r., k. 353; AP Wr, Komitet Wojewódzki Polskiej Partii Robotniczej we Wrocławiu (zespół nr 1198), sygn. 387, Sprawozdanie Wydziału Komunikacyjnego KW PPR we Wrocławiu za okres 1 września–20 października 1947 r., k. 10.

51 AP Wr, WK PPS, Oddz. Kom., sygn. 301, Protokół nr 11, z posiedzenia Zarządu Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej PPS, 15 lutego 1947 r., k. 52.

52 AAN, Polska Partia Socjalistyczna. Centralny Komitet Wykonawczy w Warszawie (zespół nr 1352), Wydział Komunikacyjny, sygn. 235/XIV-79, Pismo CKW PPS do Premiera Rządu RP z 11 lutego 1947 r., k. 65.

Przepisy te nie będą nigdy wykorzystywane przeciwko lojalnym pracownikom, są one tylko bronią i to bardzo poważną, w rękach ludu przeciwko wrogom demokracji[53].

Utrzymanie w mocy dekretu o militaryzacji PKP po 1945 r. oraz dalszy rozwój struktur wojskowego wymiaru sprawiedliwości na kolei, potwierdziło jednoznacznie, że komunistyczne władze nie zakończyły jeszcze procesu utrwalania zdobytej władzy. Stwierdzenie to umacniają działania podjęte w Ministerstwie Bezpieczeństwa Publicznego związane ze specjalnym nadzorem nad kolejnictwem.

Dopiero po ostatecznym wyeliminowaniu legalnej opozycji (Polskie Stronnictwo Ludowe, PSL), sfałszowaniu referendum ludowego w 1946 r. i wyborów do sejmu w 1947, oraz pokonaniu zbrojnego podziemia (Wolność i Niezawisłość, Narodowe Siły Zbrojne, Narodowe Zjednoczenie Wojskowe) proces umacniania władzy ludowej dobiegał końca. 20 lipca 1949 r. została też zniesiona militaryzacji kolei[54].

Na podstawie rozkazu szefa Departamentu Służby Sprawiedliwości (DSS) MON z 10 sierpnia 1949 r., rozformowaniu uległ z dniem 1 października 1949 r. Wojskowy Sąd PKP wraz z wydziałami zamiejscowymi oraz Wojskowa Prokuratura PKP i podległe jej prokuratury. Wszelkie wszczęte postępowania przeciwko pracownikom PKP przekazano do prokuratur i sądów powszechnych[55].

Wprowadzenie militaryzacji kolei, której oficjalnym powodem było usprawnienie funkcjonowania kolei w pewnym stopniu rzeczywiście przyniosło taki efekt, szczególnie u schyłku II wojny światowej. Zapewne też przyczyniło się do zwiększenia dyscypliny pracy i odpowiedzialności pracowników kolei za realizację zadań stawianych przed PKP. Jednak utrzymywanie militaryzacji w warunkach pokojowych przez kolejne cztery lata wraz ze specjalnie powołanym aparatem śledczym i sądowym, bez należytej podstawy prawnej, w świetle przedstawionych faktów wskazuje na celowe działanie władz komunistycznych w Polsce. Tym samym stwierdzić można, że militaryzacja kolei stała się jednym z elementów umacniania władzy przejętej przez komunistów w Polsce.

Bibliografia

Archiwum Akt Nowych w Warszawie
– Centralny Urząd Planowania (zespół nr 192).
– Centralny Komitet Wykonawczy Polskiej Partii Socjalistycznej (zespół nr 1352).
Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie.
Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu.
Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Krakowie.
Archiwum Państwowe we Wrocławiu
– Komitet Wojewódzki Polskiej Partii Robotniczej (zespół nr 1198).
– Wojewódzki Komitet Polskiej Partii Socjalistycznej (zespół nr 1197).

53 Tamże, „Kolejarz Związkowiec", 1947, nr 2, podaję za autorem.
54 DzU RP 1949, nr 42, poz. 305.
55 T. Karpiński, *Wydział Zamiejscowy*...

Dziennik Urzędowy Ministra Komunikacji 1945–1949.
Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej 1944–1949.
Dziennik Zarządzeń Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Wrocławiu 1947–1949.

Aparat bezpieczeństwa w Polsce w latach 1944–1956. Taktyka, strategia, metody, oprac. A. Paczkowski, cz. 1: Lata 1945–1947, cz. 2: Lata 1948–1949, Warszawa 1994–1996
Aparat bezpieczeństwa w Polsce w latach 1950–1952. Taktyka, strategia, metody, oprac. A. Dudek, A. Paczkowski, Warszawa 2000
Aparat bezpieczeństwa w Polsce w latach 1953–1954. Taktyka, strategia, metody, oprac. G. Majchrzak, A. Paczkowski, Warszawa 2004
Budujemy Socjalizm. Aparat władzy a gospodarka w systemie totalitarnym, red. R. Klementowski, S. Ligarski, Wrocław 2010.
Gospodarka i społeczeństwo a wojskowość na ziemiach polskich, Materiały pokonferencyjne red. T. Głowiński, K. Popiński, Wrocław 2010.
Jarosiński J., *Współpraca sądu i prokuratury wojskowej ze Związkiem Zawodowym Pracowników Kolejowych w latach 1944–1949*, ,,Wojskowy Przegląd Prawniczy" 1982, nr 1.
Karpiński T., *Wydział Zamiejscowy Wojskowego Sądu Polskich Kolei Państwowych w Poznaniu (1947–1949,)* „Wojskowy Przegląd Prawniczy" 2013, nr 2.
Kładoczny P., *Kilka uwag na temat dekretu z 30 października 1944 r. o ochronie Państwa*, ,,Studia Iuridica", t. 35, 1998.
Lityński A., *O prawie i sądach w początkach Polski Ludowej*, Białystok 1999.
„Mkną po szynach..." Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.
Muszyński J., *Zasady ustrojowe sądownictwa wojskowego i prokuratury wojskowej w Polsce Ludowej*, Warszawa 1964.
Nazarewicz J., *Wojskowe prokuratury specjalne (1944–1957)*, ,,Wojskowy Przegląd Prawniczy" 1973, nr 4.
Prokopowicz J., *Rola Prokuratury wojskowej PKP w zakresie uruchomienia oraz usprawnienia kolejnictwa*, ,,Wojskowy Przegląd Prawniczy" 1945, nr 3–4.
Romanowska E., *Wojskowe Prokuratury Polskich Kolei Państwowych w latach 1944–1949 – formalno-prawne podstawy działalności*, ,,Wojskowy Przegląd Historyczny" 2012, nr 1.
Szwagrzyk K., *Prawnicy czasu bezprawia*, Kraków–Wrocław 2005.
Wilczek-Karczewska M., *Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historyczno-prawnym*, https://ikar.wz.uw.edu.pl/numery/24/pdf/100.pdf, 04.08.2017.
Zaborski M., *,,Specjalne" Sądy wojskowe w Polsce w latach 1944–1955*, „Palestra" 2004, nr 3–4.
Zaborski M., *Ustrój sądów wojskowych w Polsce w latach 1944–1955*, Lublin 2005.

Bartosz Kruk – Militarisation of railways being one of the ways of strengthening communist rule in Poland after the Second World War

Although liberated from the Nazi German occupation, Poland immediately found itself under another totalitarian regime – namely that of the communist Soviet State. Any opposition against the instalment of the new communist government in Poland was brutally suppressed. One of the tools used by communists who were determined to reinforce the new system was the decision to militarise the railways. The new decree passed by PKWN (communist interim government installed by Stalin) on 4 November 1944 was intended to discipline all the employees of the re-established PKP Polish State Railways. The decision allowed the communists to tighten their grip on this strategic means of transportation. The communist government's determination to maintain this legal status for as long as necessary is proved by the fact that the decree was lifted 4 years later than originally stipulated.

Militarization of railways meant that all railway employees were subject to the Polish Army Penal Code and were under the jurisdiction of the specially created for that purpose military-railway judiciary institutions, which took the form of specially established prosecutor offices and courts affiliated to particular Regional Directorates of State Railways (DOKP). The concept of

militarised railways and the above-mentioned judicial institutions were finally abolished by the Act of July 20, 1949.

Bartosz Kruk – Militarisierung der Bahn als Bestandteil der Machtsicherung in der Volksrepublik Polen nach dem Zweiten Weltkrieg

Das von der deutschen Besetzung befreite Polen wurde durch das kommunistische Regime der Sowjetunion neu „versklavt". Jeder Widerstand gegen die neue Regierung wurderücksichtlos bekämpft. Eine von vielen Aktivitäten der Kommunisten, die die neue politische Ordnung sichern wollten, war der Beschluss zur Militarisierung der Eisenbahn.

Diese Entscheidung des Polnischen Komitees der Nationalen Einheit (Pol. PolskiKomitetJednościNarodowej - PKWN) vom 4. November 1944 sollte die Mitarbeiter der Staatlichen Polnischen Bahnen (PolskieKolejePaństwowe - PKP) in der Kriegszeit „disziplinieren". Man wollte dadurch die Kontrolle über diesen wichtigen Transportzweig festigen. Dieses Ziel wurde skrupellos weiterverfolgt, obwohl der Beschluss nur bis zum 17. Dezember 1945 gültig war.

Die Militarisierung der Eisenbahn bedeutete in erster Linie die Unterordnung aller Bahnmitarbeiter unter die Verwaltung der polnischen Armee sowie des speziell für diese Zwecke gegründeten Gerichtswesens mit Sonderstaatsanwaltschaften bei jeder Eisenbahndirektion.

Die Militarisierung der Bahn und samt den dazugehörigenInstitutionenwurde erst mit dem Gesetz vom 20. Juli 1949 aufgehoben.

Słowa kluczowe: militaryzacja, PKP, koleje, transport kolejowy
Keywords: Militarization, PKP Polish State Railways, railway, rail transport
Stichworte: Militarisierung, Polnische Staatliche Eisenbahnen (PKP), Eisenbahn, Bahntransport

Bartosz Kruk, dr, historyk specjalizujący się w historii w historii Polski XIX-XX w., historii gospodarczej Polski XX w. ze szczególnym uwzględnieniem kolejnictwa. Autor licznych artykułów naukowych poświęconych historii kolei w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem Dolnego Śląska.

Daniel Böhme
Tłumaczenie Monika Musioł-Skrzypiec

Niespełnione marzenia Polskich Kolei Państwowych

W pierwszych latach istnienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL) na pierwszym planie znajdowało się usunięcie szkód wojennych oraz rozwiązanie problemu fali uchodźców w całym kraju. Polskie Koleje Państwowe (PKP) starały się sprostać tym zadaniom, mimo mozolnie połatanych sieci kolejowych oraz zużytych elektrowozów. W latach planu trzyletniego (1947–1949) przewozy wzrosły o 110% w transporcie towarowym, zaś w transporcie osobowym nawet o 125%[1].

Plan sześcioletni pomiędzy 1950 a 1955 r. przewidywał rozległą industrializację PRL. W tym czasie PKP zaczęły marzyć o lepszej przyszłości transportu kolejowego w Polsce. Zasięg transportu, zarówno w transporcie towarowym jak i osobowym, miał się podwoić w czasie trwania planu sześcioletniego. PKP planowały budowę nowych linii kolejowych o długości całkowitej wynoszącej 704 km. Umowa ze szwedzką firmą ASEA (*Allemana Svenska Elektriska Aktienbolaget*) na dostawę elektrowozów oraz wyposażenia do elektrycznej obsługi pociągów jeszcze bardziej uskrzydliła marzenia PKP. Importowane ze Szwecji lokomotywy elektryczne serii EP03 oraz elektryczne zespoły trakcyjne serii EW54 miały zainicjować zmianę trakcji z obsługi parowej na elektryczną. Do realizacji marzeń PKP potrzebowało odpowiedzialnych oraz zaangażowanych

1 Por. A. Kaduszkiewicz, *Plan 6-letni,* Warszawa 1952, b.p.

pracowników. Musieli oni znać specyfikę kolei, a także wykonywać swój zawód z wysoką motywacją wewnętrzną. W czasie planu sześcioletniego, a także później, tacy pracownicy byli marzeniem dla prawie wszystkich pracodawców PRL. Małgorzata Mazurek opisuje z jednej strony brak dyscypliny pracy i cytuje pasującą do tego ówczesną sentencję: *czy się stoi, czy się leży, tysiąc złotych się należy*[2]. Dodatkowo panowała skrajnie wysoka fluktuacja wśród pracowników. W samych tylko dużych przedsiębiorstwach zmieniała się prawie połowa załogi. Pracownicy spodziewali się u innych pracodawców wyższych zarobków oraz lepszych warunków pracy. Oba opisane przez M. Mazurek fenomeny pojawiały się w PKP na większą skalę. W trakcie kontroli w lutym 1952 r. zastano w sumie 1566 kolejarzy śpiących na służbie, 380 kolejnych zaskoczonych podczas gry w karty lub w trakcie prywatnych rozmów oraz nawet 334 pijanych[3]. Wysoką fluktuację PKP próbowało zwalczyć za pomocą, z dzisiejszego punktu widzenia groteskowo dużego, pakietu świadczeń socjalnych. Pakiet ten miał służyć ofensywnemu werbowaniu absolwentów wyższych uczelni z najróżniejszych specjalizacji. W tym celu PKP zleciło wydrukowanie kosztownych broszur informacyjnych. Prezentowały one możliwe obszary pracy i konkretnie wyliczały świadczenia socjalne. I tak PKP oferowały każdemu pracownikowi niezależnie od funkcji oraz zaszeregowania[4]:

– bezpłatną opiekę zdrowotną oraz pobyty w uzdrowisku dla siebie oraz wszystkich członków rodziny;

– bezpłatne bilety lub z 80% zniżką na przejazdy krajowe dla całej rodziny, kolejarze z dyplomem akademickim podróżowali nawet w pierwszej klasie;

– deputat węglowy w wysokości 3600 kg;

– mundury służbowe na wszystkie pory roku.

Ponadto kolejarki mogły przechodzić na emeryturę już w wieku 55 lat, natomiast kolejarze musieli pracować tylko do 60. urodzin. W ten oto sposób pracownicy PKP mogli przechodzić w stan spoczynku zawodowego o całe pięć lat wcześniej niż osoby zatrudnione w innych przedsiębiorstwach. Dodatkowo byłym pracownikom kolei wypłacano emeryturę o 5% wyższą niż ogółowi. Niektóre zawody związane z koleją mogły dodatkowo cieszyć się dwoma kolejnymi świadczeniami emerytalnymi w roku[5].

Dzięki tym udogodnieniom PKP spodziewało się więszego szacunku jako jeden z najatrakcyjniejszych pracodawców w gospodarce Polski Ludowej. Z tym łączyło się marzenie o przyciągnięciu dobrze wykształconych specjalistów oraz kadry kierowniczej agsolwentów uniwersytetów oraz uczelni wyższych, przede wszystkim inżynierów, ekonomistów, prawników oraz pedagogów. Mieli oni

2 M. Mazurek, *„Billiger und schneller" produzieren – „genauer und mehr" verarbeiten*, „Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung" 2004, s. 549.

3 Por. H. Drążkiewicz, *O podniesienie dyscypliny pracy na PKP*, Warszawa 1953, s. 10.

4 Por. *PKP. Informator dla absolwentów szkół wyższych o pracy w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe*, Warszawa 1978, s. 25.

5 Por. tamże, s. 32.

wzbogacić atmosferę pracy dzięki swoim różnym przemyśleniom i przyczynić się do różnorodności na kolei[6].

To działanie, nazywane dzisiaj *diversity*, nie straciło w dużych przedsiębiorstwach na aktualności. Kolejna koncepcja powstała w socjaliźmie, którą wiele koncernów chce w dzisiejszych czasach ożywić, była skierowana na to, by zachwycić przyszłych pracowników pewnymi zawodami lub kierunkami studiów już w wieku dziecięcym. Ten aspekt będzie przybliżony w kolejnym rozdziale.

Politechnizacja jako podstawa socjalistycznego kształcenia

Koncepcja politechnizacji pochodziła ze Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR) wczesnych lat trzydziestych XX w. Chodziło w niej głównie o przekazanie na zajęciach treści technicznych. Koncepcja ta powstała przede wszystkim z dwóch podstawowych praktycznych pobudek, które później ideologizowano za pomocą odpowiednich instrumentów propagandowych. W łatwy i opłacalny sposób miano pozyskiwać pracowników do fabryk, które powstawały wraz z industrializacją, a jednocześnie planowano, zgodnie z ideologią socjalistyczną, wychować i zatrudnić armię dzieci z ubogich warstw społecznych. Radzieckie koleje także podchwyciły myśl politechnizacji i tworzyły od lat trzydziestych XX w. dziecięce koleje. Zazwyczaj chodziło o kolejki wąskotorowe, które budowano na obszarach rekreacyjnych dużych miast. W takich kolejkach, pod kierownictwem doświadczonych kolejarzy, dzieci przejmowały większość zadań związanych z obsługą.

Po wojnie model kształcenia politechnicznego szybko rozprzestrzeniał się w krajach socjalistycznych. W PRL politechnizacja również odgrywała bardzo dużą rolę. Uczniowie mieli być zaznajamiani z podstawami techniki i produkcji, jak również z obchodzeniem się z wykorzystywanymi narzędziami[7]. Przede wszystkim w staliniźmie państwo polskie przejęło silnie na wzór radziecki koncepcję politechnicznego wychowania.

Politechnizacja wykraczała często poza zajęcia lekcyjne. Obejmowała także *pracę uczniów w czynie społecznym w szkole oraz w czasie wolnym*[8]. W trakcie wiary w postęp od połowy lat pięćdziesiątych pojmowanie politechnizacji rozszerzyło się do *ogólnej technicznej kultury w całym społeczeństwie oraz pewnego zrozumienia technicznego u ludzi, których zawód nie ma nic wspólnego z techniką*[9]. Aby rozwijać to zrozumienie obejmując wszystkie generacje, Polska oraz inne kraje socjalistyczne posługiwały się coraz bardziej popularnym hobby jakim było modelarstwo. Dzieci, młodzież oraz dorośli mieli możliwość udziału w politechnicznych kołach zainteresowań, takich jak składanie modeli oraz targach wynalazków, a także zaprezentowania swoich technicznych umiejętności

6 Por. tamże, s. 1.
7 Por. S. Bober, *Walka o dusze dzieci i młodzieży w pierwszym dwudziestoleciu Polskiej Ludowej*, Lublin 2011, s. 236f.
8 *Pädagogisches Wörterbuch. Volk und Wissen*, Berlin 1987, s. 303.
9 Z. Zbyszewicz, *Wystawa Modelarstwa Technicznego*, „Horyzonty Techniki" 1959, nr 7, s. 295.

w międzynarodowych konkursach. W tym celu kluby większych zakładów lub tzw. Pałace Młodzieży oferowały liczne możliwości. Pałac Młodzieży w Katowicach był znany w całej Polsce ze swojej pozycji pioniera w pracy dla politechnizacji. Niestety tylko niewielka część dzieci oraz młodzieży w dużych miastach oraz aglomeracjach otrzymała szansę uczestniczenia w kołach zainteresowań w jednym z dziecięcych pałacy. Na terenach wiejskich w Polsce często w ogóle nie było tego typu ofert spędzania wolnego czasu.

Koleje dziecięce jako instrument politechnizacji

PKP wiązały z politechnizacją marzenie pozyskania dla siebie najbardziej zaangażowanych i zmotywowanych pracowników – tych, którzy chcieli dalej rozwijać swoje marzenie z dzieciństwa dotyczące kolei i w pełni realizować je w późniejszym życiu zawodowym. Co było bliższe niż podchwycenie pomysłu kolei pionierskich lub dziecięcych, które z powodzeniem wykorzystano w ZSRR.

Drezdeńska kolej pionierska jako przykład

Na przykładzie pionierskiej kolei dresdeńskiej zostaną wyjaśnione podstawowe myśli kolei dziecięcej. Kolej ta jest przykładem udanej realizacji politechnizacji w kolei.

Jako pierwsza kolej dziecięca w Niemieckiej Republice Demokatycznej (*Deutsche Demokratische Republik*, NRD) swą działalność rozpoczęła kolej pionierska w Dreźnie w trakcie międzynarodowego dnia dziecka[10] w 1950 r.: *Przedsiębiorstwa komunikacyjne Drezno przejęły zarządzanie przedsiębiorstwem. Wszystkie stanowiska, począwszy od konduktorki aż po maszynistę, obejmowali dorośli. Tylko w trakcie służby, na której wpuszczano, pionierzy mogli pomagać konduktorkom. To jednak nie zadawalało młodych pionierów. Chcieli oni, na wzór kolejarzy pionierów w ZSRR, przejąć małą kolej pod swoje skrzydła*[11]. Już kilka lat później kolej niemiecka (*Deutsche Reichsbahn*, DR) zauważyła politechniczne znaczenie kolei pionierskiej w Dreźnie i przejęła nad nią kierownictwo. Zatrudniła maszynistów, kierowników stacji i dbała o konserwację lokomotyw, wagonów jak również pozostałych urządzeń. Jednocześnie ponosiła odpowiedzialność za wykształcenie kolejarzy pionierskich. W tym celu kolej niemiecka DR utworzyła na Dworcu Zoo kolei pionierskiej dużą kolejkę modelową w skali 0. Kształcenie odbywało się różnorodnie: *Pionierzy szczególnie zainteresowani technicznie mogą uzyskać tytuł technika lokomotyw. Ich zakres obowiązków sięga od uzupełniania węgla, wody w lokomotywach parowych oraz usuwania oleju, aż po prace ręczne przy lokomotywach pod okiem osób kierujących elektrowozami*[12]. Kolej pionierska oficjalnie należała do oferty kół zainteresowań ówczesnego Pałacu Pionierów miasta Drezno. Do tychże kół

10 1 czerwca.
11 G. Arndt, U Arndt, *Pionier- und Ausstellungsbahnen, Berlin* 1981, s. 23
12 Tamże, s. 25

zainteresowań pionierzy mogli zapisywać się od czwartej klasy. W każdym roku przyjmowano 80 uczniów. Po ukończeniu kształcenia teoretycznego w kole zainteresowań, kolej niemiecka DR przekazywała nastolatkom ich własne mundury. Byli więc uprawnieni do przystąpienia do służby w kolei pionierskiej. O zadaniach kolei pionierskich niemiecka kolej DR pisała: *Praca kolejarzy pionierskich odbywa się w roku zakładowym zgodnie z planem dyżurów na zmianę na wszystkich stanowiskach. Przychodzą oni na służbę ustalonego dnia raz w tygodniu po lekcjach i co trzy tygodnie na jedno niedzielne przedpołudnie bądź popołudnie. W czasie wakacji praca uregulowana jest specjalnym planem dyżurów. By naśladować dużych kolejarzy na kolei pionierskiej Drezno istnieje wiele inicjatyw oraz zobowiązań, które realizowane są honorowo z różnych okazji, takich jak przykładowo 60-ta rocznica Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej czy też 30-ta rocznica NRD. By zachęcić kolejarzy pionierskich do bezpiecznego, punktualnego oraz kulturalnego przewożenia gości, konkurują ze sobą poszczególne dyżury* [...] *Ocena konkursowa odbywa się codziennie po zakończeniu dnia roboczego przed kolektywem pełniącym dyżur, na apelu na dworcu Plac Fucika*. [...] *Kolejarze pionierscy poczuwają się również do solidarności poprzez to, że każdego roku wykonują dodatkową służbę, z której dochód przekazywany jest na konto solidarności.* [...] *Kolejnym ważnym punktem są walne zebrania pionierów, które przeprowadzane są dla całego kolektywu. Tutaj odbywa się przekazywanie do wiadomości publicznej wyników konkursów, wygłaszanie interesujących wykładów na temat ciekawostek z dziedziny komunikacji, bądź też odznaczanie szczególnie zasłużonych kolejarzy pionierskich. Inną formą odznaczania najaktywniejszych kolejarzy pionierskich podczas wakacji jest udział w specjalistycznych wyprawach naukowych oraz wyjazdach do zabytków, jak również do miejsc walki rewolucyjnej w naszej republice*[13]. W opisie tym wyraźnym jest, jak wiele podobieństw miała pozaszkolna działalność kolei pionierskiej z rzeczywistym dniem pracy w socjalistycznym dużym zakładzie lub w urzędzie kolei niemieckiej DR. W dalszym ciągu istniały silne związki pomiędzy kolejami pionierskimi a najróżniejszymi jednostkami kolei niemieckiej DR. Zespoły zadaniowe DR spełniały tym samym funkcję tzw. brygad patronackich. Brygada, a więc zespół zadaniowy względnie kolektyw jednostki kolei niemieckiej, obejmowała swym patronatem i otaczała szczególną opieką grupę uczniów kolei pionierskiej. Zapraszała dzieci przykładowo do zwiedzania zakładu bądź przekazywała im torebki z prezentami w dni świąteczne. Pionierzy rewanżowali się programami kulturalnymi w trakcie imprez zakładowych lub pomagali podczas pracy. Kolej niemiecka DR opisuje ich aktywności w tym obszarze następująco: *W okresie zimowym kolejarze pionierzy mają więcej czasu, by odwiedzać swych podopiecznych. Wyjazdy naukowe do brygady IV dworca osobowego Drezno-Nowe Miasto* (Dresden-Neustadt)*, do brygady patronackiej w zakładzie kolejowym Drezno oraz na zajęcia szkoleniowe w nastawnicy szkoleniowej i na terenie ćwiczeniowym Wyższej Szkoły Komunikacji im. Frie-*

13 *Deutsche Reichsbahn. Im Kleinen wie im Großen*, Dresden 1982, b.p.

dricha Lista [Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" – dop. red.] *corocznie znajdują się w bogatym planie koła zainteresowań*[14]. Istnieje również bliski związek z Działem Politycznym dyrekcji kolei niemieckich w Dreźnie. Już bardzo wcześnie opłacały się niemieckiej kolei DR starania o kolejarzy pionierów: *I tak w 1951 r. dwunastu młodych pionierów zdecydowało się podjąć naukę w niemieckich kolejach DR. Fakt, iż nie byli jedynymi, potwierdzają kolejne lata. Do 1964 r. 115 Młodych Pionierów Dreźnieńskiej Kolei Pionierskiej trafiło do niemieckiej kolei DR. Tym samym kolej pionierska była do momentu ogólnego wprowadzenia zajęć politechnicznych pierwszym ośrodkiem kształcenia na większą skalę*[15].

Jak już wspomniano, DR czerpała ponadto profity z bliskiego kontaktu kolei pionierskiej z Wyższą Szkołą Komunikacji w Dreźnie: *Kolej pionierska rozwinęła się z kolei dziecięcej, będącej centrum rozrywkowo-kulturalnym, do politechnicznego ośrodka kształcenia, który jest prowadzony w oparciu o najnowsze pedagogiczne założenia i wpływa na położoną w pobliżu Inżynierską Szkołę Kolejnictwa. Praca końcowa dla studiujących tam osób brzmiała: „Analiza budowy drugiego toru pomiędzy stacją Przyjaźń/Zoo* (Bahnhof Freundschaft am Zoo) *oraz stacją Szczęśliwa Przyszłość/ Plac Fucika* (Bahnhof Frohe Zukunft Fucikplatz) *z zamknięciem skrzyżowania Aleja Herkulesa* (Kreuzungsstelle Herkulesallee)[16]. W 1968 r. na podstawie tej pracy rozpoczęto budowę drugiego toru.

Cele, jakie DR stawiała, z jej wsparciem, dla kolei pionierskiej, ogólnie rzecz ujmując zostały zrealizowane. Dzięki silnemu zgraniu się uczniów i ich brygad patronackich, jak również dzięki dobrym relacjom uczelni wyższych DR pozyskała dobrze wyszkolonych i zmotywowanych pracowników. Z dumą oświadczyła na końcu swojej publikacji na temat kolei pionierskiej: *Około 80% kolejarzy pionierów, po kształceniu zakończonym sukcesem, wyucza się zawodu w kolei niemieckiej DR lub podejmuje studia w dziedzinie komunikacji*[17].

Kolej republiki dziecięcej Podgrodzia

Również w PRL powstał szereg kolei dziecięcych, szczególnie w parkach i centrach rekreacyjnych, m.in. w Gnieźnie, Krakowie czy Zabrzu[18]. Polska kolej dziecięca, która najbardziej wychodziła naprzeciw koncepcji politechnizacji, jeździła w tzw. republice dziecięcej w Podgrodziu przy Zalewie Szczecińskim. Pomysł takiej republiki dziecięcej, która w niektórych publikacjach nazywana jest również Miasteczkiem Dziecięcym, sięga radzieckiego pedagoga Antona Siemionowicza Makarenki, który apelował o pewnego rodzaju samorządność dzieci, poprzez którą w formie zabawy miały uczyć się reguł socjalistycznego pojmowania demokracji. Zgodnie z tą ideą w 1925 r. powstała na Półwyspie

14 Tamże.
15 G. Arndt, *Eisenbahnen...,* s. 166.
16 *Deutsche Reichsbahn...*
17 Tamże
18 P. Korcz, *Atlas wąskotorówek*, Poznań 2006, s. 99.

Krymskim pierwsza republika pionierska „Artek". Podgrodzie odwoływało się do tego wzorca. Stąd też prasa nazywała Miasteczko Dziecięce przy Zalewie Szczecińskim *polskim Artekiem*[19].

Kto jako pierwszy dał sygnał do budowy republiki dziecięcej w Polsce, do dziś pozostaje jednak niejasne. Barbara Sowińska-Adamczyk zadaje w tym kontekście następujące pytania: Czy Miasteczko Dziecięce było prezentem Bolesława Bieruta, pierwszego prezydenta PRL czy też powstało na skutek działania Ministerstwa Oświaty? Czy jego późniejszy właściciel, Centralny Związek Spółdzielczości Pracy (CZSP), wydał polecenie budowy?[20]

W pierwszej linii Podgrodzie służyło dzieciom jako miejsce rekreacyjne. Jednocześnie przejmowały one czynności, które były konieczne do istnienia „ich republiki". W tym celu wcielali się w role policjantów, listonoszy, marynarzy bądź kucharzy. Główną atrakcją całego Miasteczka Dziecięcego była jednak kolejka. Chodziło o kolejkę wąskotorową, która pokonywała trasę o łącznej długości 3,2 km na torach o szerokości 750 mm. Tak jak cała republika dziecięca również mała kolej powstała w rekordowym czasie. Jej budowa ruszyła wiosną 1952 r. Mimo to mogła być uruchomiona wraz z pozostałymi urządzeniami Miasteczka Dziecięcego już 27 lipca 1952 r.[21] Dzieci objęły swoje dyżury na zmianę w tzw. brygadach kolejowych. Do ich obowiązków należało oporządzenie pociągów, pilnowanie przejazdów kolejowych, sprzedaż i kontrolowanie biletów oraz pomoc maszyniście. Kolej jeździła codziennie przedpołudniem od godz. 9.00 do 12.00, jak również późnym popołudniem pomiędzy godz. 16.00 a 19.00. W trakcie jednego lata transportowała prawie 10 tys. dzieci. Dokładnej liczby pasażerów nie da się jednak określić, gdyż wydawano bilety zbiorowe, których po odbytej jeździe nie zbierano[22].

Od samego początku PKP troszczyły się o kolej dziecięcą w Podgrodziu. Dyrekcja generalna udzieliła krótkoterminowo pozwolenia na działalność i przekazała republice dziecięcej lokomotywę parową, jak również trzy wagony osobowe. Ponadto PKP zatrudniły maszynistę[23].

Dzieci podziękowały za to zaangażowanie poprzez wykonywanie swojej służby na kolei z wielkim entuzjazmem. Kolej zaczarowała nawet gości swoją malowniczą trasą, która łączyła wszystkie atrakcje Miasteczka Dziecięcego[24]. Wyglądało to prawie jak spełnienie marzeń PKP. Mała kolej sprawiała wrażenie wzbudzania u dzieci ochoty zostania w przyszłości kolejarzami „dużych PKP".

Niestety miało stać się inaczej. Już w 1959 r. szczecińska Dyrekcja Okręgowa PKP postanowiła zatrzymać zakład kolejowy w Podgrodziu, przede wszystkim ze względu na zły stan torowisk. Ekspert sprowadzony w 1960 r. zbadał szyny i stwierdził, że podkłady muszą być całkowicie wymienione. Odkrył

19 B. Sowińska-Adamczyk, *Miasteczko Dziecięce, Monografia Podgrodzia 1952-1973*, Szczecin 2015, s. 76.
20 Tamże, s. 26
21 Tamże, s. 40
22 *Miasteczko dziecięce Podgrodzie*, Warszawa 1953, s. 70.
23 Por. B. Sowińska-Adamczyk, *Miasteczko...* s. 41.
24 Tamże, s. 183.

niemieckie oznaczenie na podkładach. To wskazywało na 1936 r. jako datę produkcji. Graniczny okres ich użyteczności wynosił do 20 lat, a koszt wymiany na 200 tys. zł. Całkowity budżet republiki dziecięcej wynosił w 1955 r. nieco ponad milion złotych. Czy to właśnie koszty przestraszyły CZSP i odwiodły od naprawy torowisk, tego nie można dzisiaj stwierdzić. Barbara Sowińska-Adamczyk podaje niebiezpieczeństwo pożaru, które powodował parowóz, jako kolejną możliwą przyczynę tego, iż republika dziecięca utraciła swą główną atrakcję, a wyobrażenia PKP o pozykaniu przyszłych kolejarzy prysły[25]. Nie jest jasne też dlaczego same PKP nie podjęły starań o utrzymanie kolei. Bez kolei dalszy rozwój republiki dziecięcej skazany był na niepowodzenie. W 1962 r. przeszła ona do nowego właściciela, Związku Przemysłu Hut Żelaza i Przemysłu Stalowego. Związek ten traktował Miasteczko Dziecięce raczej jako duży obóz wakacyjny dla dzieci. Wraz ze zmianą właściciela Podgrodzie utraciło dalsze atrakcje[26]. W 1973 r. Związek Przemysłu zakończył działalność obozu wakacyjnego. Od tego czasu republika dziecięca służy jako zakład naukowy[27].

Zabawkowa kolej jako pomoc naukowa

Politechnizacja miała wkroczyć w życie dzieci nie tylko szczególnie rozlegle lecz przede wszystkim wcześnie. Obok już przedstawionego przykładu kolei dziecięcych zabawka oferowała wręcz idealne możliwości.

Po wojnie kolej znów stała się symbolem cudu techniki. Jak opisano wyżej, w ramach planu sześcioletniego przewidziano obszerną modernizację kolei i jej infrastruktury. Tym samym była perfekcyjnym wzorem dla zabawki politechnicznej. Szczególny urok zabawkowej kolejki polegał ówcześnie na tym, że udało się kolei przełamać granicę pomiędzy zabawką a pomocą naukową. To wymaganie postawiła Konstrukcja Pionierska modeli kolejek (*Pionier Konstruktion*, skrót PIKO) świadomie. Pod marką *Pionier Konstruktion* sprzedawano już od 1945 r. pierwsze modele kolejek PIKO z NRD. Również w Polsce nie ukrywano faktu, jak duży potencjał tkwił w modelach kolejek, który mógł zachwycić młodzież nauką oraz techniką. W ten o to sposób zabawkowa kolejka awansowała na kolejny środek PKP, służący do pokrycia zapotrzebowania na dobrze wykształconych kolejarzy.

We wrześniu 1953 r. Stoleczne Zakłady Wyrobów z Blachy i Drutu zaskoczyły Polaków zachwyconych modelarstwem absolutną sensacją. Fabryka nr 7 tego zakładu wyprodukowała wierny oryginałowi model elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EW54. Ta nowość cieszyła się euforycznym rozgłosem w prasie. Również w oryginale zespół trakcyjny ucieleśniał ideały PKP dotyczące modernizacji i postępu. Oznaczał w równej mierze odbudowę obsługiwanej elektrycznie sieci Warszawskiego Węzła Kolejowego.

25 Tamże, s. 64ff.
26 Tamże, s. 93.
27 Tamże, s. 158f.

W przeciwieństwie do kolei PIKO polski zespół trakcyjny składał się w pełni z metalu i był wykonany na względnie dużej szerokości toru 0[28]. Trend na rynku światowym i w kolejach PIKO dotyczył jednak tylko w połowie tak dużej szerokości toru H0 i modeli z obudową z malowanych natryskowo materiałów plastikowych. Polski zespół trakcyjny miał być wykonany wytrzymale, a i tak nie były w Polsce dostępne tak małe formy natrysku. Wybrano większą szerokość toru, by umożliwić każdemu młodemu mechanikowi nieskomplikowaną naprawę modelu. Przeciwnie do swojego wzorca, który składał się z trzech wagonów, model zespołu trakcyjnego EW54 posiadał tylko dwa wagony, każdorazowo wagon silnikowy oraz wagon sterujący[29].

Model ten oferowano zarówno w komplecie, jak i osobno. Zestaw zawierał proste i zagięte szyny, semafor z blachy, sygnał świetlny z bakelitu oraz zabawkowy transformator, który zamieniał prąd z sieci na bezpieczne 6–20 V. Wyjątkowo innowacyjne rozwiązanie, które w porównaniu z ówczesną ofertą na rynku światowym, było prawie wyjątkowe, obejmowało sieć trakcyjną zawartą w komplecie. W tym celu do zestawu dołączone były skrzynki elektryczne z plastiku oraz przewód jezdny. Pociąg otrzymywał swój prąd jezdny tak jak oryginał w szynach oraz sieci trakcyjnej[30]. Tym samym nie był potrzebny przewodnik środkowy w szynach.

Produkcja modeli kolejek postawiła Stołeczne Zakłady Wyrobów z Blachy i Drutu przed szeregiem wyzwań, które jednak w trakcie zarządzonej euforii w czasach planu sześcioletniego natychmiast zostały złagodzone.

Drut do nawijania szpul transformatorowych i silnikowych zakład pożyczał od innych przedsiębiorstw, ponieważ własne zapotrzebowanie do produkcji modeli kolejki nie zostało zgłoszone w trakcie planowania przydziałów. Zakład, który zwyczajowo nastawiony był na produkcję piór do pisania, dzięki produkcji modeli kolejek wkroczył na całkowicie nowy grunt. Załoga nie została w to zadanie specjalnie wdrożona. Do doświadczeń przedwojennych warszawskie pracownice nie mogły się odwoływać[31]. Prasa otoczyła to manko propagandowymi frazesami typowymi dla stalinizmu. Wskutek tego pracownice miały uzupełnić swoje braki w doświadczeniu oraz brak możliwości szkoleniowych związanych z produkcją zabawek elektromechanicznych dzięki *dokładności, pomysłowości i zaangażowaniu*[32].

Zakład ani nie zrealizował planów wprowadzenia na rynek kolejnej zabawki technicznej, ani nie dotrzymał obietnic dotyczących dogodnych cen. Zestaw

28 Skala 1:45, szerokość toru 32 mm.
29 Por. W. Rychter, *Politechnizacja*, „Horyzonty Techniki" 1953, nr. 9, s. 388
30 Tamże, s. 388f
31 W międzywojennej Polsce były dostępne kolejki zabawkowe. Firmy „G. Weinreb" w Warszawie oraz „Minerwa" w Przemyślu zbudowały proste kolejki. Jan Lipps z Katowic dostarczał kolejki elektryczne najwyższej jakości.
32 W. Rychter, *Politechnizacja...,* s. 389

kolejki miał kosztować okazałe 400 zł i był tym samym zdecydowanie najdroższą zabawką w katalogu hurtownika „Centrogal”[33].

Niezależnie od wysokiej ceny należy założyć, że żaden zestaw modelu kolejki z Warszawy nie trafił na półki sklepu zabawkowego. Nie brakowało jednak zainteresowanych modelami. Instytut Kolejnictwa chciał już wcześniej złożyć większe zamówienie, szybko się jednak zawiódł. Również inni kupcy niemile się zaskoczyli tuż po rozpakowaniu zespołu trakcyjnego. Modele były *tandetne i błędne* [...] *nie chciały się one poruszać*[34]. Te słowa pisze dziennikarz techniczny, Witold Rychter, po otwarciu opakowania, które bezpłatnie otrzymał dla swojej redakcji od warszawskiego zakładu produkcyjnego. Stołeczne Zakłady wyrobów z Blachy i Drutu, przesadziły z realizacją propozycji swoich racjonalizatorów. Dyrekcja *odstąpiła zupełnie od dobrze opacowanych wzorów i wprowadziła „usprawnienia” produkcji, grzeszące nie tylko naiwnością, ale i nieznajmością rzeczy.* [...] *Taka „produkcja” złomu trwała przez dwa lata, po czym ją przerwano i spisano kilkaset tysiecy złotych* [...] *na straty*[35]. Te słowa wyjaśniają, jak szybko prysły marzenia PKP i ich Instytutu Kolejnictwa o pomocach naukowych dla przyszłych kolegów.

Po opłakanej klęsce lokalnego warszawskiego przemysłu produkcji modeli kolejek, kolejarze hobbyści w Polsce byli zdani sami na siebie i musieli budować własne modele, zgodnie z wszechobecnie stosowanym w PRL mottem „Zrób to sam!”.

Z produkcją modeli kolejek w Polsce nadal działo się źle. Poza próbami spółdzielni „Odbudowa” w miejscowości Orzysz i nielicznymi wyprodukowanymi elementami, takimi jak mosty, przejazdy kolejowe, sygnały czy małe budynki, które dostarczało rzemiosło i małe prywatne zakłady, polscy modelarze byli zdani na siebie. O dziwo otrzymali wsparcie redaktorów czasopisma pracowników PKP „Sygnały”. W 1987 r. czasopismo „Sygnały” świętowało euforycznie pierwszy wyprodukowany seryjnie w Polsce wagon modelu kolejki o wielkości H0. Chodziło o czteroosiowy wagon węglarkę PKP z produkcji prywatnego zakładu zabawkowego Witolda Fita. Model przedstawiony na il. 1 można było zamawiać bezpośrednio u producenta bądź też za pośrednictwem warszawskiego klubu modelarstwa kolejowego za 750 zł. Pomimo, iż nie dorównywał on jakością zachodnioeuropejskim wyrobom, uznano go, szczególnie za jego ładne oznakowanie, za udany. Jego dogodna cena oraz fakt, iż chodziło o pierwszy wagon modelu kolejki PRL, przyczyniły się do dużej popularności wagonu[36].

Niewiele później „Sygnały” wydały wskazówki, jak można ulepszyć wagon towarowy kilkoma ruchami ręki. W artykule tym modelarze znaleźli przykładowo wskazówki, jak mogą stworzyć różnorodny ładunek, na przykład rudę, złom i drewno[37].

33 Centralny Zarząd Handlu Artykułami Galanteryjnymi (Centrogal), *Katalog zabawek*, Warszawa 1956, b.p.
34 W. Rychter, *Zabawki, których brak,* „Horyzonty Techniki”, 1958, nr 2, s. 79.
35 Tamże, s. 80.
36 Por. *Dążymy do doskonałości*, „Sygnaly”, 1987, nr 24, s. 6.
37 Por. *Jest* „Sygnaly”, 1987, nr 16, s. 6.

Nie zważając na fakt, iż polski przemysł zabawkowy nie wprowadzał na rynek żadnych własnych modeli, hobby związane z modelami kolejek cieszyło się coraz większą popularnością zarówno wśród dzieci i nastolatków, jak i wśród dorosłych w Polsce. Ten rozwój rozpoczął się już w latach sześćdziesiątych i trwał nadal. Dlatego też Polska importowała większą ilość modeli kolejek z NRD i w nieco mniejszej ilości z Jugosławii.

W latach sześćdziesiątych możliwy był nawet zakup modeli kolejek z produkcji w NRD za pośrednictwem polskiej sprzedaży wysyłkowej, później sieć Centralnej Składnicy Harcerskiej (CSH) stała się wyłącznym partnerem dystrybucyjnym modeli kolejek. Oferta sklepów CSH musiała być jednak w latach osiemdziesiątych znacznie wybrakowana, nawet w porównaniu do już wąskiego asortymentu handlu detalicznego w tej dziedzinie w NRD. Jak to ówcześnie wyglądało w duszy polskiego miłośnika modeli kolejek, bardzo trafnie opisuje Zbigniew Kaszyc w artykule w czasopiśmie „Sygnaly". Prezentuje swój stan uczuć, po tym jak w Weimarze odwiedził sklep zabawkowy z działem modeli kolejek. Mimo, iż asortyment również nie był tam kompletny, można było wydać w sklepie 500 mk i więcej, by pokazane tam w skali H0 lub TT cuda zabrać do domu. Z tęsknotą i smutkiem myślał przy tym o sytuacji w jego ojczyźnie. *Wychodzę ze sklepu oszołomiony i trochę rozżalony. Nic nie zwojuję za te parę marek, które mi wydzielono z książeczki walutowej na pieć dni pobytu. ale nasuwa się inna refleksja. Polskie sklepy zabawkarskie są zawalone modelami samochodów różnych typów. Przecież można by również produkować dokładnie*

Il. 1. Wagon modelu kolejki PKP, fot. autor

odwzorowane modele naszych lokomotyw, od sławnej Pm36 po EU07. Dotyczy to również naszych udanych typów wagonów. Zapewniam panów producentów, że dzieci kochają kolej nie mniej niż samochody[38]. W artykule, obok tego tekstu, znajduje się zdjęcie polskiej lokomotywy elektrycznej serii ET22 z następującym podpisem: *Również nasz polski tabor doskonale nadaje się do miniaturyzacji. Lokomotywa ET22 stanowiłaby ładny model*. Model ukazał się dopiero w 2017 r., mimo iż w międzyczasie niektóre polskie lokomotywy pojawiły się w formie miniatur. Odnosząc się do PRL w temacie modeli kolejek stało się widocznym, jak nie tylko niespełnione pozostają marzenia dzieci, ale także te wielu dorosłych oraz osób odpowiedzialnych w PKP, które poprzez hobby związane z modelami kolejek liczyły na wielu zmotywowanych przyszłych kolejarzy.

Wniosek

Na podstawie sytuacji kolei dziecięcych oraz zabawki politechnicznej widać wyraźnie, jak mocno rzeczywistość w PRL oddaliła się od pierwotnie propagowanych ideałów. Ten mały przykład pokazuje głęboką przepaść pomiędzy wymaganiem stawianym socjalistycznemu państwu przez wielu obywateli oraz tym, co codziennie przeżywali.

W odniesieniu do motta konferencji „Państwo i kolej" ten mały element dotyczący marzenia PKP o politechnizacji daje pogląd na całościową sytuację, w której PKP znajdowały się w czasach PRL. Poniższe tezy mogłyby być punktem wyjścia do dalszych rozważań w tym kierunku:

– PKP znajdowały się pod dużą presją oczekiwań, nie mając ze strony państwa wsparcia materialnego i zasobów ludzkich;

– starania PKP o wykwalifikowany personel sięgały w gruncie rzeczy zbyt blisko. W wielu przypadkach kolej państwowa nie otrzymała zmotywowanych i zaangażowanych pracowników, których sobie pierwotnie życzyła. Ogólnie brakowało PKP inicjatyw, by zrekrutować pracowników, którzy rzeczywiście byliby przekonani do kolei;

– zainteresowanie koleją wśród społeczeństwa nie było wspierane przez państwo na taką skalę, jak to się odbywało w innych socjalistycznych krajach, np. w NRD lub w Związku Radzieckim.

Bibliografia

„Horyzonty Techniki" 1953–1959.
„Sygnały" 1987

Arndt G., Arndt U., *Pionier- und Ausstellungsbahnen*, Berlin 1981.
Arndt G., *Eisenbahnen besonderer Art.*, „Eisenbahn-Jahrbuch" 1965.
Bober S., *Walka o dusze dzieci i młodzieży w pierwszym dwudziestoleciu Polskiej Ludowej*, Lublin 2011.
Centralny Zarząd Handlu Artykułami Galanteryjnymi (Centrogal), Katalog Zabawek, Warszawa 1956.

38 Z. Kaszyc, *Nie tylko zabawki*, „Sygnały", 1987, nr 6, s. 4

Deutsche Reichsbahn. Im Kleinen wie im Großen, Dresden 1982.
Drążkiewicz H., *O podniesienie dyscypliny pracy na PKP*, Warszawa 1953.
Kaduszkiewicz A., *Plan 6-letni*, Warszawa 1952.
Korcz P., *Atlas wąskotorówek*, Poznań 2006.
Mazurek M., *„Billiger und schneller" produzieren – „genauer und mehr" verarbeiten*, „Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung", Bd. 53, 2004.
Pädagogisches Wörterbuch. Volk und Wissen, Berlin 1987.
PKP. Informator dla absolwentów szkół wyższych o pracy w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe, Warszawa 1978.
Sowińska-Adamczyk B., *Miasteczko Dziecięce. Monografia Podgrodzia 1952–1973*, Szczecin 2015.
ZSPR. *Miasteczko dziecięce Podgrodzie*, Warszawa 1953.

Daniel Böhme – The unfulfilled hopes of Polish State Railways

After World War II Polish State Railways (PKP) struggled to keep up with the rising numbers of goods and passengers. The railway management dreamed of electrification, building new tracks, as well as importing modern electric locomotives and suburban trains. What PKP needed most where highly qualified, well trained and dedicated employees. Hiring motivated staff had always been a problem in the socialist economy. People kept changing their jobs seeking a better payment or more convenient conditions. Furthermore, PKP had to cope with a lack of discipline among their employees. The State Railways offered a wide range of benefits, including earlier retirement, to improve their attractiveness as an employer. In this situation the soviet education system, where pupils were sent to work in factories to gain practical experience was seen as a good blueprint. According to this principle railway companies in socialist countries operated children´s railways to attract young people for the railway profession. One of the most effective examples was the Pioneer Railway in Dresden. In Poland, there were also functioning several children´s railways. In 1952 PKP helped to build the most famous railway of this kind for the so-called "Children's Republic" in Podgrodzie near the Baltic Sea. Polish State Railways also provided the staff and the rolling stock to operate the little railway. Although the railway became the biggest attraction in the Children´s Republic, PKP didn´t invest in repairing the degenerated track. This led to the closure of the railway in 1959.

Another hope of Polish State Railways was to use model railways to train their future workforce. Therefore the Railways Institute was delighted when a Warsaw company of the state owned local industry announced the production of a model railway set featuring the modern Swedish multiple unit EW 54 in 1953. Unfortunately, the poorly equipped factory did not put much effort in the production of technical toys. The shabby quality of the train set suited neither for play nor for training purposes. Model railways became more and more difficult to obtain in the People´s Republic of Poland. Most of them where imported from the German Democratic Republic. In 1987, a private toy producer near Warsaw managed to supply the market with a model of a freight carriage. Apart from that Polish railway enthusiasts where mainly left on their own.

Overall, Polish State Railways often did not receive the support and the staff they needed to provide an effective transport system that suited the economy and the people in socialist Poland.

Daniel Böhme – Die Träume der Polnischen Staatsbahnen

Nach dem Zweiten Weltkrieg sahen sich die Polnischen Staatsbahnen (PKP) mit einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr konfrontiert. In dieser Situation wünschte sich die Leitung der Staatsbahn eine flächendeckende Elektrifizierung, sowie moderne elektrische Lokomotiven und Triebwagen. Am wichtigsten für eine schnelle Entwicklung der Eisenbahnen waren hoch motivierte, gut ausgebildete Eisenbahner. In der sozialistischen Planwirtschaft gestaltete es sich jedoch schwierig, solche Mitarbeiter zu finden. Die Beschäftigen wechselten ihre Arbeitsstelle häufig, um mehr Lohn oder bessere Arbeitsbedingungen zu erhalten. Darüber hinaus kämpften die PKP für eine höhere Arbeitsdisziplin ihrer Mitarbeiter. Die Staatsbahnen warben mit überdurchschnittlich hohen Sozialleistungen

inklusive eines früheren Renteneintritts um hochqualifizierte Mitarbeiter und ein hohes Ansehen als attraktiver Arbeitgeber. In dieser Situation erschien das in der Sowjetunion erprobte pädagogische Konzept der Polytechnisierung als willkommene Möglichkeit, frühzeitig motivierte Mitarbeiter zu gewinnen. Diesem Ansatz entsprechend unterhielten viele Staatsbahnen in den sozialistischen Ländern sogenannte Kinder- oder Pioniereisenbahnen. Hier erlernten Schulkinder auf spielerischem Weg viele Tätigkeiten der unterschiedlichsten Eisenbahnberufe. Zu den erfolgreichsten Bahnen dieser Art zählte die Dresdner Pioniereisenbahn, die heute als Parkeisenbahn weiterhin in Betrieb ist. Auch in der Volksrepublik Polen fuhren einige Kindereisenbahnen. Die bekannteste davon wurde im Jahr 1952 für die sogenannte Kinderrepublik in Podgrodzie an der Ostsee gebaut. Die Polnischen Staatsbahnen stellten das Personal und den Wagenpark für die kleine Bahn zur Verfügung. Obwohl die Eisenbahn zur größten Attraktion der gesamten Kinderrepublik wurde, trugen die PKP nicht zur Sanierung der Gleisanlagen bei. Dies führte zur Stilllegung der Kindereisenbahn.

Ein anderer Traum der Polnischen Staatsbahnen war die Nutzung von Modelleisenbahnen zur Ausbildung ihrer Mitarbeiter. Dementsprechend freute sich das Institut für Eisenbahnwesen, als die Hauptstädtischen Betriebe für Draht- und Blecherzeugnisse im Jahr 1953 ein Modelleisenbahnset mit dem Triebwagen EW54 der PKP ankündigten. Unglücklicherweise eignete sich das Modell aufgrund seiner schlechten Verarbeitungsqualität weder als Spielzeug noch für Trainingszwecke. Auch später gelang es in der Volksrepublik Polen nicht, eigene Modelleisenbahnen herzustellen. Daher wurden diese meist aus der DDR importiert. Erst im Jahr 1987 brachte ein privates Spielzeugunternehmen aus der Nähe von Warschau ein Modell eines Kohlewagens der PKP auf den Markt.

Zusammenfassend erhielten die Polnischen Staatsbahnen weder die Ausstattung noch das Personal, was für den Betrieb eines optimal funktionierenden Eisenbahnsystems in der Volksrepublik Polen nötig gewesen wäre.

Slowa kluczowe: PRL, Polskie Koleje Państwowe, przemysł terenowy, Human Resources, Politechnizacja, kolejki dzieciece, zabawki, PIKO, modelarstwo kolejowe
Keywords: Polish State Railways, People´s Republic of Poland, children railways, toys, model railway, recruiting, Human Resources, socialist economy, soviet education
Stichworte: Volksrepublik Polen, Polnische Staatsbahnen, Arbeitswelt, Industrie, Pioniereisenbahnen, Kindereisenbahnen, Polytechnisierung, Sowjetunion, DDR, Spielzeug, Modelleisenbahnen, Human Resources, Fachkräftesicherung

Daniel Böhme, doktorant.

Tomáš Nigrin[1]
Tłumaczenie Krzysztof Sitarz

Kontakty transportowo-polityczne między Kolejami Czechosłowackimi a Polskimi Kolejami Państwowymi w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w.: bratnia współpraca czy ochrona własnych interesów?

Wstęp

Po zakończeniu II wojny światowej kolej przeżywała szczytowy okres swojego rozwoju, ale stopniowo coraz większą rolę odgrywać zaczynał transport drogowy, stając się konkurencją dla pociągów. W tych czasach transport kolejowy był ponadto czymś innym w zachodniej i we wschodniej części Europy. W drugiej połowie lat czterdziestych XX w. w Czechosłowacji i w Polsce władzę przejęły partie komunistyczne, oba kraje zostały częścią tzw. bloku wschodniego. Ideologia polityczna wpłynęła na zmiany w sferze ekonomicznej – do minimum ograniczona miała być możliwość prowadzenia prywatnej działalności gospodarczej, zaś gospodarka państwa była centralnie planowana. Cechą charakterystyczną gospodarek Europy Wschodniej funkcjonujących w taki sposób stała się dominacja przemysłu ciężkiego. Do jego rozwoju niezbędne było zapewnienie – po pierwsze – dużych objętościowo transportów węgla, a także – po drugie – możliwości przewozu wyprodukowanych wyrobów. W obu krajach to właśnie było zadaniem transportu kolejowego, który jako jedyny był w stanie sprostać tak dużemu zapotrzebowaniu na przewóz towarów.

---

1 Tomáš Nigrin, Wydział Nauk Społecznych, Uniwersytet Karola w Pradze, Smetanovo nábřeží 6, Praga 1. Tekst powstał w ramach projektu Czeskiej Agencji Grantowej: 16-10625S.

II wojna światowa zmieniła sytuację geopolityczną Europy Środkowej, dlatego obydwa kraje musiały na nowo zdefiniować wzajemne relacje w zakresie transportu. Ze względu na długość granicy, bliskość obszarów przemysłowych w regionie śląskim, a także eksport surowców i towarów, współpraca w branży kolejowej była kwestią kluczową. Oba kraje, jak już wspomniano, należały do bloku wschodniego; oprócz nawiązywania stosunków bilateralnych, uczestniczyły w działaniach multilateralnych, integrujących gospodarki państw wschodnioeuropejskich, czego przykładem może być działalność Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (Совéт экономи́ческой взаимопóмощи, RWPG) bądź – w dziedzinie transportu – Organizacji Współpracy Kolei (Организация сотрудничества железных дорог, OSŻD), która od początku swego istnienia miała siedzibę w Warszawie. Mimo to, współpraca kolejowa, szczególnie w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w., nie była tak bezproblemowa, jak można by tego oczekiwać od zaprzyjaźnionych państw. Spojrzenie na wybrane problemy, które te dwa kraje postrzegały zupełnie inaczej, pozwoli bliżej poznać charakter ówczesnych stosunków transportowo-politycznych oraz sposoby rozwiązywania analizowanych sporów.

Skoncentruję się na dwóch najważniejszych kwestiach, które w ramach kontaktów bilateralnych stały się przedmiotem negocjacji między Czechosłowacją a Polską: chodzić będzie zatem o problematykę proponowanych zmian w taryfach tranzytowych z Montreux, prowadzących do poważnego konfliktu transportowo-politycznego między obu krajami; druga kwestia to zwiększanie przepustowości sieci Kolei Czechosłowackich (*Československé státní dráhy*, ČSD), co umożliwić miało wzrost polskiego tranzytu do południowo-wschodniej części Europy oraz na Bałkany. Rekonstrukcja sposobów komunikowania się i rozwiązywania problemów może pomóc zrozumieć, jak naprawdę działał mechanizm negocjacji, a także przybliżyć nas do odpowiedzi na pytanie, czy w sprawach transportu oba państwa kierowały się bardziej „bratnią współpracą", czy też raczej twardo broniły swoich interesów narodowych.

Tekst składa się z trzech głównych części: pierwsza z nich jest opisem rozwoju czechosłowacko-polskich stosunków transportowo-politycznych po II wojnie światowej, obejmuje też powstanie wspólnej, Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej. Druga część to studium przypadku – dotyczy konwencji z Montreux, od końca lat czterdziestych XX w. regulującej warunki tranzytu, która – jak się następnie okazało – była dla Polski skrajnie niekorzystna. Polska wielokrotnie próbowała zabiegać o zmiany w postanowieniach, przynajmniej w ramach Europy Wschodniej; w tej części skupię się konkretnie na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX stulecia. Trzecia część również będzie studium przypadku, gdzie analizie poddany zostanie proces rozwiązywania problemów związanych z ewentualną reaktywacją kolejowego przejścia granicznego Łupków – Medzilaborce, na czym Polsce ogromnie zależało, gdyż pozwoliłoby to na zwiększenie ilości towarów przewożonych tranzytem przez Czechosłowację.

Niniejsza tematyka jest częścią badań nad wzajemnymi relacjami, które do tej pory nie zostały omówione w pracach naukowych. Oprócz tytułów dotyczących historii kolei traktowanej całościowo, sięgać będę przede wszystkim do źródeł archiwalnych. Najważniejszym źródłem są niewątpliwie zbiory poświęcone działalności Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej, dostępne w Archiwum Narodowym Republiki Czeskiej (*Národní archiv*), będące częścią zbiorów Federalnego Ministerstwa Transportu. Wspomniane zbiory zawierają materiały i protokoły z posiedzeń komisji, przygotowywane zawsze w dwóch wersjach językowych dla obu delegacji narodowych. Powiązane z nimi dokumenty zaangażowanych wydziałów Ministerstwa Transportu, niekiedy też ČSD, nie mogły zostać wykorzystane do badań, ponieważ nie są jeszcze uporządkowane. Materiały uzupełniające pochodzą z obrad prowadzonych na najwyższym szczeblu w Federalnym Ministerstwie Transportu, z kolegiów i narad organizowanych przez ministra, podczas których omawiano kluczowe dla resortu kwestie i podejmowano decyzje.

Czechosłowacko-polskie stosunki kolejowe

II wojna światowa wyraźnie zmieniła przebieg granic w Europie Środkowej, co doprowadziło do znacznego wydłużenia tej czechosłowacko-polskiej, na której znajdowało się kilka kolejowych przejść granicznych. W ten sposób Polska stała się ważnym, północnym sąsiadem Czechosłowacji, oba kraje połączyło wiele linii kolejowych (w tym tych pierwotnie niemieckich). Przeobrażenia polityczne, obejmujące po obydwu stronach granicy zmiany w strukturze narodowościowej i systemach gospodarczych, prowadziły do rozpadu szeregu kontaktów w zakresie transportu. Czechosłowacko-polskie stosunki transportowe musiano zatem po 1945 r. w dużej mierze na nowo określić. Wielkość przewozów towarowych obu krajów szybko rosła, na drodze do politycznej stabilizacji wzajemnych relacji pojawiały się jednak przeszkody, ponieważ wciąż żywe było wspomnienie krótkiej wojny o Śląsk Cieszyński z 1919 r., gdzie oprócz zasobów węgla ważną rolę odgrywała linia kolejowa łącząca ziemie czeskie ze Słowacją; pamiętano ponadto o polskich krokach podjętych wobec zagrożonej Czechosłowacji jesienią 1938 r.

Po 1945 r., w nowych warunkach geopolitycznych, powoli zaczęła się rysować współpraca dwu krajów, które stały przed olbrzymim zadaniem powojennej odbudowy. Właśnie dlatego, ze względu na niecierpiący zwłoki interes obu stron, w pierwszej kolejności dojść miało do „normalizowania się" sfery gospodarczej. Polski okręg przemysłowy, zlokalizowany na Górnym Śląsku, owocnie współpracował z czechosłowackim okręgiem morawsko-śląskim jeszcze przed zawarciem wzajemnych umów. Pierwsze dwa lata po wojnie obfitowały w liczne niejasności o charakterze politycznym czy też drobne przygraniczne spory, które jednak rozstrzygnięto poprzez zawarcie *Układu o przyjaźni i wzajemnej pomocy*

między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką[2]. Rozwiązywanie problemów politycznych szło w parze z odblokowywaniem współpracy gospodarczej na najwyższym, bilateralnym poziomie. „Normalizacja" wzajemnych stosunków handlowych osiągnęła apogeum w 1947 r., kiedy podpisana została – w obecności czechosłowackiego ministra handlu zagranicznego Huberta Ripki oraz polskiego ministra przemysłu i handlu Hilarego Minca – *Konwencja o zapewnieniu współpracy gospodarczej*[3]. Rozwój kontaktów transportowych należał do priorytetów zawartych w tej umowie, zwracano uwagę na *maksymalny rozwój wzajemnej wymiany dóbr i świadczeń* i *maksymalne wykorzystanie dwustronnych możliwości komunikacyjnych w zakresie przywozu, wywozu i tranzytu, a to na lądzie, morzu, rzekach i w powietrzu*[4].

Organem wykonawczym czechosłowacko-polskiej współpracy została – co wynikało z podpisanego układu – Rada ds. Współpracy Gospodarczej Polsko-Czechosłowackiej, której organami pomocniczymi były mieszane komisje robocze, a jedna z nich zajmowała się transportem. W ciągu następnej dekady kontakty transportowe stanowiły część programu wzajemnej współpracy gospodarczej. Na stosunki transportowo-polityczne rzutowały dwie konkretne kwestie, czyli eksploatacja dwóch ważnych dla Czechosłowacji odcinków tzw. uprzywilejowanych linii, przechodzących przez terytorium sąsiedniego kraju: Hrádek nad Nisou – Żytawa i Jindřichovice ve Slezsku – Mikulovice. Chodziło o łączniki istotne z czechosłowackiego punktu widzenia, ponieważ były niezmiernie ważne dla przygranicznych regionów – jesionickiego i cypla frydlandzkiego. Natomiast z polskiego punktu widzenia wspomniane linie pozostawały bez znaczenia, w dodatku niekiedy brakowało powiązania z polską siecią kolejową (linia kolejowa Hrádek nad Nisou – Żytawa). W pierwszym przypadku do rozwiązania doszło w 1949 r.[5], w drugim zaś, po krótkiej eskalacji napięcia politycznego bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej[6], zawarto porozumienie w 1948 r.[7] Problemy rozwiązane zostały stosunkowo szybko, jednak rozwój zdarzeń wskazywał na to, iż dialog w sprawach dotyczących transportu nie będzie należał do najłatwiejszych.

2 *Układ o przyjaźni i wzajemnej pomocy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką*, nr 154/1947 DzU, https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1947/154/19470901.html, 27.02.2017.

3 K. Kořalková, *O zrodu československo-polského spojeneckého svazku*, https://mv.iir.cz/article/view/487/520, 27.02.2017, s. 11.

4 Rozporządzenie rządu, które weszło tymczasowo w życie: *Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o zapewnieniu współpracy gospodarczej, podpisana w Pradze dnia 4 lipca 1947 r.*, nr 10/1948 DzU, https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-10, 27.02.2017.

5 *Układ między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym tranzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji na odcinku Liberec – Varnsdorf przez Polskę*, 1949, http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19510480351&type=2, 27.02.2017.

6 *Zakázaná válka*, Koktejl 2005/05, http://www.czech-press.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=792:zakazana-valka, 27.02.2017.

7 *Układ między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym tranzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez Głuchołazy, z dnia 12.11.1948*, w: „Biuletyn Ministerstwa Spraw Zagranicznych" 2005, nr 45, DzU, http://www.esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=2005m045, 27.02.2017.

Do kompleksowych modyfikacji w bilateralnych stosunkach transportowo-politycznych doszło dopiero po podpisaniu nowego międzynarodowego porozumienia w sierpniu 1958 r.[8] Zakładało ono konieczność zmian w kwestiach dotyczących wykorzystania przejść granicznych, w nawiązaniu do umowy zawartej między czechosłowackimi i polskimi zarządcami infrastruktury kolejowej, która to umowa była częścią porozumienia regulującego przebieg granicy państwowej. Bilateralne kontakty czechosłowackich i polskich zarządców infrastruktury kolejowej, a właściwie ministerstw odpowiedzialnych za transport, były bardzo intensywne. Podstawą wzajemnej zależności transportowej obu krajów był szczególnie wzmożony ruch tranzytowy. Przez polskie terytorium przewożono do portów morskich nad Bałtykiem czechosłowackie produkty, tam oraz z powrotem. Z kolei przez Czechosłowację przejeżdżały pociągi z wysyłanym na eksport polskim węglem – dzięki temu surowiec docierał zarówno do krajów zachodnich, jak i – głównie – do południowych państw zrzeszonych w RWPG[9].

Pod koniec lat pięćdziesiątych XX w. na podstawie wspomnianej wyżej umowy utworzono Stałą Czechosłowacko-Polską Komisję Transportową, zajmującą się bilateralnymi stosunkami dotyczącymi transportu. Nowo powstała komisja składała się z 10 reprezentantów każdej ze stron. Zasiadali w niej regularnie przedstawiciele ministerstw transportu, ministerstw mających w gestii handel zagraniczny, przedstawiciele zarządców firm przewozowych (PKP i ČSD) oraz reprezentanci wydziałów handlowych ambasad. Choć komisja zajmowała się wszystkimi rodzajami transportu, to dominowały jednak tematy związane z transportem kolejowym. Rozmowy dotyczyły przede wszystkim płynności przewozu towarów między obu krajami, włącznie z problematyką kontrolowania wyznaczonych limitów, poprawy standardów i poziomu kultury osobistej w przewozach pasażerskich bądź wzajemnego wypożyczania wagonów.

Zatrzymajmy się teraz i przeanalizujmy dwa przypadki, które są przykładami spraw, jakimi na poziomie bilateralnym zajmowano się podczas dyskusji na posiedzeniach Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej.

Studium przypadku: Opłaty przewozowe z Montreux

Po 1945 r. Czechosłowacji i Polsce udawało się stopniowo rozwiązywać wszystkie problemy transportu kolejowego, do czego przyczyniły się prowadzone wtedy dwustronne rozmowy specjalistów. Jednak w połowie lat sześćdziesiątych XX w. Czechosłowacko-Polska Komisja Transportowa natrafiła na problem, którego nie była w stanie rozwiązać na swoim szczeblu, a więc

8 Przepis nr 59/1958 Dz.U. *Rozporządzenie ministra spraw zagranicznych w sprawie Układu między Republiką Czechosłowacką a Rzeczpospolitą Polską o wzajemnym transporcie kolejowym*, 28 sierpnia 1958 r., http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-56, 27.02.2017.

9 Narodowe Archiwum Republiki Czeskiej (dalej: NA RCz), Protokól z XXII obrad Stałej Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej, które odbywały się w dniach 25–28 marca 1975 r. w Ołomuńcu, sygn. NA RCz FMD, Mezináro, M1–43 Posiedzenia Ministerstw Transportu Czechosłowacji i Polski.

w rozstrzygnięcie musieli się zaangażować wysoko postawieni politycy z obu państw. Tym punktem zapalnym były zapisy konwencji z Montreux, która dotyczyła przewozu towarów przez terytorium obcego państwa; w krajach bloku wschodniego właśnie Polska nie zgadzała się z postanowieniami tej konwencji. Według przepisów (tzw. taryfa kolejowa z Montreux), zatwierdzonych na międzynarodowej konferencji w 1949 r., cenę za tranzytowy przewóz towarów koleją uiszcza się zaangażowanym (czyli tranzytowym) zarządcom infrastruktury kolejowej; dokonywać tego należy w walucie odbiorcy, dlatego że przewóz rozumiano jako usługę właśnie na rzecz odbierającego. Jak się później okazało, wewnątrz bloku wschodniego zapis ten zaczął być traktowany jako wyjątkowo korzystny dla krajów, przez które przebiegał tranzyt z innych wschodnioeuropejskich państw na Zachód. Za przewóz towarów przyjmowały one bowiem płatności w zachodnich walutach, których w gospodarkach centralnie planowanych brakowało. Spośród państw bloku wschodniego, w najkorzystniejszym położeniu – jeżeli chodzi o pobieranie opłat tranzytowych w zachodnich walutach – były przede wszystkim Czechosłowacja i Węgry.

Od początku integracji gospodarczej w ramach bloku wschodniego, Polska starała się zmienić owe postanowienia. W latach pięćdziesiątych XX w. kilkakrotnie wnioskowała o to, aby w przypadku tranzytu z bloku wschodniego na Zachód wprowadzić identyczny system, jaki ówcześnie obowiązywał w transporcie międzynarodowym między krajami OSŻD. Pod uwagę należałoby zatem wziąć wprowadzenie clearingu, wzajemnego zaliczania wpłat, w formie uiszczania świadczeń w wymienialnym rublu. Dzięki temu Polska znalazłaby się w wyraźnie lepszej sytuacji, zyskując większe dochody w zachodnich walutach kosztem krajów tranzytowych. Dlatego nie raz podnosiła ten temat podczas posiedzeń RWPG, gdzie w 1963 r. udało się jej przeforsować uchwałę zakładającą opracowanie nowych procedur taryfowych w bloku wschodnim. Przeciwko uchwale natychmiast wystąpił przedstawiciel Węgier, odmawiając udziału w jakichkolwiek negocjacjach. Zatwierdzony plan postępowania utknął jednak na gruncie RWPG, a prace wyznaczonej do tego celu komisji nawet po kilku latach nie przyniosły żadnych konkretnych rezultatów, które dałoby się wdrożyć. W związku z tym, iż wciąż wzrastał wywóz towarów z Polski w kierunku na Zachód, omawiana kwestia stawała się (głównie dla samej Polski) niebywale pilna. Wraz z eksportem przybywało zachodnich walut, którymi płacono za przewozy kolejowe, a których też potem brakowało w gospodarce na zakup, np. technologii.

Polska zdecydowała się wtedy na radykalny krok, mający zmienić dotychczasowy stan rzeczy. W 1966 r. polski rząd wydał memorandum, w którym wezwał do szybkiego znalezienia rozwiązania problemu. Strona czechosłowacka memorandum odrzuciła, wskazując na przysługujące jej prawo do kierowania się zasadami z Montreux, przyjętymi na szczeblu międzynarodowym. Wspomniano również o tym, że ta sama zasada działa choćby w przypadku tranzytu kolejowego przez Polskę, zwłaszcza w kierunku z południa na pół-

noc[10]. Po ogłoszeniu memorandum doszło do wymiany korespondencji między premierami, Józefem Cyrankiewiczem i Jozefem Lenártem[11]. Rok później Czechosłowacja odwołała swój udział w wyżej wspomnianej grupie roboczej mającej na celu wyrównanie cen za przewozy, a tym samym wszelkie pertraktacje zdawały się zmierzać do końca bez żadnego oddźwięku.

Z perspektywy czechosłowackiej, biorąc pod uwagę inwazję radziecką z 1968 r., temat na jakiś czas przestał być w centrum zainteresowania i praktycznie nikt się nim nie zajmował. Dyskusje o opłatach taryfowych na nowo rozgorzały w 1970 r., kiedy zajęła się nimi komisja transportowa, a potem także ministrowie transportu. Ponownie bez efektów, stanowiska obu stron były diametralnie różne. Co więcej, dochód za polski tranzyt w walutach wymienialnych był dla strony czechosłowackiej dość istotny. Tabele 1 i 2 pokazują, że dochód Czechosłowacji z tranzytu z Polski stanowił niemal 65% wszystkich dochodów dewizowych pochodzących właśnie z tranzytu. Były to wysokie sumy, więc trudno się dziwić, że Czechosłowacja nie chciała się łatwo poddać.

Tabela 1. Przegląd przychodów (ČSD w walutach wymienialnych krajów kapitalistycznych i Jugosławii za transport z Polski do krajów kapitalistycznych i Jugosławii (w tys. koron dewizowych)

Kraj	**1969**
Austria	24 267
RFN	1 673
Szwajcaria	481
Włochy	3 713
Jugosławia	5 329
Razem	35 463

Źródło: Archiwum Narodowe Republiki Czeskiej. Materiał z posiedzenia rządu: Propozycja stanowiska wobec wymagania strony polskiej w sprawie zmiany sposobu uiszczania kosztów tranzytu towarów koleją z PRL przez terytorium CSRS do krajów kapitalistycznych, 12 lutego 1971 r., Sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1.

10 NA RCz, Memorandum z IV obrad Komitetu Wykonawczego na temat zmiany sposobu rozliczania opłat za transport przesyłek w handlu zagranicznym przez terytoria państw Rady do krajów kapitalistycznych, Dokument z uwagami strony czechosłowackiej, Przekład listu premiera PRL, 18 lutego 1966 r., sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1–43 Posiedzenia Ministerstw Transportu Czechosłowacji i Polski.

11 NA RCz, List J. Cyrankiewicza do J. Lenárta z dnia 19 lutego 1966 r., wraz z odpowiedzią, sygn. NA RCz, Prezydium partii komunistycznej ÚV KSČ 1966–1970, 1261/0/5, teczka 20, poprawki 21/5, Odpowiedź na memorandum rządu PRL w sprawie uchwały z IV obrad Komitetu Wykonawczego RWPG na temat zmiany sposobu rozliczania opłat za transport tranzytowy towarów przez terytoria państw członkowskich Rady do krajów kapitalistycznych, 12 stycznia 1967 r.

Tabela 2. Przegląd przychodów ČSD w walutach wymienialnych krajów kapitalistycznych i Jugosławii za transport z Bułgarii, Węgier, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Rumunii (w tys. koron dewizowych)

Kraj	**1969**
Bułgaria	2 202
Węgry	16 300
NRD	18 333
Rumunia	17 683
Razem	54 598

Źródło: Archiwum Narodowe Republiki Czeskiej. Materiał z posiedzenia rządu: Propozycja stanowiska wobec wymagania strony polskiej w sprawie zmiany sposobu uiszczania kosztów tranzytu towarów koleją z PRL przez terytorium CSRS do krajów kapitalistycznych, 12 lutego1971 r., Sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1.

Problemu bardzo długo nie udawało się rozwiązać na poziomie multilateralnych spotkań, co spowodowało, że kłopoty miały wpływ na kształt wzajemnych kontaktów obu krajów, konkretnie zaś na brzmienie cyklicznie sporządzanego bilateralnego protokołu transportowego. W latach 1970–1974 nastąpił długi okres kontaktów bez umów w transporcie towarowym, ponieważ Polska odmówiła podpisania regularnej pięcioletniej umowy o współpracy dotyczącej tranzytu. Czechosłowacja starała się zrobić wszystko, aby nadal obowiązywała konwencja z Montreux, która gwarantowała najkorzystniejsze finansowo rozwiązanie zaistniałej sytuacji. Gdyby ponadto Polsce udało się wprowadzić jakieś zmiany, pozostałe kraje mogłyby domagać się podobnych zapisów, mogących doprowadzić do kolejnych, wyraźnych strat gospodarczych[12].

Intensywne negocjacje z Polską trwały aż do 1973 r., kiedy okazało się, że w interesie publicznym jest zakończenie stanu zawieszenia, czyli okresu bez podpisanych umów transportowych. W końcu udało się osiągnąć to, iż można było oddzielić rozmowy na temat *Układu między Czechosłowacką Republiką Socjalistyczną a Polską Republiką Ludową o współpracy w kwestii tranzytu do 1990 roku* od rozmów odnoszących się do postanowień taryfowych konwencji z Montreux. Do zawarcia pierwszego ze wspomnianych układów doszło ostatecznie 21 lutego 1974 r.[13] Pod koniec lat sześćdziesiątych XX w. powiodło się

12 NA RCz, Zawarcie układu między CSRS a PRL o współpracy w ramach tranzytu towarów z obu państw do roku 1990, 15 października 1973 r., sygn. NA RCz, Prezydium partii komunistycznej ÚV KSČ teczka 95, poprawki 94/3, Prezydium ÚV KSČ 1971–1976, 1261/0/6.

13 NA RCz, *Układ między rządem Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej a rządem Polskiej Republiki Ludowej o współpracy w ramach tranzytu towarów z obu państw do roku 1990*, DzU, http://ftp.aspi.cz/opispdf/1974/017-1974.pdf, 27.02.2017.

bowiem Polsce uzyskać pomoc Czechosłowacji podczas próby wprowadzenia zmiany kolejowej taryfy tranzytowej w krajach RWPG. Rezultatem obrad Komitetu Wykonawczego RWPG miało być wprowadzenie taryfy dotyczącej opłaty za wynajem wagonów w przewozach tranzytowych, która uwzględniała rabat w wysokości 7%. Węgrzy – podobnie jak w przypadku debaty o Montreux – nie wzięli udziału w negocjacjach, zgłaszając jednocześnie prośbę, by sformułowane postanowienia nie dotyczyły ich kraju. Przedstawiciel Węgier w Komitecie Wykonawczym RWPG powiedział wtedy: *Proszę o wstrzymanie obowiązywania uchwał w tej sprawie dla Węgierskiej Republiki Ludowej, ponieważ sposób realizacji tychże zapisów, proponowany przez poszczególne kraje, nie zapewnia wzajemnych korzyści. Poza tym, Węgry nie zamierzają zabraniać krajom, które uznają to za właściwe, przyłączenia się do wspólnego wprowadzania w życie podjętej uchwały*[14].

Polsce udało się zatrzymać na posiedzeniu reprezentację Czechosłowacji, dla której i tak jakakolwiek zmiana była nie do zaakceptowania, poprzez podpisanie tajnej [sic!] umowy. Umowa ta zwiększała wysokość rabatu w przypadku uzgodnionego współczynnika korekcyjnego z tytułu opłaty za wynajem wagonów w transporcie tranzytowym polskich towarów do Jugosławii i krajów kapitalistycznych o 17,5%. W stanowisku rządu czechosłowackiego wyraźnie wybrzmiało, że *bez tego właśnie rabatu Czechosłowacka Republika Socjalistyczna nie uczestniczyłaby w układzie, gdyż przyniosłoby to straty i prawdopodobnie nie doszłoby do podpisania umowy o podwyższonych współczynnikach między pozostałymi państwami RWPG*[15]. W tym miejscu należy zaznaczyć, że Czechosłowacja konsekwentnie blokowała wszelkie rozmowy na temat ewentualnych zmian taryfy z Montreux – zarówno wewnątrz RWPG, jak i w pozostałych multilateralnych instytucjach, choćby OSŻD czy Międzynarodowej Unii Kolejowej (*Union Internationale des Chemins de fer*, UIC). Jeśli chodzi o tę drugą instytucję, to fakt ten przywoływany był jeszcze w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych XX w. jako jeden z argumentów, dlaczego Czechosłowacja powinna zabiegać o stanowisko prezesa UIC[16].

Z punktu widzenia Polski, delikatna kwestia taryfy tranzytowej nie naruszyła *status quo*, jakakolwiek zmiana stawiałaby stronę czechosłowacką w niekorzystnym położeniu. Ta zatem nie mogła do tego dopuścić i odtrącała wszelkie próby polskiej strony, związane z rewizją dotychczasowych ustaleń. Świadczy o tym protokół ze spotkania czechosłowackiego i polskiego ministra transportu,

14 NA RCz, Oświadczenie Węgierskiej Republiki Ludowej wygłoszone podczas 22. obrad Komitetu Wykonawczego RWPG, 1971 r., sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1–43 Posiedzenia Ministerstw Transportu Czechosłowacji i Polski.

15 NA RCz, Proponowane stanowisko wobec wymagania strony polskiej w sprawie zmiany sposobu uiszczania kosztów tranzytu towarów koleją z PRL przez terytorium CSSR do krajów kapitalistycznych, Materiały przygotowane na obrady rządu CSRS, 12 lutego 1971 r., sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1–43 Posiedzenia Ministerstw Transportu Czechosłowacji i Polski.

16 NA RCz, Wiadomość o wyborze Kolei Czechosłowackich do roli przewoźnika kolejowego reprezentującego Międzynarodowy Związek Kolei (UIC) w okresie prezydencji w latach 1983–1984, Federalne Ministerstwo Transportu, 1982 r., sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M9 ČSD w UIC.

które odbyło się w kwietniu 1989 r.: *Rozmowy toczyły się w przyjaznej i pełnej otwartości atmosferze, jednak strona polska zaczęła roztrząsać wszystkie problematyczne i powracające w ostatnich latach kwestie, aby uzyskać dla siebie korzyści ekonomiczne, zwłaszcza w temacie opłat przewozowych za transport do krajów trzecich*[17]. Czechosłowackie interesy gospodarcze w tym przypadku wyraźnie zwyciężyły i nie doszło wtedy do większych zmian.

Studium przypadku II: Przejście graniczne Łupków – Medzilaborce

Drugie studium przypadku koncentruje się na negocjacjach dotyczących ponownego otwarcia kolejowego przejścia granicznego Łupków – Medzilaborce, w kontekście zwiększającego się polskiego eksportu (przede wszystkim węgla) do krajów leżących w południowo-wschodniej Europie, a także silnie odczuwanego przeciążenia czechosłowackiej sieci kolejowej. Kolejowe przejście graniczne Łupków – Medzilaborce leży w Karpatach, na górzystym terenie, charakteryzującym się dużym nachyleniem toru. Swego czasu był to dwutorowy łącznik o dużym znaczeniu w ramach Austro-Węgier, po których rozpadzie już nigdy nie pełnił tak znaczącej roli. Podczas ostatnich walk II wojny światowej linia kolejowa została mocno uszkodzona, potem – wiosną 1945 r. – prowizorycznych napraw dokonała armia radziecka (linię przebudowano na szerokotorową). Po odbudowie uszkodzonego tunelu granicznego linia była jeszcze przez kilka miesięcy eksploatowana, natomiast w 1946 r. została zamknięta. Od tego czasu jej czechosłowacki odcinek oznaczony był jako *linia szczególnego zainteresowania* i zakładane było ponowne otwarcie tej linii[18].

Szansa na uruchomienie połączeń pojawiła się w latach sześćdziesiątych XX w., głównie dzięki wzrastającemu eksportowi węgla z Polski. Od 1945 r. przewożono coraz większe ilości polskiego „czarnego złota" do południowo-wschodniej części Europy i na Bałkany, ale właśnie we wspomnianych latach sześćdziesiątych natrafiano już na ograniczenia przesyłowe czechosłowackiej sieci kolejowej. Problem tzw. wąskich gardeł pojawiał się głównie na polsko-czechosłowackich i czechosłowacko-węgierskich przejściach granicznych i na powiązanych z nimi odcinkach. W interesie polskiej strony leżało zainicjowanie usuwania owych „wąskich gardeł", ponieważ nie było możliwości ominięcia terytorium Czechosłowacji. Od wschodu Czechosłowacja sąsiadowała ze Związkiem Radzieckim, gdzie pociągi jeździły po torze szerokim, a więc towar trzeba byłoby przeładowywać. Od zachodu z kolei sąsiadami były kraje zachodnioeuropejskie, gdzie opłaty za przewóz należały do bardzo wysokich, a tym samym skierowanie pociągów na trasy wiodące przez te kraje byłoby wyjątkowo niekorzystne. Rozwiązanie problemu należało zatem znaleźć na terytorium Czechosłowacji.

17 NA RCz, Posiedzenie ministrów CSRS i PRL, 11–12 kwietnia 1989 r., sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1.
18 NA RCz, Wprowadzenie do Protokołu o uruchomieniu przejścia granicznego Łupków–Medzilaborce, sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, Z 15 Przejścia graniczne.

Na przeciążonych przejściach granicznych stopniowo wprowadzano ograniczenia i szukano najróżniejszych tras prowadzących przez Czechosłowację, których przepustowość umożliwiała dodatkową eksploatację. Mimo to, rozwiązania tego rodzaju nie były zadowalające – poszczególne trasy również miały swoje limity, natomiast nacisk na zwiększanie objętości transportów rósł. Polska strona wysunęła więc propozycję i przedłożyła ją do dyskusji na forum Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej w czasie, kiedy opisywany wyżej spór o taryfy przewozowe z Montreux osiągnął swoje apogeum. Pomysł polegał na uruchomieniu połączenia, które korzystałoby z łącznika o normalnym rozstawie szyn, prowadzącego z miejscowości Čierna pri Čope (współczesna polska nazwa to Czerna nad Cisą) w Czechosłowacji, przez terytorium Związku Radzieckiego do Halmeu w Rumunii. Chodziło o wykorzystanie pozostałości przedwojennej czechosłowackiej sieci kolejowej. Jednocześnie dojść miało do reaktywowania zlokalizowanego najdalej na wschodzie przejścia granicznego między Polską a Czechosłowacją, czyli przejścia Łupków – Medzilaborce. Zainteresowanie polskiej strony możliwością poprowadzenia przewozów w taki właśnie sposób, a także reaktywowaniem wspomnianego przejścia granicznego, było olbrzymie. Wnioskom dotyczącym realizacji pomysłu towarzyszyły oferty przeprowadzenia niezbędnych prac na terytorium czechosłowackim, w okolicy miasta Medzilaborce; Polska chciała aktywnie uczestniczyć w remoncie, włącznie z pokryciem części kosztów całkowitych. Oprócz tego PKP zaoferowały, iż na całym czechosłowackim odcinku zgodzą się na podwyższenie stawki taryfowej, a to ze względu na wyższe koszty eksploatacji; ewentualnie mogłoby też dojść do niespotykanego w tych czasach zapewnienia własnej trakcji (lokomotyw) na obszarze Czechosłowacji, co – podkreślmy – nie należało do standardowych rozwiązań[19].

Na stopień zainteresowania Polski uruchomieniem przejścia granicznego wskazuje zapis z obrad Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej, podczas których doszło do konfliktu między dyskutującymi stronami. Można założyć, że ze względu na wieloletni spór o stawki przewozowe z Montreux, kładący się cieniem na czechosłowacko-polskich stosunkach transportowo-politycznych, podejście czechosłowackich uczestników nie było zbyt aktywne również w przypadku pozostałych polskich postulatów: *Ostatni akapit swojego stanowiska polska strona formułuje w taki sposób, że kwestionuje zaangażowanie strony czechosłowackiej we współpracę w zakresie transportu kolejowego, zwłaszcza wtedy, gdy chodzi o kwestie przewozu tranzytowego polskich towarów w handlu zagranicznym*[20].

Strona czechosłowacka przedłużała negocjacje, ponieważ reaktywacja przejścia wiązała się z dodatkowymi kosztami na zwiększenie przepustowości infrastruktury kolejowej we wschodniej części państwa, a w efekcie niezbędne

19 NA RCz, Protokół z XXI obrad Stałej Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej, które odbywały się w dniach 8–11 kwietnia 1974 r., sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1–43 Posiedzenia Ministerstw Transportu Czechosłowacji i Polski.
20 Tamże.

byłyby kolejne inwestycje[21]. Ostatecznie jednak strona czechosłowacka pozytywnie odpowiedziała na polskie wymagania i w 1974 r. otwarto kolejowe przejście graniczne Łupków – Medzilaborce, które wykorzystywane było przede wszystkim do transportowania coraz większych ilości polskiego węgla i koksu do Rumunii[22]. Zdarzyło się to w czasie, gdy spór o taryfy przewozowe z Montreux był na etapie stabilizacji i należało podjąć takie kroki, by wykazać, że we wzajemnych kontaktach może dojść do porozumienia.

Tabela 3. Przegląd wydajności przewozów kolejowych między CSRS i PRL w latach 1973–1975 (w tonach)

	1973	**1974**	**1975**
Łącznie przez przejścia ČSD – PKP	17 962 906	20 336 580	22 897 000
Północ – południe	12 395 737	14 468 639	16 011 000
Południe – północ	5 567 169	5 867 941	6 886 000
Z tego:			
Wzajemna wymiana towarów	5 342 000	5 332 000	5 239 000
PRL – CSRS	4 211 000	4 178 000	4 011 000
CSRS – PRL	1 131 000	1 154 000	1 028 000
Tranzyt polskich towarów przez CSRS	8 104 700	10 290 600	11 800 000
Tranzyt czechosłowackich towarów przez PRL	4 436 200	4 713 900	5 858 000

Uwaga: W źródle przejęte zostały dane z Protokołu z obrad przedstawicieli ministerstw zarządzających transportem koeljowym, Szczyrk, 20-28 lutego 1975 r.

Źródło: NA RCz, Protokół z XXII obrad Stałej Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej, które odbywały się w dniach 25-28 marca 1975 r. w Ołomuńcu. sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1–43 Posiedzenia Ministerstw Transportu Czechosłowacji i Polski.

Potoki przewozowe między obu krajami, włącznie z tranzytem, najlepiej zilustrue statystyczny przegląd wydajności transportowej. Pokazuje on z jednej strony stałą wymianę towarów, a jednocześnie wyraźny wzrost eksportu, przy czym objętościowo dominował transport z Polski i chodziło w większości przypadków o węgiel oraz koks. Dzięki tabeli zobaczyć można także, jak bardzo otwarcie przejścia granicznego Łupków – Medzilaborce wpłynęło na ilość przewożonych

21 NA RCz, Wprowadzenie do Protokołu o uruchomieniu przejścia granicznego Łupków–Medzilaborce, sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, Z 15 Przejścia graniczne.

22 NA RCz, Protokół z XXII obrad Stałej Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej, które odbywały się w dniach 25–28 marca 1975 r. w Ołomuńcu, sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1–43 Posiedzenia Ministerstw Transportu Czechosłowacji i Polski.

towarów. Wzrost w latach 1973–1975 wynosił mniej więcej 20%[23]. Odblokowanie „wąskich gardeł" przyniosło oczekiwany efekt i umożliwiło szybki rozwój eksportu do południowo-wschodnich krajów Europy.

Zakończenie

Negocjacje prowadzone przez Czechosłowacko-Polską Komisję Transportową i próby rozwiązania spornych kwestii dotyczących transportu kolejowego udowadniają, że relacje obu krajów cechowało podejście bardzo pragmatyczne. Przypadek porozumienia taryfowego z Montreux dowodzi, że Polska rozpoczęła rozmowy na temat zmiany niekorzystnych dla niej zapisów, podejmując dyskusję na forum RZPG. Z drugiej strony, Czechosłowacja przez dwie dekady starała się – można powiedzieć: pomyślnie – przeciwdziałać wprowadzeniu tego typu zmian. Doprowadziło to nawet do zgrzytów w obopólnych stosunkach na początku lat siedemdziesiątych XX w., kiedy przez kilka lat transport towarowy odbywał się bez umów. Oba państwa nie mogły sobie jednak pozwolić na to, by napięcie w relacjach trwało zbyt długo. Dobre relacje w dziedzinie transportu, a przede wszystkim transportu kolejowego, były kluczowe dla rozwoju wymiany handlowej oraz eksportu jednego i drugiego kraju. Chociaż nie osiągnięto wtedy porozumienia, to w połowie lat siedemdziesiątych XX w. kontakty transportowo-polityczne ustabilizowały się.

Przykład negocjacji w sprawie reaktywowania przejścia granicznego Łupków-Medzilaborce pokazuje, w jaki sposób przeciwko sobie skierowane były interesy gospodarcze obydwu krajów. Dla Polski otwarcie przejścia było nad wyraz ważne, bo umożliwiało zwiększenie eksportu węgla; z kolei dla Czechosłowacji oznaczało to raczej komplikacje i konieczność zainwestowania sporych środków w powiązane z projektem linie kolejowe. W tym przypadku jednak obserwowaliśmy wyraźne postępy, które zbiegły się w czasie ze stabilizacją transportowo-polityczną w stosunkach między Czechosłowacją a Polską. Do tej pory bowiem czechosłowacka strona blokowała osiągnięcie porozumienia.

Oba państwa, Czechosłowacja i Polska, funkcjonowały w ramach gospodarczej struktury bloku wschodniego, były sojusznikami. Przykład transportu kolejowego pokazuje, iż w relacjach handlowych kierowały się wszakże przede wszystkim własnymi interesami. Z zasady nie brano pod uwagę takich rozwiązań, które byłyby ekonomicznie korzystne tylko dla partnera. Wyjątkowo delikatną kwestią okazały się przepływy pieniężne tzw. walut wymienialnych. Głównie w tej sferze podjęcie jakichkolwiek kroków było niezwykle trudne, dlatego że tych właśnie środków w gospodarkach bloku wschodniego brakowało. Bardziej niż bratnia wspólnota przeważała obrona własnych interesów, zwłaszcza gospodarczych.

23 NA RCz, Protokół z XXII obrad Stałej Czechosłowacko-Polskiej Komisji Transportowej, które odbywały się w dniach 25–28 marca 1975 r. w Ołomuńcu, sygn. NA RCz, FMD, Mezináro, M1–43 Posiedzenia Ministerstw Transportu Czechosłowacji i Polski.

Narodowe Archiwum Republiki Czeskiej.

Rozporządzenie ministra spraw zagranicznych w sprawie *Układu między Republiką Czechosłowacką a Rzeczpospolitą Polską o wzajemnym transporcie kolejowym*, 28 sierpnia 1958 r., http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1958-56, 27.02.2017.
Rozporządzenie rządu, które weszło tymczasowo w życie: *Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o zapewnieniu współpracy gospodarczej*, podpisana w Pradze dnia 4 lipca 1947 r., nr 10/1948 DzU, https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-10, 27.02.2017.
Układ między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym tranzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji na odcinku Liberec – Varnsdorf przez Polskę, 1949, http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19510480351&type=2, 27.02.2017.
Układ między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym tranzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez Głuchołazy, z dnia 12.11.1948, w: „Biuletyn Ministerstwa Spraw Zagranicznych" 2005, nr 45, DzU, http://www.esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=2005m045, 27.02.2017.
Układ o przyjaźni i wzajemnej pomocy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką, nr 154/1947 DzU, https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1947/154/19470901.html, 27.02.2017.
Zakázaná válka, Koktejl 2005/05, http://www.czech-press.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=792:zakazana-valka, 27.02.2017.

Kořalková K., *O zrodu československo-polského spojeneckého svazku*, https://mv.iir.cz/article/view/487/520, 27.02.2017.

Tomas Nigrin – Political and transportational contacts between Czechoslovakian and Polish National Railways in the 1970s and 1980s: brotherly cooperation or protecting own interest?

Czechoslovakia and Poland deepened mutual cooperation after World War II, and earlier disputes were possible to reconcile at the end of the 1940s thanks to the fact that both countries belonged to the eastern block. The importance of political and transportational connections between both countries increased, most of all, due to the fact that Polish western border was moved further west, and the border between both countries became much longer. Even though both countries belonged to the eastern block and developed economic co-operation within the frames of the Council for Mutual Economic Assistance, their bilateral cooperation was very much pragmatic. In the 1970s and 1980s, which are discussed in this article, it turned out that in the field of political and transportational relations decisions were made mostly with the view to own interests, not paying heed to the declared brotherly cooperation between allies. The examples presented illustrate the operations of Czechoslovakian – Polish Committee of Transport, and particularly the issue of Montreaux tariff and possible restoration of the border crossing in Łupków/Mezilaborce. The Montreaux tariff regulated freight fees for exported goods, which were paid in the currency of the country that received the goods. Poland did not succeed in changing this regulation even within the frames of the eastern block, as Czechoslovakia continuously blocked everything, as these regulations were convenient and were source of western currencies. However, Łupków/Mezilaborce border crossing was successfully reopened, yet, even here the Czechoslovakian side reacted with considerable delay. Thanks to this reopening Polish export (mainly of coal) to the countries of south-eastern Europe could grow.

Nach dem Zweiten Weltkrieg vertieften die Tschechoslowakei und Polen ihre Zusammenarbeit. Frühere Streitigkeiten wurden durch die Mitgliedschaft im Ostblock seit Ende der 1940er Jahre überwunden. Die Bedeutung der verkehrspolitischen Beziehungen beider Länder verstärkte sich vor allem in Folge der Westverschiebung der Staatsgrenze Polens und des damit verlängerten gemeinsamen Grenzverlaufs.

Obwohl beide Staaten dem Ostblock angehörten und im Rahmen des „Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe" zusammenarbeiteten, war ihre bilaterale Zusammenarbeit sehr pragmatisch. In den 1970er und 1980er Jahren, auf die sich dieser Artikel konzentriert, zeigte sich, dass die Entscheidungen im Bereich der verkehrspolitischen Beziehungen vor allem nach eigenen Interessen und ohne Rücksicht auf die erklärte brüderliche Zusammenarbeit unter Verbündeten getroffen wurden.

Beispiele dafür sind die Verhandlung der tschechoslowakisch-polnischen Verkehrskommission insbesondere zur Problematik des Montreux-Tarifs sowie zu einer möglichen Reaktivierung des Grenzüberganges Łupków/Medzilaborce. Der Montreux-Tarif regelte die Frachtzahlungen auf Exportgüter, die in der Währung des Staates bezahlt wurden, in den die Waren eingeführt wurden. Polen scheiterte mit einer Änderung dieser Regelungen im Rahmen des Ostblocks, da diese dauerhaft und systematisch durch die Tschechoslowakei blockiert wurden. Für die Tschechoslowakei war die bestehende Regelung sehr vorteilhaft und brachte Erträgewestlicher Devisen. Im Gegensatz dazu gelang eine Reaktivierung des Grenzüberganges Łupków/Medzilaborce, obwohl auch in diesem Fall die tschechoslowakische Seite nur sehr zögerlich reagierte. Dank der Wiederaufnahme des Grenzverkehrs konnte der polnische Export vor allem von Kohle in die Länder Südosteuropas gesteigert werden.

Słowa kluczowe: kolej, Polska, Czechosłowacja, lata siedemdziesiąte i osiemdziesiate XX w., miedzynarodowe kontakty polityczne i transportowe
Keywords: railway, Poland, Czechoslovakia; 1970s and 1980s, political and transportational contacts
Stichworte: Eisenbahn, Polen, Tschechoslowakei, 1970er Jahre, 1980er Jahre, verkehrspolitische Beziehungen

Tomáš Nigrin, Ph.D., pracownik Katedry studiów austriackich i niemieckich Instytutu Studiów Międzynarodowych Wydziału Nauk Społecznych Uniwersytetu Karola w Pradze i zajmuje się dziejami kolei w Niemczech po II wojnie światowej.

Andrzej Synowiec

Bezpieczeństwo pracy na kolei – wypadki pracowników kolejowych Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars" w Krakowie

Wstęp

Podstawowymi usługami świadczonymi przez Przedsiębiorstwo Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych (PWSiR) „Wars" były przewożenie podróżnych w wagonach sypialnych i w wagonach z miejscami do leżenia oraz sprzedaż w nich kawy, herbaty, piwa, napojów chłodzących, wody mineralnej, kanapek, wyrobów cukierniczych i tytoniowych. W gestii przedsiębiorstwa pozostawała też produkcja i sprzedaż posiłków, artykułów żywnościowych, napojów zimnych i gorących, wyrobów cukierniczych i garmażeryjnych oraz wyrobów tytoniowych w wagonach restauracyjnych oraz w barach i bufetach wagonowych. W tych ostatnich ponadto PWSiR mogło także sprzedawać wyroby alkoholowe z zachowaniem przepisów Ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. *o zwalczaniu alkoholizmu*[1]. Zakład prowadził również sprzedaż obnośną artykułów spożywczych

1 Archiwum Narodowe w Krakowie, Ekspozytura w Spytkowicach (dalej: ANKES), Przedsiębiorstwo Państwowe Krakowskie Restauracje Dworcowe WARS w Krakowie, zespół nr 2921 (dalej: PPKRDW), Schemat i regulamin organizacyjny Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars", Warszawa 1970, Załącznik nr 2: Regulamin organizacyjny Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars" w Warszawie (dalej: SiRO), s. 1–2. Zob. też: Ustawa z dnia 10 grudnia 1959 r. *o zwalczaniu alkoholizmu*. Zob. DzU RP 1959, nr 69, poz. 434.

i tytoniowych w wagonach osobowych PKP[2]. Wszystkie wymienione powyżej usługi PWSiR świadczyło pasażerom na podstawie Dekretu z 24 grudnia 1952 r. *o przewozie przesyłek i osób kolejami* oraz przepisów wykonawczych do niego z późniejszymi zmianami, pobierając za nie opłaty zgodnie z obowiązującymi cennikami[3].

Oprócz zarysowanej działalności podstawowej PWSiR prowadziło także działalność pomocniczą, mającą wspierać produkcję i usługi podstawowe zakładu w zakresie przygotowania wyrobów, półfabrykatów i towarów do sprzedaży, zabezpieczenia prawidłowej eksploatacji wagonów przedsiębiorstwa, zaopatrzenia w bieliznę pościelową i stołową oraz jej prania i naprawy. W związku z działalnością pomocniczą PWSiR utrzymywało następujące jednostki organizacyjne: warsztaty remontowo-naprawcze, brygady konserwacyjne, czyszczalnię chemiczną chodników, pralnie i szwalnie oraz wytwórnie: garmażeryjne, cukiernicze, wód gazowanych i druków. PWSiR działało na terenach Polskich Kolei Państwowych (PKP). Przedsiębiorstwo mogło również prowadzić tzw. działalność pozaoperacyjną, na którą składały się bufety i stołówki pracownicze oraz ośrodki wczasowe[4].

Jeżeli chodzi o strukturę organizacyjną PWSiR to składały się na nią: Zarząd Przedsiębiorstwa oraz podlegające mu trzy Oddziały Eksploatacyjne w Warszawie, Gdyni i Krakowie. Ponadto niezależnie od własnej bezpośredniej działalności gospodarczej PWSiR na podstawie Zarządzenia Ministra Komunikacji nr 176 z 18 czerwca 1960 r. uzupełnionego zarządzeniem tegoż ministra nr 395 z 28 grudnia 1960 r. sprawował funkcję przedsiębiorstwa prowadzącego w stosunku do Restauracji Dworcowych „Wars" w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Łodzi, Szczecinie, Warszawie i Poznaniu[5].

W związku z różnorodną działalnością PWSiR pracownicy narażeni byli na wiele czynników, które zagrażały ich zdrowiu, a nawet życiu. Transport kolejowy, w którym uczestniczyli pracownicy PWSiR „Wars", obejmował rozległą sieć krajową. Wymagał on stosowania pracy zmianowej i turnusowej, co często wymuszało długotrwałe przebywanie pracowników poza domem, z daleka od rodziny. Charakter wykonywanej pracy determinował w dużym stopniu stopień szkodliwości warunków przy pracy oraz czynniki ryzyka[6].

Przegląd wypadków, którym ulegli pracownicy Oddziału Eksploatacyjnego Kraków na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w., wydaje się reprezentatywny dla tej grupy pracowników kolejowych w Polsce. Pośrednio pokazuje on warunki, w jakich pracowali, oraz główne problemy dotyczące codziennego funkcjonowania tzw. zaplecza kolejowego. Interesujące wydają się też kwestie związane z reakcją poszkodowanych na zaistniałe wypadki oraz okoliczności udzielania pomocy poszkodowanym.

2 ANKES, PPKRDW, SiRO, s. 2.
3 Zob. DzU RP 1952, nr 4, poz. 7.
4 ANKES, PPKRDW, SiRO, s. 2–3.
5 Tamże, s. 4–10.
6 *Poprawa warunków pracy u podstaw działalności Inspektoratu Sanitarnego PKP*, „Kolejarz", V 1974, brak numeru, s. 3.

Wszyscy poszkodowani w wypadkach otrzymywali pomoc lekarską. Jeżeli chodzi o okręg krakowski, kolejowa służba zdrowia wykonywała swoje zadania leczniczo-profilaktyczne przy pomocy placówek lecznictwa otwartego rozmieszczonego w terenie. Ponad 200 poradni ogólnych i specjalistycznych zgrupowanych w 52 rejonowych[7], 13 przyzakładowych i dwóch szkolnych przychodniach lekarskich świadczyło usługi lecznicze dla ponad 200 tys. osób. Dodatkowo swoją pomoc poszkodowanym przy pracy oferowały okręgowa i trzy obwodowe przychodnie lekarskie, cztery stacje pogotowia ratunkowego oraz protezownie techniczno-dentystyczne i ruchomy zespół (wagon) do małoobrazkowych zdjęć rentgenowskich. Ważną rolę w lecznictwie kolejarskim odgrywał Szpital Kolejowy w Krakowie. Personel kolejowej służby zdrowia zwano kolejarzami w „białych chałatach"[8]. Choć oczywiście nie byli związani bezpośrednio z wykonywaniem przewozów, zaliczano ich do kolejarzy, a w prasie kolejowej popularyzowano ich pracę[9].

Polska kolejowa służba zdrowia organizowała trzymiesięczne kursy doskonalenia lekarzy kolejowych. Były one prowadzone w ramach Studium Doskonalenia Lekarzy w Akademii Medycznej w Warszawie. Program szkolenia uwzględniał udzielanie pierwszej pomocy w miejscu wypadku oraz w zwalczaniu szoku[10]. Podkreślano też, że należy dążyć do poprawy warunków lokalowych kolejowej służby zdrowia, doprowadzić do stabilizacji kadr lekarskich i pielęgniarskich oraz rozszerzać poradnictwo specjalistyczne, zbliżając w ten sposób lekarza do chorego[11].

7 Przychodnie rejonowe były podstawowymi jednostkami lecznictwa kolejowego. Większość z nich obejmowała gabinet lekarza ogólnego, dentysty, pediatry, ginekologa i chirurga, światłolecznictwo, laboratoria analityczne, punkty apteczne i gabinety zabiegowe. Zob. M. Pertkiewicz, *X-lecie kolejowej służby zdrowia w Polsce Ludowej*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1964, nr 6, s. 163. Do 1957 r. funkcjonowały też w składzie pociągu ratunkowego wagony sanitarne z salami operacyjnymi. W 1958 r. w wyniku porozumienia z resortem zdrowia doraźna pomoc medyczna w wypadkach kolejowych została oparta na terenowych stacjach pogotowia ratunkowego w powiązaniu ze szpitalami. Zob. M. Pertkiewicz, *Organizacja doraźnej pomocy w wypadkach kolejowych*, [w:] *Medycyna pracy w kolejnictwie*, red. B. Gajda, F. Kokot, M. Pertkiewicz, Warszawa 1983, s. 488.

8 *W trosce o zdrowie pracownika i jego rodziny*, „Kolejarz", 9 września 1973, s. 5; (ron), *Konferencja prasowa w Krakowie. XX-lecie Szpitala Kolejowego*, „Kolejarz" 1977, nr 8, s. 1. Można dodać, że w 1960 r. oddano do użytku Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie nowo wybudowany Centralny Szpital Kolejowy w Warszawie-Międzylesiu. Od 1 lipca 1962 r. szpital podlegał bezpośrednio Centralnemu Zarządowi Służby Zdrowia Ministerstwa Komunikacji. Zob. K. Kamiński, *Centralny Szpital Kolejowy*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1964, nr 4, s. 123.

9 W. Knysz, *Nasze spotkania. U lekarza-społecznika, któremu trzeba pomóc*, „Kolejarz Dolnośląski" 1956, nr 14, s. 4. Szerzej o organizacji kolejowej służby zdrowia po II wojnie światowej zob.: np.: M. Szylin, *Organizacja kolejowej służby zdrowia od 1945 r.*, [w:] *Kolejowa służba zdrowia na terenie Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych*, red. B. Wójcik-Warchał, M. Szylin, Katowice–Opole 1998, s. 35–43.

10 M. Pertkiewicz, *Zagadnienie wypadkowości komunikacyjnej w Polsce*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1960, nr 4, s. 105.

11 Tenże, *Kierunki działania kolejowej służby zdrowia w 1963 r.*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1963, nr 1, s. 1–2. O brakach przychodni rejonowych i zakładowych w polskim kolejnictwie zob.: W. Szymański, *Sytuacja lokalowa w kolejowej służbie zdrowia w lecznictwie otwartym*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1963, nr 1, s. 19–22.

Podstawę źródłową pracy stanowią karty i protokoły wypadków przy pracy PWSiR „Wars" w Krakowie przechowywane w Archiwum Narodowym w Krakowie (Ekspozytura w Spytkowicach) z lat 1966–1975[12]. Zawierają one szczegółowe opisy okoliczności poszczególnych wypadków przy pracy oraz informują o wcześniejszym nieszczęśliwym wypadku danego pracownika (jeśli taki zaistniał). Każda karta wypadku była podpisana przez dyrektora zakładu, kierownika komórki bhp oraz zakładowego (oddziałowego) społecznego inspektora pracy[13].

Wspomniane karty i protokoły wypadków stanowią niezwykle cenny materiał źródłowy dokumentujący życie codzienne pracowników PWSiR „Wars" w okresie PRL. Trzeba jednak pamiętać, że dochodzenia powypadkowe nie zawsze uwzględniały wszelkie okoliczności związane z wypadkiem, a jak najlepsze poznanie czynników stwarzających niekorzystne warunki prowadzące do wypadku było istotnym elementem zmniejszenia wypadkowości nie tylko w polskim kolejnictwie[14].

Wypadki konduktorów wagonów sypialnych

Wagony sypialne w kolejnictwie mają za cel zapewnienie większej wygody podróżnym podczas długich tras i w porze nocnej. Jeżeli chodzi o budowę zewnętrzną, to zasadniczo nie różnią się one od wagonów osobowych – wnętrze jest podzielone na przedziały, a korytarz znajduje się z boku przedziału. W każdym wagonie sypialnym wyodrębniono przedział służbowy dla konduktora-stewarda. Trzeba podkreślić, że koszty eksploatacyjne takich wagonów są bardzo wysokie, co ma związek z dodatkowym wyposażeniem małej liczby miejsc i zatrudnieniem w każdym wagonie oddzielnego konduktora. Dlatego też nie dziwi fakt, że wagony sypialne zasadniczo kursują w pociągach dalekobieżnych, a długi czas jazdy stanowi zasadniczą przesłankę celowości ich wykorzystania[15].

Grupę pracowników zaliczanych do konduktorów stanowili:

a) starsi konduktorzy I klasy, którzy musieli legitymować się wykształceniem minimum średnim, przejść przeszkolenie zawodowe w PWSiR „Wars", cztery lata pracować na stanowisku konduktora oraz znać dobrze co najmniej jeden język obcy,

b) starsi konduktorzy II klasy, od których wymagano minimum średniego wykształcenia, przeszkolenia w PWSiR „Wars", dwuletniego doświadczenia na

12 ANKES, Inspektor Pracy Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych, zespół nr 2049 (IPZZPK), sygn. 84, Przedsiębiorstwo Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars" w Krakowie [Karty wypadków przy pracy 1966–1975] (dalej: PWSiR).

13 Trzeba dodać, że w zastępstwie zakładowego społecznego inspektora pracy kartę wypadku mógł podpisać członek rady zakładowej, który z jej upoważnienia brał udział w dochodzeniu powypadkowym i znał przyczyny jego zaistnienia. Zob. S. Kulesza, *Zasady działania społecznej inspekcji pracy w kolejnictwie*, Warszawa 1965, s. 25.

14 *Wzmożoną uwagą zapobiegajmy wypadkom*, „Kolejarz", VII–IX 1974, brak numeru, s. 6.

15 M. Kubicki, *Usługi hotelarskie w środkach transportu*, Warszawa 2001, s. 26–27.

stanowisku konduktorskim i pobieżnej znajomości co najmniej jednego języka obcego,

c) konduktorzy, którzy powinni się legitymować wykształceniem co najmniej podstawowym, przejść przeszkolenie w PWSiR „Wars" oraz pobieżnie znać jeden język obcy[16].

Bardzo często wypadki następowały podczas ruchu pociągu, kiedy gwałtowny wstrząs wagonem powodował różnego rodzaju uszkodzenia ciała pracowników obsługujących wagony, w tym oczywiście konduktorów. Wypadkom ulegali niejednokrotnie konduktorzy z wieloletnim doświadczeniem zawodowym, które oczywiście nie miało wpływu na zaistnienie okoliczności zewnętrznych, które były przyczyną uszczerbku na zdrowiu. Tak było w przypadku będącego ponad 11 lat konduktorem wagonu sypialnego J.C., który uległ wypadkowi 16 lutego 1966 r. o godzinie 0.30 na trasie z Wrocławia do Krakowa. Na odcinku Lisów – Herby Stare, kiedy konduktor stał w korytarzu wagonu, naprzeciw przedziału służbowego, nastąpiły nagłe i bardzo silne ruchy boczne wagonu, spowodowane, jak się potem okazało, pęknięciem osi parowozu, które rzuciły go na ścianę boczną korytarza. Konduktor stracił przytomność, a po jej odzyskaniu leżał na podłodze po przeciwnej stronie wagonu. Doznał bolesnych potłuczeń ciała i głowy. Pierwszej pomocy poszkodowanemu udzielili podróżujący w wagonie sypialnym. Następnie 18 lutego 1966 r. zgłosił się on do lekarza w Ośrodka Zdrowia w Niepołomicach, gdzie mieszkał, a później został skierowany na badania specjalistyczne. Na zwolnieniu lekarskim przebywał 46 dni[17].

Podobna była też przyczyna wypadku innego konduktora wagonu sypialnego E.M. 30 listopada 1969 r. około godz. 3.00 w pociągu relacji Lublin – Kraków na odcinku Tarnobrzeg – Dębica. Pracownik udał się do sąsiedniego przedziału (magazyn podręczny) w celu przeniesienia skrzynki z piwem do przedziału służbowego. Gwałtowny ruch wagonu spowodował, że konduktor upadł, a skrzynka przycisnęła mu palec, powodując okaleczenie. Po przybyciu do Krakowa poszkodowany udał się na pogotowie i otrzymał sześć dni zwolnienia z pracy[18]. Podobnego urazu palca podczas przenoszenia skrzynki z piwem doznał konduktor A.G. 3 listopada 1969 r. o godz. 5.00 na trasie Lublin – Kraków. Zlekceważył jednak skaleczenie i nadal wykonywał swoje obowiązki zawodowe. Gdy jednak palec nie przestawał go boleć, 10 listopada udał się do Miejskiego Pogotowia Ratunkowego w Krakowie przy ul. Siemiradzkiego, gdzie stwierdzono silne potłuczenie i zerwanie ścięgna palca. Otrzymał zwolnienie lekarskie do 10 grudnia 1969 r.[19]

16 ANKES, PPKRDW, Układ zbiorowy pracy Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars", 1974, T1, 1/41, s. 30. Warto dodać, że obsługą wagonów zajmowali się też starsi wagonowi, którzy musieli mieć wykształcenie średnie lub podstawowe oraz przejść przeszkolenie zawodowe w PWSiR „Wars" oraz wagonowi, który to zawód mogli wykonywać osoby z wykształceniem podstawowym i po przeszkoleniu w zawodzie.

17 ANKES, IPZZPK, PWSiR, Karta wypadku przy pracy (dalej: KWP) nr 3/66.

18 Tamże, KWP nr 11/69, rps.

19 Tamże, KWP nr 10/69, rps.

Konduktor wagonu sypialnego T.F. 2 września 1972 r. w czasie powrotu ze Szczecina do Krakowa około godz. 2.20 usłyszał wielki huk i trzask. Stracił przytomność. Gdy się ocknął stwierdził, że leżał na podłodze, a podróżni w wagonie doznali różnych obrażeń ciała na skutek katastrofy pociągu, który wjechał na zajęty tor na odcinku Częstochowa – Kusięta Nowe. Poturbowany konduktor zajął się najpierw poszkodowanymi pasażerami, których odprowadził na pogotowie ratunkowe. Sam nie doznał żadnych widocznych obrażeń ciała, ale wymiotował i odczuwał silny ból głowy, o czym jednak zaraz po wypadku nie wspomniał. Odjechał pociągiem do Krakowa. Po przyjeździe zdecydował się na kolejny kurs, tym razem do Przemyśla, ale zarówno w jedną, jak i w drugą stronę odczuwał silne zmęczenie, bóle i napady strachu. Po powrocie do Krakowa kilka dni odpoczywał, po czym zgłosił się do Szpitala Miejskiego przy ul. Kopernika w Krakowie, gdzie stwierdzono uraz głowy i wstrząs mózgu. Pracownik otrzymał 39 dni zwolnienia z pracy[20].

J.J., będący konduktorem wagonów sypialnych od trzech miesięcy, uległ wypadkowi 12 marca 1974 r. Tego dnia wracał ze Szczecina do Katowic. Na odcinku Sławięcice – Rudziniec Gliwicki (posterunek bocznicowy Niezdrowice) około 2.57 doszło do katastrofy kolejowej. Nagłe zahamowanie pociągu spowodowało, że J.J. uderzył całym ciałem ścianę przedziału służbowego i stracił przytomność. Po ocknięciu się pomagał podróżnym wyjść na zewnątrz pociągu, ale sam był silnie potłuczony i miał wymioty. Po powrocie do Krakowa z przedstawicielem PWSiR „Wars" zgłosił się do Szpitala Kolejowego[21]. Konduktor zachował się w tym wypadku zgodnie z zasadami bhp w ruchu kolejowym mówiącymi, że gdy podróżny w pociągu osobowym zachoruje lub dozna obrażeń, pierwszą pomoc powinien uzyskać od członka drużyny konduktorskiej[22].

Niespodziewanie szarpnięcie wagonem pociągu relacji Szczecin – Kraków spowodowało natomiast uraz ręki konduktora A.A., co nastąpiło na skutek rozbicia szyby w drzwiach, 15 września 1974 r. o godz. 0.45, przy zbliżaniu się pociągu do miejscowości Brzeg. Pierwszej pomocy udzielił poszkodowanemu kolega, a lekarz przybył do wagonu dopiero w Opolu[23].

Konduktor Z.D. przewrócił się podczas przetaczania wagonów na stacji kolejowej w Świnoujściu 24 czerwca 1972 r. o godz. 9.00, co spowodowało uszkodzenie stawu barkowego i niemożność poruszenia ręką. Z powodu braku pogo-

20 Tamże, KWP nr 19/72.

21 Tamże, KWP nr 3/74. Gmach Szpitala Kolejowego w Krakowie został przejęty przez władze miejskie w 1957 r. i był obiektem całkowicie nieprzystosowanym do zadań placówki leczniczej. Adaptacja wnętrz na potrzeby szpitala przebiegała pod kierunkiem pierwszego dyrektora placówki Józefa Jankiewicza. Pierwszymi oddziałami były: chirurgiczny, internistyczny i ginekologiczny. Kolejne przeróbki adaptacyjne doprowadziły do otwarcia oddziałów ortopedycznego i laryngologicznego, a liczna łóżek wzrosła do 264. W każdym roku szpital obsługiwał ponad 5,5 tys. pacjentów z całej DOKP w Krakowie. Szpital Kolejowy nie tylko leczył pracowników PKP, ale także pełnił ciągły ostry dyżur dla pasażerów kolei (głównie wypadki urazowe). Ponadto raz w miesiącu przyjmował chorych z miasta (około 20–40 pacjentów ze wskazań nagłych). Zob. R. Jarocka-Nowak, *Jak „uskrzydlić" szpital. W trosce o zdrowie kolejarzy*, „Kolejarz" 1977, nr 4, s. 5.

22 J. Rachlewicz, W. Tworowski, *Bhp w służbie ruchu kolejowego*, Warszawa 1964, s. 106 n.

23 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 6/74.

towia ratunkowego na stacji Świnoujście dopiero następnego dnia w Katowicach w tamtejszym pogotowiu poddał się prześwietleniu rtg i został skierowany na leczenie do Krakowa. 28 czerwca 1972 r. po wizycie w Rejonowej przychodni Kraków-Podgórze uzyskał dwutygodniowe zwolnienie z pracy[24].

Podobnie podczas przetaczania wagonów z jednego pociągu do drugiego w czasie postoju na torach stacyjnych w Lublinie w drodze powrotnej z Kłodzka do Krakowa 3 kwietnia 1973 r. około godz. 9.00 wypadkowi uległ konduktor wagonu sypialnego z niemal 12-letnim stażem pracy na tym stanowisku Z.W. Uderzył on głową o krawędź lodówki w przedziale służbowym, co spowodowało ranę ciętą nad i pod lewym oczodołem oraz potłuczenie tułowia w okolicach klatki piersiowej. Po wypadku kontynuował on pracę do przyjazdu do Krakowa dnia następnego, a 5 kwietnia 1973 r. stawił się w Dzielnicowej Przychodni Lekarskiej w Krakowie na ul. Szewskiej, gdzie otrzymał dziewięć dni zwolnienia z pracy[25].

Do podobnego typu wypadków konduktorów wagonów sypialnych dochodziło też poza granicami Polski. 29 czerwca 1972 r. nagłe hamowanie pociągu na Węgrzech przed stacją Budapeszt spowodowało, że 23-letni konduktor R.D., pracujący w zawodzie od sześciu miesięcy, uderzył głową w róg stolika znajdującego się w przedziale służbowym i zranił się w czoło. Pracownik przygotowywał wówczas herbatę dla podróżnego. Po incydencie konduktor stracił na chwilę przytomność. W Budapeszcie udał się do szpitala, gdzie został zbadany i opatrzony. Na zwolnieniu lekarskim przebywał 20 dni[26].

Nagłe hamowanie pociągu relacji Kraków – Oostende, do którego doszło na terenie RFN, było przyczyną poparzenia lewej nogi od kolana po stopę konduktora wagonu sypialnego z 18,5 rocznym stażem pracy M.P. Stało się to 14 lipca 1973 r. około godz. 7.30 w przedziale służbowym pociągu, kiedy trzy szklanki z wrzątkiem przygotowanym na herbatę dla podróżnych przewróciły się na pracownika. Po opatrzeniu nogi specjalnym bandażem dostarczonym przez niemieckiego celnika poszkodowany kontynuował jazdę, a 16 lipca zgłosił się do Przychodni Dzielnicowej w Krakowie, gdzie uzyskał pięciodniowe zwolnienie z pracy[27].

Poparzeniu wrzątkiem II stopnia uległ doświadczony konduktor wagonu sypialnego J.S. podczas przygotowywania herbaty podróżnym 31 sierpnia 1972 r. około godziny 6.20 na stacji kolejowej Szczecin-Dąbie. Poszkodowany otrzymał pomoc w Przychodni Lekarskiej w Świnoujściu, a po opatrzeniu kontynuował pracę w wagonie. Po przyjeździe do Krakowa w Przychodni Lekarskiej w Krakowie-Podgórzu otrzymał zwolnienie z pracy na dziewięć dni[28].

Konduktorzy wagonów sypialnych ulegali wypadkom nie tylko podczas jazdy pociągów. Także w trakcie postojów pociągów na stacjach (również poza

24 Tamże, KWP nr 13/72.
25 Tamże, KWP nr 7/73.
26 Tamże, KWP nr 11/72.
27 Tamże, KWP nr 9/73.
28 Tamże, KWP nr 15/72.

granicami kraju) czy na torach postojowych. Nietypowemu wypadkowi uległ w Berlinie przywołany już konduktor E.M. 28 sierpnia 1971 r. po wjeździe na stację Berlin Ostbanhof, kiedy dla otwarcia drzwi wejściowych usiłował zwolnić łańcuszek klamki wewnątrz wagonu, ktoś na peronie w tej samej chwili pociągnął za klamkę, co spowodowało, że obrączka na palcu konduktora zaplątała się w łańcuszku i nastąpiło zerwanie mięśnia palca. Poszkodowany skorzystał z pomocy pogotowia ratunkowego szpitala w Berlinie, gdzie przeprowadzono zabieg chirurgiczny. Po przybyciu do Krakowa 3 sierpnia 1971 r. zgłosił się w Poradni Chirurgicznej przy ul. Radzikowskiego i uzyskał zwolnienie z pracy do 10 września tegoż roku[29].

Również w Berlinie poszkodowany został doświadczony konduktor (17 lat w zawodzie) E.R. 24 października 1972 r. po przygotowaniu wagonu do odjazdu z Berlina do Krakowa około godz. 21.20 usiłował on zamknąć okno drzwi wejściowych do wagonu. W pewnym momencie pękła szyba i boleśnie skaleczyła konduktora. Po powrocie do Krakowa udał się on na Pogotowie Ratunkowe przy ul. Siemiradzkiego[30].

W Lipsku na torach postojowych nieszczęśliwe wydarzenie spotkało konduktora wagonu sypialnego pracującego na tym stanowisku od prawie 23 lat W.R. Po zakończeniu prac przygotowawczych do wyjazdu do Krakowa 3 września 1973 r. około godz. 13.50 konduktor wszedł do toalety, gdy nastąpiło silne dojechanie lokomotywy manewrowej do wagonu. W.R. upadł na urządzenie z mydelniczką i rozciął sobie czoło. Z rany obficie ciekła krew, którą udało mu się zatamować ręcznikiem. Nie stracił jednak przytomności, otworzył okno i wezwał pomoc. Po około pół godziny odwieziono go do ambulatorium na stacji Lipsk, gdzie udzielono mu pomocy. Po powrocie do Krakowa 4 września udał się na Pogotowie Ratunkowe przy ul. Siemiradzkiego[31].

O dużym pechu mógł mówić konduktor S.S., który 12 marca 1973 r. o godz. 7.00 po przyjeździe do Szczecina pomógł jednemu z podróżnych wynieść bagaż na peron. Gdy wracał do wagonu, inny podróżny przytrzasnął drzwiami palce konduktora, który najpierw opatrzył sobie dłoń środkami sanitarnymi z podręcznej apteczki, a następnie udał się do Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie, a później został skierowany do leczenia w Ośrodku Zdrowia w Łuczycach. Na zwolnieniu lekarskim przebywał siedem dni[32].

Konduktor wagonów sypialnych z ponad 19-letnim stażem pracy na tym stanowisku P.O. 3 sierpnia 1969 r. około 19.30, przygotowując się do wyjazdu do Warszawy, odebrał od dyspozytora dokumenty służbowe i klucze do wagonu, po czym udał się na tory postojowe stacji Kraków Główny „Kreta". Około 20.00 stanął najpierw prawą stopą na pierwszy stopień wagonu sypialnego i gdy usiłował dostawić drugą stopę, pierwsza ześlizgnęła się po świeżo malowanym białą farbą stopniu i konduktor boleśnie się potłukł. Konduktor opatrzył

29 Tamże, KWP nr 10/71.
30 Tamże, KWP nr 21/72.
31 Tamże, KWP nr 16/73.
32 Tamże, KWP nr 4/73.

ranę w wagonie, a potem kontynuował pracę, uznając, że nic groźnego mu się nie stało. 11 sierpnia jednak zgłosił się do lekarza w Obwodowej Przychodni Lekarskiej Stare Miasto w Krakowie i otrzymał tydzień zwolnienia z pracy[33].

Przy schodzeniu ze stopnia wagonu na torze postojowym w Kołobrzegu 1 sierpnia 1973 r. skręcił stopę lewej nogi wzmiankowany już konduktor T.F. Schodząc ze schodów wagonu sypialnego nie zauważył znacznego dołu przy skarpie torowiska i doznał podanej kontuzji. Pomimo bólu doszedł do Pogotowia Ratunkowego w Kołobrzegu, skąd skierowano go do chirurga, którego jednak nie zastał. Wrócił więc do pracy i przyjechał w wagonie sypialnym do Krakowa. Na zwolnieniu lekarskim przebywał 16 dni[34].

Stopnie wagonu sypialnego, tym razem w Lublinie, były też miejscem wypadku 22-letniego konduktora W.W., który dopiero trzy miesiące pracował w zawodzie. Jako konduktor wagonu sypialnego przyjechał z Krakowa do Lublina 17 sierpnia 1967 r. o godz. 5.38, uporządkował wagon i po odpoczynku około godz. 19.00 zjadł posiłek w restauracji dworcowej w Lublinie. Wrócił około 20.00 i chciał otworzyć drzwi wagonu zamknięte na kłódkę. Pogoda była wówczas deszczowa, poślizgnął się i z najwyższego stopnia upadł na ziemię, uderzył szczęką o żelazny stopień, co spowodowało pęknięcie żuchwy. Stracił przy tym przytomność, a po jej odzyskaniu udał się do Kliniki Stomatologicznej w Lublinie, gdzie zdiagnozowano uraz. Konduktor nie skorzystał z propozycji lekarza, aby pozostał w szpitalu i pojechał z powrotem pociągiem do Krakowa, wypełniając swe obowiązki konduktora. 20 sierpnia 1967 r. udał się jednak do Kliniki Stomatologicznej Akademii Medycznej w Krakowie i w szpitalu przebywał do 7 września tego roku, a potem uzyskał jeszcze zwolnienie do 21 września[35].

Na torach postojowych stacji Poznań Główny 21 lipca 1972 r. o 21.00 poślizgnął się natomiast 31-letni konduktor wagonu sypialnego J.Z., który przyjechał pociągiem z Krakowa. Skutkiem upadku były głębokie rany cięte goleni lewej nogi i silne krwawienie. Po przyjeździe do Krakowa skorzystał z pomocy lekarza w Ośrodku Zdrowia w Bieżanowie, gdzie też uzyskał dziewięciodniowe zwolnienie z pracy[36].

Poślizgnięcie w porze zimowej na torach stacyjnych stacji Kraków-Płaszów było przyczyną kontuzji, której doznał 65-letni konduktor z 15-letnim stażem pracy S.K. 20 stycznia 1966 r. około godz. 22.00 przygotowywał się do odjazdu pociągu relacji Kraków – Poznań. Miał zamiar dołożyć węgla do pieca centralnego ogrzewania. Kiedy niósł opał poślizgnął się na stopniach wagonu i boleśnie potłukł. Pomimo tego kontynuował pracę i pojechał do Poznania, gdzie 21 stycznia w czasie przenoszenia skrzynek z piwem i worka z bielizną odczuł znaczny ból w prawej pachwinie. Pierwszej pomocy udzielono poszkodowanemu na

33 Tamże, KWP nr 5/69.
34 Tamże, KWP nr 14/73.
35 Tamże, KWP nr 8/67.
36 Tamże, KWP nr 14/72.

Pogotowiu Ratunkowym w Poznaniu. Na zwolnieniu lekarskim przebywał 17 dni[37].

Do złamania dwóch palców prawej dłoni wspomnianego już konduktora Z.W. doszło na torach postojowych „Azja" stacji Kraków Główny 28 grudnia 1972 r. Dyspozytor J.C. wydał mu polecenie dokonania kontroli wagonów sypialnych relacji Kraków – Poznań i Kraków – Warszawa oraz sprawdzenia temperatury w wagonach. Po podłożeniu węgla do pieca i sprawdzeniu oświetlenia, w trakcie zamykania wagonu przytrzasnął sobie drzwiami palce. Na zwolnieniu lekarskim przebywał 23 dni[38].

Niespełna 27-letni A.K. z rocznym stażem pracy jako konduktor wagonów sypialnych przygotowywał się w kuszetce na torze postojowym Kraków Główny 2 stycznia 1973 r. do odjazdu do Gdyni. Około 19.15 porządkował przedział służbowy i chciał skrzynkę z piwem przenieść do innego pomieszczenia i przy gwałtownym ruchu uderzył głową o wystający w drzwiach zaczep zamka. W wyniku tego źle się poczuł, miał silne zawroty głowy, więc udał się do pobliskiego Pogotowia Ratunkowego przy ul. Siemiradzkiego, gdzie po zbadaniu został skierowany na leczenie neurologiczne. Zwolnienie lekarskie otrzymał na osiem dni[39].

59-letni pracownik z 22-letnim stażem pracy na stanowisku konduktora wagonów sypialnych P.K. został poszkodowany na torach postojowych Kraków-Płaszów w pociągu relacji Kraków – Berlin. 6 sierpnia 1973 r. około godz. 16.30 w przedziale służbowym wagonu sypialnego, lekkie dojechanie lokomotywy do składu pociągu, spowodowało otwarcie drewnianych drzwiczek szafki ze szklankami. Konduktor uderzył głową o metalową krawędź drzwiczek, rozcinając sobie czoło. Bardzo krwawiącą ranę opatrzyła najpierw dyżurna peronowa stacji Kraków-Płaszów. Następnie poszkodowany pojechał pociągiem do Punktu Sanitarnego PKP w Krakowie, skąd skierowano go do Okręgowej Przychodni Lekarskiej PKP przy ul. Pawiej, gdzie zszyto mu ranę i zwrócono uwagę na konieczność otrzymania zastrzyku przeciwtężcowego. Zwolnienie lekarskie wyniosło pięć dni[40].

Także inny doświadczony pracownik z 18-letnim stażem konduktorskim (nieczytelne nazwisko) potknął się nieszczęśliwie i skręcił nogę na międzytorzu torów postojowych „Galicja" w Krakowie. Miało to miejsce 18 czerwca 1970 r. podczas przenoszenia rzeczy do wagonu zastępczego, w którym jako konduktor wagonu sypialnego miał odjechać do Warszawy. Pomimo odczuwanego bólu nogi zdecydował się kontynuować pracę i pojechał do Warszawy. Pracę przerwał dopiero 22 czerwca 1970 r., a zwolnienie lekarskie otrzymał od 24 czerwca do 9 lipca tego roku[41]. Również skręcenie nogi na międzytorzu torów postojowych

37 Tamże, KWP nr 1/66. Ten sam konduktor 21 października 1965 r. uległ wypadkowi, kiedy wychodząc z wagonu, nadepnął przez nieuwagę na leżący w trawie zużyty klocek hamulcowy. Zob. tamże.
38 Tamże, KWP nr 25/72.
39 Tamże, KWP nr 1/73
40 Tamże, KWP nr 12/73.
41 Tamże, KWP nr 8/70, rps.

„Kreta" w Krakowie, stało się udziałem innego wieloletniego konduktora (prawie 12 lat pracy na stanowisku, W.K. 6 stycznia 1970 r. około godz. 18.30. Przedstawił on później zwolnienie lekarskie na dziewięć dni[42].

Konduktor L.R. 13 września 1973 r. najpierw podjął u dyspozytora PWSiR „Wars" OE Kraków dokumenty na kuszetkę pociągu relacji Kraków – Olsztyn. Skład pociągu stał na torach postojowych stacji Kraków-Płaszów, gdzie też o 15.51 przybył L.R. Podczas odwracania tablicy kierunkowej stracił równowagę, co zakończyło się skręceniem prawej stopy w kostce. Wrócił więc kuszetką do Krakowa, gdzie zastąpił go inny pracownik, a on sam został przewieziony na pogotowie przy ul. Siemiradzkiego, po czym rozpoczął leczenie ambulatoryjne[43].

Konduktor wagonów sypialnych J.G. 24 marca 1970 r. otrzymał polecenie udania się do Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego (ZNTK) Pruszków celem przywiezienia wagonu sypialnego. Po odebraniu delegacji zarezerwował sobie na dworcu w Krakowie miejsce w wagonie sypialnym do Warszawy. Około 14.50 szedł międzytorzem grupy torów postojowych „Azja", a w pewnym momencie stanął na uszkodzonej metalowej pokrywie studzienki i wpadł do niej prawą nogą, doznając poparzenia gorącą wodą oraz potłuczenia ciała. Absencja w pracy poszkodowanego wyniosła 26 dni[44].

Podczas jazdy pociągu w wagonach sypialnych zdarzały się też wypadki chuligaństwa, które zagrażały życiu konduktorów. Doświadczył tego konduktor Z.W., który tym razem wracał ze Szczecina do Krakowa w nocy z soboty na niedzielę. Na trasie Strzelce Opolskie – Gliwice 6 września 1970 r. około 6.00 przyszli do jego przedziału służbowego podróżni, żądając piwa i papierosów „Carmen". W chwili, kiedy podawał jednemu papierosy, drugi uderzył konduktora w głowę wcześniej otrzymaną od niego pełną butelką piwa. Przewrócony na podłogę był bity butelkami po ciele i kopany. Chwilowo stracił przytomność. Po jakimś czasie zorientował się, że napastnicy odeszli i wówczas zaczął wzywać pomocy. Odtransportowany do Szpitala Miejskiego w Gliwicach uzyskał potrzebną pomoc i 45 dni zwolnienia z pracy[45].

Podsumowując różnorakie przyczyny wypadków konduktorów wagonów sypialnych, należy jeszcze zasygnalizować sprawę przemęczenia tej grupy pracowników wynikającą ze zbyt długiego czasu pracy, co oczywiście musiało negatywnie wpływać na szybkość reakcji i szeroko rozumiane bezpieczeństwo

42 Tamże, KWP nr 1/70, rps.
43 Tamże, KWP nr 17/73.
44 Tamże, KWP nr 2/70.
45 Tamże, KWP nr 9/70, rps. Także pracownicy KRD „Wars" byli narażeni na podobne wypadki. Np. sprzedawca wagonowy J.M. 6 kwietnia 1971 r. wyjechał z Krakowa do Zakopanego pociągiem, w którym sprzedawał piwo, oranżadę, artykuły cukiernicze. Około 23.00 do jego przedziału służbowego weszło dwóch pijanych mężczyzn, którzy domagali się piwa. Kiedy odmówił, dostał butelką w głowę i stracił przytomność. Po pewnym czasie kierownik pociągu powiadomił pogotowie w Chabówce, które przewiozło poszkodowanego do szpitala w Rabce. Zob.: ANKES, IPZZPK, sygn. 83, Przedsiębiorstwo Państwowe Restauracje Dworcowe „Wars" w Krakowie Głównym, (dalej: PPW), KWP nr 3/71; tamże, Protokół nr 4/1971 ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku przy pracy.

pracy[46]. Przykładowo w sprawie wydłużonego czasu pracy trwającego bez przerwy 36 godzin na trasie Kraków – Lipsk konduktorzy interweniowali w Inspektoracie Pracy Zarządu Okręgu ZZK w Krakowie. Inspektor Pracy Franciszek Groblicki zwracał PWSiR „Wars" uwagę, że było to niezgodne z normami czasu pracy dla konduktorów wagonów sypialnych[47]. Także w czasopiśmiennictwie branżowym podkreślano, że braki w obsadzie drużyn konduktorskich powodowały znaczne wydłużenie czasu pracy w miesiącu, co było powodem nadmiernego przemęczenia i skrócenia wypoczynku wielu pracowników[48]. Wśród konduktorów wagonów sypialnych odnotowywano też wypadki picia alkoholu i spania w czasie pełnienia służby, na co zwracało uwagę nawet Ministerstwo Komunikacji[49].

Wypadki kierowników barów, bufetowych i kelnerów oraz pracowników kuchni

Grupa pracowników, którą stanowili kierownicy barów, bufetowi i kelnerzy, obsługiwała wagony restauracyjne, wagony bufetowe i wagony bary. Wagony restauracyjne umożliwiają pasażerom spożywanie posiłków w czasie jazdy pociągiem. Wnętrze takiego wagonu podzielone jest na części służące do przygotowania posiłków, pomieszczenie obsługi oraz restauracyjne. W wagonach restauracyjnych pasażerów obsługiwali kelnerzy. W wagonach bufetowych znajdowała się kuchnia, bufet i przedział konsumpcyjny. Podawano w nich posiłki typu barowego, a konsumpcja odbywała się na stojąco. Rozróżniano też wagony samoobsługowe lub wagony barowe, w których wydawano posiłki typowe. Wszystkie wagony restauracyjne i barowe prowadziły też tzw. sprzedaż obwoźną,

46 Oczywiście problem przemęczenia dotyczył też innych grup kolejarzy. Jak podkreślał Kierownik Inspektoratu Ochrony Pracy Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych PRL przemęczenie maszynistów i ich pomocników w służbie zagrażało nie tylko ich życiu. Niewypoczęci pracownicy parowozowi wolniej reagowali, odznaczali się słabszą czujnością, gorzej wykonywali swe obowiązki, co prowadziło niejednokrotnie do wielu przejechań semaforów, awarii czy najechań na ludzi na torach. Było to sporym problemem w kolejnictwie. Zob. J. Wąsowski, *Przyczyny wypadków przy pracy w kolejnictwie*, cz. 2, Warszawa 1966, s. 37

47 ANKES, IPZZPK, PPW, [Pismo Kierownika OE Kraków PWSiR „Wars" Artura Bartoniczka do PWSiR „Wars" w Warszawie, brak daty dziennej, czerwiec 1972 r., s. 1–2]; tamże, [Pismo Zakładowego Społecznego Inspektora pracy Pawła Karnasa do Zarządu Okręgowego ZZK Inspektor Pracy w Krakowie, 27 lipca 1971 r.]; tamże, [Pismo Inspektora pracy Franciszka Groblickiego i Kierownika OE Kraków PWSiR „Wars" Artura Bartoniczka do PWSiR „Wars" w Warszawie, brak daty dziennej, wrzesień 1971 r., s. 1–4].

48 *Warunki pracy i wypoczynku drużyn konduktorskich*, „Kolejarz", III–IV 1975, s. 2. Oprócz tego zwracano też uwagę na niewłaściwe korzystanie z urlopów wypoczynkowych, które wykorzystywano na pracę, daleki dojazd z miejsca zamieszkania do pracy itp. Zob. *Rozmowy „Kolejarza". O absencji chorobowej z dr Anną Pawlikowską z-cą naczelnika Służby Zdrowia PDOKP*, „Kolejarz", IX–X 1975, brak numeru, s. 6. O zmęczeniu i wypoczynku oraz ich wpływie na jakość oraz bezpieczeństwo i higienę pracy zob.: W. Missiuro, *Co wiemy dziś o fizjologicznej istocie zmęczenia i jego wpływach na wydajność i bezpieczeństwo pracy*, [w:] *II naukowy zjazd kolejowych służb zdrowia zrzeszonych w OSŻ 1962*. Dodatek do kwartalnika „Kolejowa Służba Zdrowia", s. 2–9.

49 ANKES, IPZZPK, PPW, [Pismo Dyrektora PWSiR „Wars" w Warszawie Józefa Pączka, WSR-1001/18/71, 3 czerwca 1971 r.].

tj. jeden z kelnerów przejeżdżał wózkiem barowym przez skład pociągu i oferował podróżnym zakup napojów, kanapek, słodyczy i papierosów[50].

Podobnie jak w wypadku konduktorów wagonów sypialnych duża część wypadków wynikała z nagłych i trudnych do przewidzenia ruchów pociągu spowodowanych różnymi trudnościami natury technicznej i komunikacyjnej.

Troje pracowników wagonu baru uległo wypadkom w pociągu ekspresowym „Krakus" z Krakowa do Warszawy 27 lipca 1971 r. około 15.50 na stacji Michalczew, kiedy to nastąpiło kilka rzutów bocznych wagonu spowodowanych złym stanem torów. Kierownik baru, 25-letni S.P., nalewał wówczas z saganu wrzątek do szklanki. Naczynie wypadło mu z ręki, a on stracił orientację. Po zatrzymaniu się wagonu przewróconego na bok pracownik po rozbiciu okna wydostał się na zewnątrz. Na skutek wypadku przebywał na zwolnieniu lekarskim dziewięć dni[51]. 22-letnia bufetowa S.P. zbierała naczynia w pomieszczeniu konsumpcyjnym kiedy przechylił się wagon. W rezultacie doznała bolesnych potłuczeń i na zwolnieniu lekarskim przebywała 19 dni[52]. Trzecim poszkodowanym tego dnia pracownikiem PWSiR „Wars" był 27-letni bufetowy S.C., który o 15.50 usiłował przemieścić z zaplecza bufetu skrzynkę z oranżadą. Gwałtowny ruch wagonu sprawił, że został oblany gorącym bigosem, doznał ogólnych potłuczeń rąk i nóg oraz rozstroju nerwowego. Otrzymał zwolnienie z pracy na cztery dni[53].

32-letni kierownik baru W.G. także ucierpiał z powodu gwałtownego ruchu wagonu baru w pociągu z Krakowa do Szczecina na odcinku Środa Śląska – Malczyce 19 lutego 1971 r. około 14.30. Usiłował wówczas przenieść transporter z piwem z zaplecza i razem z nim został rzucony do przodu, a także uderzył głową o metalowy kant lodówki. Pracownik zemdlał, a po odzyskaniu świadomości zauważył sączącą mu się z głowy krew. Kierownik pociągu użyczył W.G. środków sanitarnych do zatamowania krwawienia. W Szczecinie na Pogotowiu Ratunkowym zszyto mu głowę i skierowano na dalsze leczenie do Krakowa. Pracownik na zwolnieniu przebywał 28 dni[54].

2,5 roku później 26 sierpnia 1973 r. W.G. ponownie uległ wypadkowi, tym razem dużo poważniejszemu w skutkach. Dodatkowy pociąg relacji Zakopane – Warszawa na odcinku Wolica – Radkowice koło Kielc o 23.58 uległ katastrofie[55]. Była to jedna z największych katastrof kolejowych w powojennej Polsce. Przyspieszony pociąg pasażerski z Zakopanego do Warszawy uderzył w wagony odłączone od pociągu towarowego. Zginęło 16 pasażerów, a 24 zostało rannych[56]. Kierownik baru W.G. doznał ciężkich uszkodzeń ciała, złamania

50 M. Kubicki, *Usługi hotelarskie...*, s. 32.
51 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 8/71.
52 Tamże, KWP nr 7/71.
53 Tamże, KWP nr 9/71.
54 Tamże, KWP nr 2/71.
55 Tamże, KWP nr 15/71.
56 J. Reszka, *Cześć, giniemy! Największe katastrofy w powojennej Polsce*, Warszawa 2001, s. 30–31. Warto dodać, że zszokowani konduktorzy nie stracili głowy. Mieli świadomość, że dwa tory są zablokowane, ale udało im się zatrzymać nadjeżdżający z naprzeciwka ekspres Warszawa

miednicy, kręgosłupa, którym towarzyszyły niezwykle silny ból i zawroty głowy. Zabrano go do Szpitala Wojewódzkiego w Kielcach, gdzie otrzymał 1,5 l krwi. Leczenie kontynuował w Szpitalu Kolejowym w Krakowie[57].

Wadliwa organizacja pracy i wstrząsy wagonu restauracyjnego pociągu ze Szczecina do Krakowa na odcinku Kostrzyn – Rzepin 29 grudnia 1966 r. o 10.30 były przyczyną wypadku kilku pracowników PWSiR „Wars". Pierwszym z nich był 20-letni bufetowy S.K. Gdy wchodził do pomieszczenia bufetu, został rzucony na podłogę i uderzył głową w rury grzewcze wagonu, w wyniku czego stracił przytomność. Gdy ją odzyskał, zauważył, że leży na podłodze, a z nosa sączy mu się krew, 3 stycznia 1967 r. udał się do Obwodowej Przychodni w Bochni. Przypuszczalny czas niezdolności do pracy bufetowego oceniono na 15 dni[58]. Drugim poszkodowanym tego dnia w tym samym pociągu był 40-letni S.S., który jako kelner w PWSiR pracował niemal cztery lata. Nagły wstrząs wagonu spowodował, że upadł na podłogę i wypuścił z ręki tacę z potrawami. Po powrocie do Krakowa leczył się w Ośrodku Zdrowia w Podłężu, gdzie też uzyskał dziesięciodniowe zwolnienie z pracy[59]. Wreszcie jako trzeci w tej samej katastrofie ucierpiał kierownik wagonu restauracyjnego R.W. (ponad 15,5 roczny staż pracy na stanowisku kierowniczym). O 10.30 szarpnięcie wagonu spowodowało, iż z szafki wypadła 30 kg gaśnica i uderzyła go w tułowie w okolicy prawej nerki. Po chwili przystąpił do udzielania pomocy innym poszkodowanym w pociągu. Z pomocy lekarskiej skorzystał już po powrocie do Krakowa. Otrzymał 14-dniowe zwolnienie z pracy[60].

Osiem miesięcy później, 5 września 1967 r., ponownie gwałtowny ruch wagonu pociągu, tym razem relacji Kraków – Jelenia Góra na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Nysa, spowodował wypadek wcześniej już przywołanego bufetowego S.K. Gwałtownie uderzył on tułowiem w krawędź stołu, co wywołało silny ból w klatce piersiowej. Kontynuował pracę w następnych dniach, a 11 września udał się do lekarza w Ośrodku Zdrowia w Wiśniczu, który skierował go do Obwodowej Przychodni w Bochni. Okazało się, że miał złamane żebro. Na zwolnieniu lekarskim pozostawał przez 15 dni[61].

Silnego potłuczenia klatki piersiowej z lewej strony w okolicy żeber doznał też wspomniany powyżej kierownik baru S.P. Stało się to 16 maja 1971 r. w pociągu relacji Wrocław – Kraków na odcinku Opole – Gliwice około 20.00, kiedy w rezultacie ruchu wagonu uderzył tułowiem o krawędź lady. Po przyjeździe do Krakowa zgłosił się u dyspozytora, prosząc o zastępstwo na następny kurs, jednak z powodu braku personelu nie otrzymał go i pojechał ponownie do

–Krynica. Zob. tamże, s. 31. Ofiarną postawę konduktorów podkreśliła też prasa. Zob. np.: *Katastrofa kolejowa pod Kielcami*, „Słowo Ludu" 1973, nr 240, s. 1–2.

57 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 15/71. O spontanicznej akcji kielczan oddawania krwi w Wojewódzkiej Akcji Krwiodawstwa w Kielcach poszkodowanym w katastrofie zob. np.: (am), *Po katastrofie pod Kielcami*, „Słowo Ludu" 1973, nr 241, s. 1–2.

58 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 14/66.

59 Tamże, KWP nr 13/66.

60 Tamże, KWP nr 11/66.

61 Tamże, KWP nr 9/67.

Wrocławia. Tam zgłosił się na pogotowie ratunkowe. 18 maja przeszedł badania w Rejonowej Przychodni Lekarskiej w Krakowie na ul. Galla, gdzie uzyskał dwudniowe zwolnienie z pracy[62].

Nagłe rzucenie boczne wagonu baru pociągu ze Szczecina do Krakowa 14 grudnia 1972 r. około 19.50 na odcinku Krzeszowice – Kraków było powodem kontuzji S.K., bufetowej z 2,5 rocznym stażem pracy na tym stanowisku. Stała ona wówczas na skrzynce z piwem i usiłowała wyjąć z szafki wafle. Straciła równowagę i doznała zgniecenia kciuka lewej ręki drzwiczkami szafy. Pierwszej pomocy udzielił poszkodowanej kierownik baru Ryszard Wilkosz. Absencja w pracy S.K. wyniosła dziewięć dni[63].

22-letni bufetowy J.W. doznał kontuzji prawej stopy w pociągu ekspresowym z Poznania do Krakowa 1 kwietnia 1972 r. o godz. 11.00 na odcinku Katowice – Trzebinia. Tuż przed wypadkiem niósł na tacy 15 kompletów szklanek i spodków. Otworzył drzwi czołowe do wyjścia z wagonu, a bolec dolnej części drzwi zranił bufetowego w stopę. Z powodu silnej opuchlizny musiał on przerwać pracę, a na zwolnieniu lekarskim przebywał 17 dni[64].

Ten sam pracownik pełniący wówczas funkcję kelnera wagonu baru został 26 lipca 1971 r. poszkodowany w wagonie barze pociągu ze Świnoujścia do Krakowa na stacji Luboń o 14.30. Zmywał naczynia, gdy nagły wstrząs wagonu sprawił, że pracownik uderzył o ścianę, zlewozmywak i lodówkę, co skutkowało stłuczeniem okolicy kręgosłupa i tylnej części głowy. W związku z katastrofą kolejową spowodowaną wyboczeniem toru doznał też ogólnego rozstroju nerwowego. Pierwszej pomocy udzielono mu w Szpitalu Miejskim w Poznaniu. Na zwolnieniu przebywał trzy dni[65].

18-letni bufetowy J.W. dopiero z miesięcznym stażem pracy polał sobie wrzątkiem lewą dłoń 2 października 1966 r. o 8.00 w wagonie bufecie pociągu relacji Szczecin – Kraków. Poparzona dłoń szybko spuchła. Po przyjeździe do Krakowa około 9.30 został opatrzony przez pielęgniarkę w Kolejowej Przyzakładowej Przychodni Lekarskiej i skierowany do lekarza w Ośrodku Zdrowia w Trąbkach (k. Wieliczki), który udzielił poszkodowanemu sześciodniowego zwolnienia z pracy[66].

Nagłe ruszenie pociągu zaskoczyło bufetową sprzedaży obnośnej D.J., która szła korytarzem wagonu kolejowego i niosła na tacy naczynia. Tak niefortunnie postawiła stopę prawej nogi, że doznała jej skręcenia 5 czerwca 1972 r. około 21.30 w pociągu ze Szczecina do Krakowa. Pierwszej pomocy udzielono jej po przyjeździe do Krakowa 6 czerwca o 5.00 na Pogotowiu Ratunkowym przy ul. Siemiradzkiego. Absencja z pracy poszkodowanej wyniosła 12 dni[67].

Najechanie parowozu na skład pociągu w czasie przetoku wagonów na torach postojowych w Przemyślu, było powodem wypadku, jakiemu uległa kierownik

62 Tamże, KWP nr 3/71.
63 Tamże, KWP nr 23/72.
64 Tamże, KWP nr 5/72.
65 Tamże, KWP nr 6/71.
66 Tamże, KWP nr 7/66.
67 Tamże, KWP nr 8/72.

bufetu i bufetowa z trzyletnim stażem pracy w zawodzie 26-letnia I.P. Pracownica upadła tyłem na wznak i uderzyła głową o podłogę. Odczuła silny ból i dostała krwotoku z nosa. Pierwszej pomocy udzielono poszkodowanej w Poradni Chirurgicznej Dzielnicowej Przychodni obwodowej w Przemyślu, gdzie też zdiagnozowano wstrząs mózgu. Absencja w pracy Ireny Pilch wyniosła 33 dni[68].

Niektóre wypadki wynikały z chwilowej nieuwagi. 32-letni F.K. z 13,5 letnim stażem pracy w firmie, w tym ostatnie siedem lat jako kierownik baru, 7 grudnia 1972 r. wykonywał swoją pracę w pociągu relacji Kraków – Szczecin. Około 9.45 na odcinku Strzelce Opolskie – Opole przechodził przez pomost między wagonami celem udania się do toalety sąsiedniego wagonu I klasy. Potknął się na ułożonym na pomoście bagażu jednego z podróżnych, upadł i uderzył kolanem o wystający hak zaczepowy zabezpieczający klapę mostka wagonu. Doznał rany ciętej okolicy rzepki kolanowej prawej nogi. We Wrocławiu został opatrzony na Pogotowiu Ratunkowym. Absencja z pracy poszkodowanego wyniosła 17 dni[69].

Kelner obnośnej sprzedaży J.W. przeciął sobie dłoń szkłem z pękniętej szklanki, którą mył w pomieszczeniu bufetowego w pociągu z Warszawy do Krakowa 5 lipca 1972 r. około godz. 18.00. Ranę opatrzył mu kelner S.C. środkami opatrunkowymi apteczki wagonowej i J.W. pracował dalej. Ręka jednak puchła mu coraz bardziej i 8 lipca odwiedził Pogotowie Ratunkowe w Krakowie na ul. Siemiradzkiego. Zwolnienie z pracy opiewało na cztery dni[70].

Pracownikom z analizowanej grupy przytrafiały się nieszczęśliwe wypadki także podczas postojów pociągu. 26 grudnia 1974 r. na stacji Kraków Główny Osobowy około 9.00 27-letni kelner F.P. (pięć lat stażu pracy w zawodzie) w czasie przenoszenia skrzynek przez korytarz do bufetu poślizgnął się na podłodze korytarza i upadł na prawą rękę, którą wsunął pod grzejnik. Niezwłocznie udał się na pogotowie, gdzie stwierdzono podwójne pęknięcie i złamanie kości nadgarstka, założono gips i skierowano poszkodowanego do poradni rejonowej. Niezdolność do pracy kelnera oceniono na około 40 dni[71].

Doświadczony kierownik baru z ponad 20-letnim stażem pracy na tym stanowisku 54-letni J.K. 15 marca 1972 r. odjechał o 19.35 w wagonie barze pociągiem do Szczecina. 16 marca około 3.40 po wjeździe pociągu do stacji Poznań Główny próbował otworzyć okno, upadł na szkło i doznał silnie krwawiącej rany ciętej czoła i obrzęku oczodołów. Opatrzony został na Pogotowiu Ratunkowym w Poznaniu. Zwolnienie z pracy otrzymał na dziewięć dni[72].

Nieszczęśliwy przypadek o przykrych konsekwencjach stał się też udziałem K.P. pracującego w zakładzie ponad 12,5 roku. 6 sierpnia 1973 r. o godz. 18.00 przejął obowiązki kierownika baru w wagonie barze pociągu relacji Kraków – Szczecin na torach postojowych „Kreta" stacji Kraków Główny. 15 minut później

68 Tamże, Protokół nr 11 badania przyczyn i okoliczności wypadku przy pracy sporządzony w dniu 7 listopada 1967 r.; tamże, KWP nr 11/67.
69 Tamże, KWP nr 22/72.
70 Tamże, KWP nr 12/72.
71 Tamże, KWP nr 9/74.
72 Tamże, KWP nr 4/72.

chciał się napić oranżady z butelki, która pękła i przecięła palec pracownika. Poszkodowany udał się do punktu opatrunkowego PKP na peronie II, a następnie do Pogotowia Ratunkowego przy ul. Siemiradzkiego, gdzie ranę dokładnie opatrzono i skierowano do leczenia ambulatoryjnego. Absencja w pracy K.P. wyniosła dziewięć dni[73].

Także na torach postojowych „Kreta" 2 września 1969 r. o 22.11 wypadkowi uległ 41-letni J.K., wieloletni kierownik baru. W czasie wchodzenia z międzytorza do wagonu barowego pociągu relacji Kraków – Szczecin postawił na stopniu lewą stopę, która mu się ześlizgnęła. Pracownik wówczas stracił równowagę i upadł prawą stroną klatki piersiowej na żelazny stopnień, doznając bolesnego potłuczenia. Pomimo bólu nie przerwał pracy i dopiero 9 września zgłosił się w Rejonowej Przychodni Lekarskiej w Krakowie na ul. Galla, gdzie uzyskał dwutygodniowe zwolnienie lekarskie[74].

Natomiast na torach postojowych stacji Kraków grupy „Azja" kontuzji uległ pracujący prawie 11,5 roku w zawodzie kierownika wagonu restauracyjnego Z.W. 19 września 1972 r. brał udział wraz z brygadą wyładunkową w przenoszeniu towarów. Około 12.40 niósł z sali konsumpcyjnej transporter z oranżadą i zahaczył małym palcem lewej ręki o drzwi, w wyniku czego doznał jego złamania. Do lekarza udał się jednak dopiero następnego dnia, gdy palec bardzo spuchł i otrzymał 25 dni zwolnienia z pracy[75].

Na międzytorzu torów postojowych stacji Kraków Główny Osobowy podczas schodzenia ze stopni wagonu restauracyjnego pociągu, który przyjechał z Jeleniej Góry 23 czerwca 1967 r., kontuzji doznał 24-letni bufetowy J.M. (2,5-roczny staż pracy). Około 20.30 zamierzał przenieść przygotowaną w worku bieliznę stołową do magazynu budynku administracyjnego i na stopniach wagonu stracił równowagę. Upadek spowodował złamanie kości udowej lewej nogi. Poszkodowany z pomocą pracownika S.J. wszedł do wagonu, ale na pogotowie udał się dopiero następnego rana, gdzie został skierowany do miejscowej III Kliniki Chirurgicznej Akademii Medycznej (wcześniej Oddział Chirurgiczny Szpitala im. G. Narutowicza). Przerwa w pracy wyniosła siedem dni[76].

Poślizgnięcie się na podkładzie na torach postojowych stacji Kraków Główny Osobowy było przyczyną wypadku, jakiemu uległ 38-letni kierownik baru z trzyletnim stażem pracy w PWSiR W.S. 18 października 1974 r. rozpoczął pracę o 19.30. Jako kierownik baru miał jechać do Zamościa. Poślizgnął się i doznał stłuczenia lewej ręki. Zgłosił wypadek dyspozytorowi, ale pracy nie przerwał i pojechał do Zamościa, gdzie udał się do Obwodowej Przychodni Lekarskiej. Po powrocie do Krakowa 21 października na Pogotowiu Ratunkowym prześwietlenie wykazało pęknięcie kości nadgarstka i założono wówczas gips. Na zwolnieniu przebywał do 13 listopada 1974 r.[77]

73 Tamże, KWP nr 11/73.
74 Tamże, KWP nr 7/69.
75 Tamże, KWP nr 20/72.
76 Tamże, KWP nr 6/67.
77 Tamże, KWP nr 8/74.

2 września 1972 r. kierownik wagonu restauracyjnego z prawie trzyletnim stażem pracy na tym stanowisku J.S. około 20.20 wrócił do Krakowa z Jeleniej Góry. Skład pociągu wraz z wagonem restauracyjnym przestawiono na tory postojowe grupy „Azja". Około 22.00 po otwarciu bocznych drzwi wagonu tak nieszczęśliwie stanął na pierwszy stopień, że poślizgnął się, upadł na międzytorze, w następstwie czego zwichnął sobie nogę w kolanie. Pomocy udzieliło mu Pogotowie Miejskie w Krakowie przy ul. Siemiradzkiego. Przerwa w pracy poszkodowanego trwała 24 dni[78].

O dużym pechu mógł mówić 35-letni kierownik bufetu z prawie ośmioletnim stażem pracy w PWSiR „Wars" A.O. 3 października 1968 r. pełnił swoje obowiązki w pociągu, który przyjechał z Krakowa do Wrocławia około 11.00. Po przestawieniu pociągu na tory postojowe pracownik udał się około 13.00 do miasta, aby spożyć obiad. Kiedy 45 min później wracał, obok magazynu samochód z przyczepą skręcił gwałtownie tak, że trzy pojemniki wypadły na chodnik, a jeden z nich przygniótł mu nogę, łamiąc dwie kostki lewej stopy. Okazało się, że samochód miał otwartą prawą burtę. Poszkodowany otrzymał pomoc w Miejskim Pogotowiu Ratunkowym we Wrocławiu. Na zwolnieniu przebywał niemal trzy miesiące[79].

Czasem wypadki wynikały z dużej niefrasobliwości w obchodzeniu się z materiałami łatwopalnymi. Np. 28-letni bufetowy wagonu restauracyjnego J.N. podczas postoju pociągu w Krakowie-Płaszowie 7 listopada 1966 r. o 9.45 usiłował dołożyć węgla do pieca centralnego ogrzewania. Obok pieca zauważył plastikową pokrywkę z resztkami pasty do podłogi. Wrzucił ją do paleniska, a paląca się pasta poparzyła mu przedramię. Został niezwłocznie opatrzony na Pogotowiu Ratunkowym w Krakowie przy ul. Siemiradzkiego. Absencja w pracy wyniosła dziewięć dni[80].

Także grupa pracowników kuchni ulegała wypadkom w czasie kursów pociągów z różnorakich przyczyn i najczęściej związanych z niewłaściwą organizacją pracy pociągów pasażerskich. Niejednokrotnie dochodziło do nich w tym samym czasie (chociaż najczęściej w innym pomieszczeniu pociągu), w którym wypadkom ulegali inni pracownicy obsługi pociągu jak np. konduktorzy wagonów sypialnych, kelnerzy, bufetowi itp.

Wypadki pracowników wagonowych

Grupa pracowników wagonowych zajmowała się szeroko rozumianą obsługą wagonów najczęściej nieruchomych. Wyróżnić można starszych wagonowych i wagonowych. Ci pierwsi musieli mieć wykształcenie średnie lub podstawowe oraz przejść przeszkolenie zawodowe w PWSiR „Wars". Drugą grupę stanowiły osoby z wykształceniem podstawowym przeszkolone w zawodzie.

78 Tamże, KWP nr 17/72.
79 Tamże, KWP nr 2/68; ANKES, IPZZPK, PPW, [Sprawozdanie z działalności PWSiR „Wars" OE Kraków w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy za rok 1968, Nr OEK4 – 8/63/69, 18 lutego 1969, s. 3].
80 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 10/66.

Wypadki zdarzały się podczas czyszczenia i sprzątania wagonów, zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz. Przy tych pracach zatrudniano przede wszystkim kobiety. Nierzadko była to praca ciężka i wykonywana w trudnych warunkach (zła wentylacja, wstrząsy, drgania, hałas itp.), która powodowała duże przemęczenie[81]. Przykładowo 20 grudnia 1968 r. wagonowa (siedem lat pracy na tym stanowisku) B.P. od wczesnych godzin rannych czyściła od zewnątrz wagon sypialny stojący na terenach postojowych pocztowych dworca Kraków Główny. Ze względu na oblodzony beton nie mogła wbić ostrza drabiny w międzytorze, owinęła je więc szmatami i przystąpiła do pracy. Zabezpieczenie drabiny okazało się mało skuteczne, gdyż około 8.55 drabina ześlizgnęła się po betonie, a wagonowa upadła na międzytorze i doznała potłuczenia ręki i nogi. Pierwszej pomocy udzielono jej w Pogotowiu Ratunkowym Okręgowej Przychodni Lekarskiej PKP przy ul. Pawiej w Krakowie. Przypuszczalny czas nieobecności w pracy oceniono na 20 dni[82].

E.Z. pracowała 24 czerwca 1971 r. o 12.30 jako wagonowa czyszczenia zewnętrznego na torach postojowych stacji Kraków-Płaszów. Stojąc na drabinie czyściła wagon sypialny pociągu relacji Kraków – Gdynia. W pewnym momencie doznała zaprószenia prawego oka i pomimo bólu pracowała nadal do godz. 14.00. Następnego dnia udała się do Poradni Okulistycznej Obwodowej Przychodni Lekarskiej w Krakowie, gdzie po zabiegu uzyskała dwudniowe zwolnienie lekarskie[83].

Czasami wypadki wynikały z rażących zaniedbań w przestrzeganiu obowiązujących przepisów. 11 czerwca 1970 r. wypadkowi na torze wjazdowym nr 14 na stacji Kraków-Płaszów uległa wagonowa z pięcioletnim stażem pracy na tym stanowisku J.O. W tym dniu czyściła wagony od zewnątrz od 5.00. Kiedy skład pociągu ruszył w celu przestawienia go na tory postojowe wagonowa spadła z drabinką na międzytorze i doznała rany tłuczonej głowy. Została następnie przewieziona na Pogotowie Ratunkowe, gdzie ją opatrzono. Otrzymała 13-dniowe zwolnienie z pracy[84].

Władze przedsiębiorstwa i społeczni inspektorzy pracy podkreślali, że podczas czyszczenia wagonów na zewnątrz w czasie niekorzystnych warunków atmosferycznych stojąca na drabinie na międzytorzu wagonowa powinna być ubezpieczana przez drugą pracownicę podtrzymującą drabinę u podstawy[85].

Wypadki wagonowych występowały też wewnątrz wagonów. Złe zabezpieczenie drabiny było też powodem wypadku, jakiemu uległa 7 lutego 1967 r. niemal 62-letnia M.Ż. w czasie mycia sufitu na pomoście wagonowym na torach postojowych „Kreta" stacji Kraków Główny. Drabinka zsunęła się wraz z wagonową, która upadła na podłogę i doznała silnego potłuczenia prawej strony pośladka

81 O szkodliwych czynnikach, na jakie narażone były kobiety zatrudnione w transporcie kolejowym, oraz innych przyczynach wpływających na ich stan psychofizyczny zob.: B. Gastoł, *Ochrona pracy kobiet w transporcie kolejowym*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1961, nr 1, s. 19–21.
82 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 4/68.
83 Tamże, KWP nr 4/71.
84 Tamże, KWP nr 7/70, rps.
85 Tamże, KWP nr 4/68.

i nogi. Do lekarza w Przychodni Obwodowej Nr 5 w Krakowie Podgórzu zgłosiła się dopiero 10 lutego i uzyskała zwolnienie z pracy do 19 lutego 1967 r.[86]

Ta sama M.Ż 27 czerwca 1967 r. sprzątała w wagonie sypialnym relacji Poznań – Kraków, który znajdował się na torze postojowym w Krakowie-Płaszowie. Około 10.30 przy czyszczeniu chodnika straciła nagle przytomność, przewróciła się i uderzyła głową o uzbrojenie toru kolejowego, doznając rany ciętej. Karetka pogotowia odwiozła poszkodowaną do Szpitala Kolejowego w Krakowie. W związku z tym, że był to drugi wypadek poszkodowanej w danym roku, a trzeci w ciągu trzech lat (24 stycznia 1965 r. uległa wypadkowi przy sprzątaniu i ścieleniu łóżek w wagonie), postanowiono skierować pracownicę na komisyjne badanie lekarskie celem stwierdzenia przydatności do pracy na danym stanowisku[87].

Pracująca 9,5 roku w PWSiR I.M. uległa wypadkowi 14 października 1966 r. w wagonie sypialnym na stacji Kraków Główny o godz. 7.20. Pracę w wagonie w danym dniu rozpoczęła około 6.50 po przybyciu pociągu z Poznania. Najpierw zdjęła pościel z łóżek, następnie przyjęła skrzynki z napojami dostarczone wózkiem akumulatorowym. Aby wyciągnąć książkę handlową z szafki bagażowej konduktora weszła na składany stolik znajdujący się pod oknem. Wówczas straciła równowagę, spadła na podłogę i doznała złamania podudzia lewej nogi. Otrzymała natychmiastową pomoc w Pogotowiu Ratunkowym przy ul. Pawiej w Krakowie, po czym została przyjęta szpitalu. Niezdolność do pracy poszkodowanej wyniosła 25 dni[88].

Wagonowa z czteroipółletnim stażem pracy C.S. uległa wypadkowi podczas sprzątania wagonu sypialnego 21 września 1973 r. na rezerwowych torach postojowych stacji Kraków Główny. Straciła równowagę, uderzyła kciukiem o ścianę wagonu i z powodu nasilającego się bólu udała się na Pogotowie Miejskie w Krakowie przy ul. Siemiradzkiego, gdzie założono gips na złamany palec. Na zwolnieniu lekarskim przebywała 19 dni[89].

Trzy lata wcześniej, 5 maja 1970 r., wagonowa C.S. też została poszkodowana w pracy w wagonie sypialnym relacji Kraków – Warszawa, który przetaczano z torów postojowych grupy „Azja" na tory grupy „Kreta". Podczas wycierania podłogi wisząca na haczyku niezabezpieczona drabinka metalowa spadła na rękę pracownicy i spowodowała złamanie kości palca, z czym wiązało się 24-dniowe zwolnienie z pracy[90].

W sobotę 8 czerwca 1974 r. w przedziale służbowym wagonu do leżenia na stacji Kraków-Płaszów uległa wypadkowi wagonowa M.R. (pięć lat pracy jako

86 Tamże, KWP nr 1/67.
87 Tamże; ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 7/67. Jak wykazały badania przeprowadzone w latach 1956–1963 przez Obwodową Komisję Lekarską działającą w Okręgowej Przychodni Lekarskiej w Poznaniu niezdolność do pracy zawodowej wśród pracowników kolei powyżej 50. roku życia wynosiła 409, co stanowiło 33,5% wszystkich przebadanych. Zob. M. Dębicki, *Przyczyny niezdolności do pracy zawodowej lub zarobkowej i zagadnienie chorób względnie zawodowych u pracowników PKP*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1963, nr 5, s. 141.
88 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 9/66.
89 Tamże, KWP nr 18/73.
90 Tamże, KWP nr 5/70, rps.

wagonowa). Około 14.30 podczas sprzątania doznała zerwania paznokci z dwóch palców przez mechanizm do składania i rozkładania fotela. Ranę owinęła bandażem, a po zakończeniu pracy około 17.00 udała się na Pogotowie Ratunkowe w Krakowie przy ul. Siemiradzkiego. Jej absencja w pracy wyniosła 14 dni[91].

Wzmiankowana już wagonowa E.Z. 14 sierpnia 1974 r. sprzątała wagon z miejscami do leżenia na stacji Kraków-Płaszów. Gdy około 13.30 przenosiła transporter z piwem, tak niefortunnie stanęła, że skręciła stopę lewej nogi. Pracę jednak kontynuowała do 19.00. W domu robiła okłady z kwaśnej wody. Następnego dnia przyszła do pracy na godz. 11.00, ale noga ciągle ją bolała i o 16.00 udała się na Pogotowie Ratunkowe w Krakowie przy ul. Siemiradzkiego, gdzie stwierdzono pęknięcie podstawy pięciu kości śródstopia i założono gips. Do domu odwiozła ją karetka pogotowia. Poszkodowana przebywała na zwolnieniu lekarskim 35 dni[92].

Bardzo często dochodziło do wypadków wagonowych w związku z transportem różnego rodzaju materiałów wózkami akumulatorowymi. Niespełna 20-letni wagonowy – kierowca wózków akumulatorowych z prawie dwuletnim stażem pracy L.N. 28 lutego 1972 r. o godz. 6.00 rozpoczął pracę. Po załadowaniu i wyładunku towarów zauważył, że jeden z worków brezentowych z bielizną pościelową był słabo związany i wszedł na wózek od tyłu i w momencie kiedy wiązał worek, poślizgnął się, stracił równowagę, upadł do tyłu na peron, łamiąc przy tym nadgarstek lewej ręki. Pierwszej pomocy poszkodowanemu udzielił niezwłocznie lekarz Pogotowia Ratunkowego przy ul. Siemiradzkiego w Krakowie. Otrzymał siedmiodniowe zwolnienie z pracy[93].

Także inny wagonowy zatrudniony przy transporcie wózkiem akumulatorowym 22-letni A.D. doznał skręcenia stopy 22 kwietnia 1972 r. na międzytorzu torów postojowych „Azja" na stacji kolejowej Kraków Główny. Zeskakując na międzytorze, nieszczęśliwie stąpnął do kałuży i skręcił stopę. Potrzebną pomoc lekarską otrzymał na Pogotowiu Ratunkowym w Krakowie. Niezdolność do pracy oceniono na 14 dni[94]. Ten sam wagonowy niespełna rok później, tj. w poniedziałek 2 kwietnia 1973 r., uległ wypadkowi także na stacji Kraków Główny. Około 11.00 pobrał z magazynu pralni bieliznę pościelową dla wagonów sypialnych w trzech workach brezentowych, które załadował na wózek akumulatorowy. Dowiózł je na peron czwarty, po czym z jednym workiem na ramieniu ruszył do wagonu sypialnego pociągu do Warszawy. Tuż przed drzwiami wejściowymi do wagonu stanął na międzytorzu na rozbity kufel, co spowodowało ranę ciętą prawej stopy o długości 4 cm. Również w tym wypadku został niezwłocznie opatrzony na Pogotowiu Ratunkowym w Krakowie i otrzymał 11-dniowe zwolnienie z pracy[95].

91 Tamże, KWP nr 5/74.
92 Tamże, KWP nr 7/74.
93 Tamże, KWP nr 2/72.
94 Tamże, KWP nr 6/72.
95 Tamże, KWP nr 6/73.

W związku z transportem wózkiem akumulatorowym drewnianych skrzynek ciężkiemu wypadkowi uległ też wagonowy J.D. Obsługujący wózek pracownik, który nie miał do tego uprawnień, prawdopodobnie pomylił gaz z hamulcem i wjechał do klatki schodowej magazynu z napojami. Tam akurat stał J.D., który został przyciśnięty do drzwi, w wyniku czego doznał złamania żebra i ogólnych potłuczeń. Pierwszej pomocy udzieliło mu Pogotowie Ratunkowe w Krakowie przy ul. Pawiej. Na zwolnieniu lekarskim przebywał 27 dni[96].

Na marginesie tego wypadku należy nadmienić, że w przedsiębiorstwie notowano nagminne prowadzenie wózków akumulatorowych przez pracowników, którzy nie posiadali odpowiedniego prawa jazdy[97]. Kierowca takiego wózka powinien mieć skończone 18 lat, zdać odpowiedni egzamin i otrzymać prawo jazdy. Każdy wózek powinien mieć tabliczkę z informacją o dopuszczalnej nośności w kg, siły na haku, numerem ewidencyjnym, fabrycznym oznaczeniem producenta i danych o rewizjach. Przypominano też o konieczności zachowania bezpiecznej prędkości, szczególnie na terenie prac robotników, i o zakazie korzystania z wózka przez osoby spoza jego obsługi[98].

11 stycznia 1974 r. ponownie wypadkowi uległ wagonowy A.D., tym razem na schodach budynku PWSiR „Wars" OE w Krakowie na ul. Kolejowej 7. W tym dniu rankiem pojechał z innymi pracownikami samochodem do rzeźni po mięso. Wrócili z towarem około 16.00 i zaczęli znosić go do magazynu. W pewnym momencie 100-kg skrzynia z mięsem, którą niósł z A.S., wyślizgnęła się A.D. z rąk i spowodowała bolesne stłuczenie nogi. Niezwłocznie udał się na pogotowie przy ul. Siemiradzkiego, a następnego dnia do Ośrodka Zdrowia przy ul. Stachiewicza w Krakowie, gdzie otrzymał jednodniowe zwolnienie z pracy[99].

Przy transporcie kontuzji doznał także wagonowy J.L. W niedzielę 14 września 1969 r. o 7.00 rozpoczął pracę przy przewożeniu artykułów konsumpcyjnych wózkami akumulatorowymi do wagonów „Wars". Około godz. 8.00 załadowano na wózek piwo, oranżadę oraz bieliznę pościelową przeznaczone do wagonu sypialnego relacji Kraków – Szczecin, stojącego na torach postojowych stacji Kraków grupy „Galicja". W trakcie jazdy kierowca J.Z. usiłował ominąć studzienkę kanalizacyjną i skręcił nagle pod ostrym kątem, co spowodowało, że

96 Tamże, KWP nr 1/68; ANKES, IPZZPK, PPW, [Sprawozdanie z działalności PWSiR „Wars" OE Kraków w zakresie bezpieczeństwa..., s. 3]. Inna sprawa, że wytyczne dla kierowców wózków akumulatorowych mówiły jasno, że nie powinni oni zbyt często używać hamulca, a gdy już zachodziła taka konieczność, to należało najpierw wyłączyć silnik, aby wózek poruszał się siłą bezwładności. Zob. A. Mikulski, *Bhp w służbie zabezpieczenia ruchu i łączności na PKP*, Warszawa 1963, s. 182.

97 ANKES, IPZZPK, PPW, Protokół spisany dnia 13 V 1966 r. w Przeds[iębiorstwie] Wag[onów] Syp[ialnych] i Rest[auracyjnych] „Wars" OE w Krakowie w sprawie przeprowadzenia komisyjnego społecznego przeglądu warunków pracy w zakładzie, OEK4-8/103/66, s. 1, s. 3

98 B. Szczygielski, *Bezpieczeństwo i higiena pracy w służbie drogowej PKP*, Warszawa 1963, s. 157–158. W związku z kierowaniem wózkami akumulatorowymi nierzadko dochodziło do ciężkich wypadków pracowników kolejowych, jak chociażby 1 września 1973 r. w Tarnowie, kiedy kierowca takiego wózka doznał skomplikowanego złamania nogi, a kierownictwo stacji po jego zaistnieniu nie dopełniło obowiązków w zakresie wypadkowości. Zob. *O poprawę bhp*, „Kolejarz", X 1973, brak numeru, s. 3.

99 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 1/74.

wagonowy upadł na ziemię, doznając potłuczenia i zwichnięcia kostki lewej stopy. Pierwszej pomocy udzielił mu lekarz. Na zwolnieniu przebywał 14 dni[100].

J.G. wykonywał pracę wagonowego przy transporcie samochodowym. 9 listopada 1971 r. około 8.30 rozpoczął wyładunek lodu do piwnicy budynku administracyjnego. Wówczas przełamana część słupka spadła pracownikowi na prawą stopę, powodując złamanie dużego palca. Udał się do Ambulatorium Gipsowego Pogotowia Ratunkowego w Krakowie, gdzie przeprowadzono zabieg, a potem przewieziono go karetką do domu. Zwolnienie lekarskie wyniosło 26 dni[101]. Także upadający lód podczas transportu ręcznego z piwnicy do wózka akumulatorowego był przyczyną identycznej kontuzji innego wagonowego z 19-letnim stażem pracy W.K. Stało się to 28 sierpnia 1970 r. o 6.30, a poszkodowany pomimo bólu pracował jeszcze do 6 września. Dopiero 7 września, tj. dziewiątego dnia po wypadku, zgłosił się do Ośrodka Zdrowia w Wieliczce. Na zwolnieniu lekarskim przebywał 17 dni[102].

Wypadkowi na peronie drugim stacji Kraków Główny uległ 12 października 1966 r. C.C., niewykwalifikowany pracownik fizyczny zatrudniony w przedsiębiorstwie jako wagonowy od 17 dni. C.C. stanął jedną nogą na stopniu wagonu, drugą na peronie, aby podawać towar bezpośrednio z wózka. Około 9.45 nastąpił ruch pociągu, w wyniku czego otwarte drzwi wagonu przygniotły pracownikowi udo. C.C. twierdził potem, że nikt z personelu kolejowego nie uprzedził go o mających nastąpić manewrach składu pociągu. Pomocy udzielono mu w Szpitalu Kolejowym w Krakowie, a jego niezdolność do pracy wyniosła 17 dni[103].

Wagonowy S.D. uległ wypadkowi 26 marca 1973 r. o godz. 11.15 podczas transportu ręcznego szaf blaszanych odzieżowych w korytarzu pralni budynku administracyjnego OE w Krakowie. Jedna z szaf zbytnio się przechyliła i przygniotła palce wagonowemu. Pierwszej pomocy udzielono mu na Pogotowiu Ratunkowym w Krakowie przy ul. Siemiradzkiego. Dalsze leczenie kontynuował w Ośrodku Zdrowia w Bochni; zwolnienie z pracy opiewało na siedem dni[104].

Znawca problematyki kolejowej inż. Antoni Mikulski twierdził, że transport materiałów i innych przedmiotów przez pracowników kolei był wykonywany nieprawidłowo. Kadra kierownicza powinna, jego zdaniem, dokładne zapoznawać pracowników z racjonalnymi zasadami bezpiecznego wykonywania prac transportowych. Mikulski podkreślał, że wypadki w transporcie następowały najczęściej na skutek stosowania niewłaściwych metod, co zdarzało się przede wszystkim pracownikom nowo przyjętym, którzy wykorzystywali niewłaściwe chwyty, nadmiernie się przeciążali, nie używali rękawic, naramienników itp.[105]

Wagonowi w razie potrzeby byli kierowani do różnych prac pomocniczych np. w magazynie żywności i w związku z ich wykonywaniem też dochodziło do

100 Tamże, KWP nr 8/69.
101 Tamże, KWP nr 10/71.
102 Tamże, KWP nr 10/77, rps.
103 Tamże, KWP nr 8/66.
104 Tamże, KWP nr 5/73.
105 A. Mikulski, *Bezpieczeństwo pracy przy urządzeniach zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności*, Warszawa 1968, s. 51 n.

nieszczęśliwych wypadków. Wagonowa B.P. zastępowała będącą na urlopie pracownicę magazynu żywnościowego. 26 kwietnia 1974 r. około 7.20 wraz z podkuchenną K.A. zeszła do piwnicy budynku PWSiR „Wars" w Krakowie po kapustę, którą wypełniły garnek ważący po załadunku około 27 kg. Wówczas B.P. zaczepiła prawą nogą o deskę służącą za podkładkę beczki, upadła na lewe kolano, które potłukła. Dodatkowo uderzyła o górną część beczki, co spowodowało dużego krwiaka nad piersią. Pracowała jednak dalej, a do lekarza w Ośrodku Zdrowia w Radziszowie udała się dopiero na czwarty dzień od wypadku 30 kwietnia 1974 r. Otrzymała zwolnienie z pracy na dziewięć dni[106].

Wagonowa Z.M. 14 czerwca 1972 r. została przydzielona do wykonywania pracy sprzątaczki zaplecza Oddziału w Krakowie. Podczas schodzenia po schodach budynku poślizgnęła się i skręciła stopę lewej nogi. Przyczyną wypadku były śliskie stopnie, na których gumowe obuwie łatwo się ślizgało. Poszkodowana otrzymała pierwszą pomoc na Pogotowiu Ratunkowym w Krakowie i dostała siedem dni zwolnienia z pracy[107].

Wagonowy S.G. 10 czerwca 1970 r. pełnił funkcję dozorcy nocnego. Około 23.00 sprawdzał wagony na grupie torów „Galicja". Pomimo oświetlania sobie drogi latarką elektryczną w pewnym momencie potknął się na jakimś twardym przedmiocie i doznał urazu w okolicy kostki lewej stopy. Nogę opatrzono mu na pogotowiu przy ul. Siemiradzkiego. Leczenie kontynuował w Dzielnicowej Przychodni Lekarskiej Stare Miasto w Krakowie. Niezdolność do pracy poszkodowanego wyniosła 11 dni[108].

Zdarzało się też, że obowiązki wagonowych spełniali na co dzień pracujący na innym stanowisku. Np. 27-letni kelner W.T. 12 grudnia 1971 r. o godz. 5.00 wziął udział w spisie remanentowym produktów żywnościowych w wagonach barach i restauracyjnych stojących na torach postojowych na stacji Kraków Główny. Na stopniu jednego z nich poślizgnął się i uderzył goleniem lewej nogi w krawędź metalowego stopnia. Pierwszej pomocy udzieliło mu miejscowe Pogotowie Ratunkowe przy ul. Siemiradzkiego. Na zwolnieniu lekarskim przebywał sześć dni[109].

Podobnie jak konduktorzy wagonów sypialnych pracownicy wagonowi narażeni byli na ataki chuligaństwa. Jako przykład można podać wagonową Z.S., która dopiero co została przyjęta do pracy na tym stanowisku. W niedzielę 22 lipca 1973 r. o 11.00 kobieta otrzymała od dyspozytora zlecenie dotyczące pracy w wagonie relacji Olsztyn – Kraków na stację Kraków Główny. Po przestawieniu składu pociągu do Krakowa-Płaszowa przystąpiła do porządków w wagonie. Zauważyła, że w korytarzu przed drzwiami wyjściowymi siedział na skrzynkach z piwem konduktor pociągu. Nie chciał on opuścić pomieszczenia i w sposób niegrzeczny odpowiadał wagonowej. Dopiero o 13.30, kiedy do wagonu przybył z bielizną pościelową wagonowy J.G., ponownie wezwany do

106 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 4/74.
107 Tamże, KWP nr 9/71.
108 Tamże, KWP nr 6/70, rps.
109 Tamże, KWP nr 11/71.

opuszczenia wagonu konduktor wstał i zaczął sikać na skrzynki z piwem. Potem wulgarnie wyzywał wagonową i uderzył ją pięścią w skroń. Poszkodowana wezwała pomoc. Później przybyła też milicja, która zabrała konduktora na komendę. Wagonowej udzielono pierwszej pomocy w Miejskim Pogotowiu Ratunkowym w Krakowie przy ul. Siemiradzkiego; na zwolnieniu lekarskim przebywała sześć dni[110].

Wypadki innych pracowników PWSiR „Wars" OE w Krakowie

Wypadkom ulegali również magazynierzy zatrudnieni w przedsiębiorstwie. PWSiR „Wars" OE Kraków posiadało liczne pomieszczenia magazynowe, w tym: magazyn żywnościowy, mięsny, z wódką, napojowy, na materiały łatwopalne, czystej bielizny, brudnej bielizny, podręczny pralni i inne. Podczas wizytacji Inspektorów Pracy ZZK Zarząd Okręgu Kraków wskazywano na liczne uchybienia dotyczące ich funkcjonowania i wyposażenia: brudne i odrapane ściany, dziury w nich, słabe zamki umożliwiające kradzież, kraty utrudniające mycie okien, wybite szyby w oknie, niesprawne maszyny i urządzenia, które przeszkadzały w pracy itd.[111] W 1973 r. w OE Kraków przy Placu Kolejowym Nr 7 oddano też do użytku nowy budynek magazynowy typu barakowego, który miał usprawnić pracę oddziału[112]. Magazynierzy spadali z drabiny czy poślizgiwali się[113]. Magazynierzy rozbieralni mięsa najczęściej ulegali skaleczeniu nożem[114].

Odnotowywano też wypadki konwojentów[115] oraz pracowników warsztatów mechanicznych (bolesne uderzenia, skręcenia nogi itp.)[116]. Kontuzje dotykały również pracowników pralni, którą prowadziło PWSiR „Wars" OE w Krakowie (np. skaleczenie gwoździem w dłoń, najechanie wózkiem na stopę)[117], oraz osoby zatrudnione w szwalni (np. uszkodzenie oka jednej z pracownic spowodowane przez pękniętą igłę maszyny do szycia)[118].

W analizowanym okresie nie odnotowano natomiast wypadków w kotłowni PWSiR OE w Krakowie (w każdym razie nie zachowały się wiadomości o tym w badanych materiałach), choć warunki pracy były w niej dalece niezadowalające. Kontrola Miejskiej Poradni Higieny Pracy w Krakowie wykazała, że w czasie szlakowania kotłów stężenie tlenku węgla i zapylenie powietrza znacznie przekraczały dopuszczalne normy. Uciążliwe warunki pracy w kotłowni wynikały

110 Tamże, KWP nr 10/73.
111 ANKES, IPZZPK, PPW, Protokół spisany dnia 13 maja 1966 r., s. 1–4; tamże. Protokół spisany dnia 14 maja 1970 r. w Przedsiębiorstwie Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars" Oddział Eksploatacyjny w Krakowie w sprawie przeprowadzonego zespołowego społecznego przeglądu stanu gospodarki i warunków pracy oraz zagadnień bezpieczeństwa ppoż., s. 3, 5–7.
112 Tamże, [Pismo Kierownika Oddziału PWSiR „Wars" OE Kraków A. Bartoniczka, WSR-K-9/181/T/73, 26 czerwca 1973 r.]; tamże, [Pismo Dyrektora PWSiR „Wars" w Warszawie Józefa Pączka, WSR/9/1/15/73, 9 czerwca 1973 r.].
113 ANKES, IPZZPK, PWSIR, KWP nr 9/69; tamże, KWP nr 4/70, rps; tamże, KWP nr 2/66.
114 Tamże, KWP nr 1/72; tamże, KWP nr 6/66.
115 Tamże, KWP nr 2/67; tamże, KWP nr 8/73; tamże, KWP nr 1/70.
116 Tamże, KWP nr 6/69; tamże, KWP nr 2/74; tamże, KWP nr 4/69; tamże, KWP nr 3/70.
117 Tamże, KWP nr 3/73; tamże, KWP nr 3/69.
118 Tamże, KWP nr 3/68

głównie z tego, że proces szlakowania kotłów odbywał się w sposób bardzo prymitywny. Żużel wydobywano wprost z pieców na posadzkę kotłowni, a następnie polewano wodą w celu ugaszenia żaru. Pomieszczenie kotłowni było bardzo ciasne, a rozżarzona szlaka zalegała niemal na całości posadzki[119]. Być może zalecenia pokontrolne dotyczące usprawnienia pracy i poprawy wentylacji zostały wykonane i stąd brak wypadków w kotłowni.

Na zakończenie przeglądu różnych rodzajów wypadków, którym ulegali pracownicy PWSiR „Wars" OE w Krakowie w analizowanym okresie, pozostawiono wypadek, który skutkował trwałym kalectwem starszego dyspozytora 55-letniego S.B., z niemal 20-letnim stażem pracy. W poniedziałek 25 grudnia 1972 r. o 17.10 wyszedł on z biura celem dokonania odprawy wagonu restauracyjnego ekspresu „Tatry" na stacji Kraków Główny. Po wykonaniu zadania chciał wysiąść z ostatniego wagonu w składzie w czasie, gdy pociąg ruszył. Z niewyjaśnionych przyczyn dostał się pod koła, które obcięły mu obydwie dolne kończyny powyżej kolan. Pierwszej pomocy poszkodowanemu udzieliło Pogotowie Ratunkowe PKP, potem został odtransportowany do szpitala[120]. Okaleczenie było podstawą do przyznania pracownikowi renty inwalidzkiej[121].

Zakończenie

Pomimo znacznej różnorodności wykonywanych prac liczba wypadków w PWSiR „Wars" OE Kraków nie była duża. Np. w 1967 zanotowano 11 wypadków, rok później tylko cztery, w tym dwa ciężkie. Warto dodać, że w 1968 r. w zakładzie pracowało 250 osób, w tym 168 mężczyzn i 82 kobiety. Spośród nich 172 to byli pracownicy fizyczni (118 mężczyzn i 54 kobiet)[122]. Natomiast jeśli chodzi rodzaj i charakter wypadków, to można było zaobserwować ich zróżnicowanie, przy czym stosunkowo często występowały schorzenia typu chirurgicznego[123]. W wielu sytuacjach poszkodowani kontynuowali pracę, licząc, że ból szybko minie i nie będzie konieczności udania się do lekarza czy do szpitala. Takie zachowanie mogło grozić poważnymi konsekwencjami, szczególnie przy uderzeniach głową czy też inną częścią ciała o twarde podłoże. Lekarze zwracali uwagę na konieczność zwiększenia czujności w wypadku drobnych

119 ANKES, IPZZPK, PPW, Sprawozdanie z kontroli higieniczno-sanitarnej przeprowadzonej w kotłowni Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars" Kraków Plac Kolejowy 7 w dniu 20 grudnia 1962, 25 stycznia 1963.

120 ANKES, IPZZPK, PWSiR, KWP nr 24/72.

121 Ciekawą analizę przyczyn inwalidztwa pracowników PKP warszawskiego okręgu w latach 1955–1960 przeprowadziła Elżbieta Kawenoki-Minc. Zob. E. Kawenoki-Minc, *Analiza przyczyn inwalidztwa pracowników PKP Dyrekcji Warszawskiej*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1961, nr 1, s. 13–19.

122 ANKES, IPZZPK, PPW, [Protokół wizytacji zakładu PWSiR „Wars" OE Kraków przeprowadzonej w dn. 24, 25, 26 czerwca 1969 r. przez Inspektora Pracy Franciszka Groblickiego, s. 1, rps].

123 Można nadmienić, że analiza zachorowalności pracowników DOKP Lublin w latach 1959–1960 wykazała, że jeśli chodzi o wypadkowość, to schorzenia typu chirurgicznego stanowiły aż ponad 80% w tej grupie. Zob. A. Niezgoda, M. Papara, S. Trejgiel, *Zachorowalność pracowników DOKP Lublin w latach 1959–1960*, [w:] *II naukowy zjazd...*, s. 25–27.

urazów głowy, szczególnie takich, które nie wywoływały uszkodzeń zewnętrznych i charakteryzowały się brakiem objawów tuż po wypadku. Konsekwencje takiego lekceważenia bywały nieraz daleko idące i skutkowały znacznymi ubytkami na zdrowiu poszkodowanych[124].

Zadaniem PWSiR „Wars" OE Kraków było, podobnie jak każdego zakładu pracy, zapewnienie przestrzegania przez pracowników wszystkich zasad i przepisów bhp[125]. Branżowe czasopisma kolejowe apelowały do nadzoru technicznego o organizowanie prac w sposób bezpieczny, przeprowadzanie instruktaży i wpajanie pracownikom zasad bezpiecznego wykonywania powierzonych zadań[126]. W celu przeciwdziałania wypadkom w PWSiR „Wars" wydawano liczne rozporządzenia dla pracowników, a po wypadku także każdy z biorących w nim udział był indywidualnie pouczany. Poza tym na stanowiskach roboczych technik bhp, pracownicy inżynieryjno-techniczni oraz zakładowy społeczny inspektor pracy prowadzili pogadanki dotyczące bezpiecznej pracy. Każdy wypadek przy pracy również analizowano w czasie narad roboczych[127]. Jedną z podstawowych metod zmniejszenia wypadkowości w PWSiR „Wars" OE Kraków było wszechstronne szkolenie pracowników. Także każdy nowo przyjęty był przeszkolony na swoim stanowisku pracy i rejestrowany w specjalnej księdze przeszkolonych pracowników z zakresu bhp. Pracownicy brali też udział w specjalnych kursach sanitarno-epidemiologicznych. Przykładowo w 1968 r. pracownicy gastronomii uczestniczyli w kursie tzw. minimum sanitarne[128].

Właściwe przeszkolenie odpowiednie do rodzaju wykonywanej pracy miało zasadnicze znaczenie w zapobiegawczej analizie wypadków w kolejnictwie. Sami pracownicy, a czasami nawet kadra kierownicza, jednak nie doceniali go. Odpowiedni nadzór fachowy i dobra organizacja pracy miały pierwszorzędne znaczenie dla bezpieczeństwa pracy, ale notowano duży brak rozumienia tego zagadnienia[129].

Zgodnie z zapisami Kart wypadków oraz wynikami badań Inspekcji Pracy wszystkie badania lekarskie wymagane dla pracowników zatrudnionych przy żywieniu zbiorowym, a także konduktorów wagonów sypialnych i wagonowych w PWSiR „Wars" OE Kraków przeprowadzano terminowo. Pracownicy otrzymywali też przysługujące im świadczenia i materiały z zakresu bhp, takie jak np. odzież roboczą, ochronną, obuwie, mleko, kawę, wodę mineralną, kąpiele, środki czystości i apteczki pierwszej pomocy[130].

124 J. Hołyst, *O specyfice pracy lekarza pogotowia kolejowego*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1961, nr 4, s. 151.
125 A. Mirończuk, *Co ci przysługuje w razie wypadku w zatrudnieniu lub choroby zawodowej*, Warszawa 1967, s. 55–56.
126 *W walce o poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy*, „Kolejarz", 9 września 1973, brak numeru, s. 5.
127 Zob. też L. Pałecki, *Poradnik ochrony pracy na PKP*, Warszawa 1975, s. 250.
128 ANKES, IPZZPK, PPW, [Sprawozdanie z działalności PWSiR „Wars" OE Kraków w zakresie bezpieczeństwa..., s. 3–4]; tamże, [Protokół wizytacji zakładu PWSiR „Wars"..., s. 1–2, rps].
129 J. Wąsowski, *Przyczyny wypadków przy pracy w kolejnictwie*, Warszawa 1963, s. 37, 47.
130 Tamże, s. 4–5; ANKES, IPZZPK, PPW, [Protokół wizytacji zakładu PWSiR „Wars"..., s. 3, rps].

Nie bez wpływu na jakość pracy i liczbę wypadków był zapewne niewystarczający stan taboru PWSiR „Wars" OE Kraków. Szczególna uciążliwość dla przedsiębiorstwa polegała na tym, że wagonów przesyłanych do napraw okresowych do ZNTK w Pruszkowie nie zwracano terminowo, co powodowało znaczne zakłócenia w obsadzie pociągów przewidzianych rozkładem jazdy. Niezależnie od tego wagony oddawane po rewizji i naprawie miały wiele usterek, które Oddział w Krakowie musiał usuwać we własnym zakresie lub składać reklamacje w Pruszkowie, odsyłając przy tym po raz kolejny dany wagon. Odnotowywano też przypadki, że naprawy wagonów sypialnych i restauracyjnych były przez wagonownię Kraków naprawiane terminowo, natomiast wagony bufety przetrzymywano[131].

Na liczbę wypadków miały również wpływ uwarunkowania psychofizyczne poszkodowanych w danym dniu, ich nieuwaga i nieostrożność. Wypadkom ulegali ludzie starsi, których czasem gubiła rutyna i określone nawyki pracy, a także młodzi i niedoświadczeni, którzy nie wykazywali dostatecznej ostrożności w pracy. Poza tym zwiększenie częstotliwości wypadków wynikało niejednokrotnie z warunków atmosferycznych przede wszystkim w okresie jesienno-zimowym (długie, ciemne noce, opady mgły, gołoledź, mróz itp.)[132].

Przeprowadzane analizy wypadkowości na PKP wykazywały, że zmniejszyć liczbę wypadków można było dzięki utrzymywaniu na bieżąco porządku i czystości w miejscu pracy, stosowaniu elementarnych zasad organizacji i właściwych metod pracy. Zwracano też uwagę na konieczność współpracy i pogłębionej analizy pracy osób, które stosunkowo często ulegały wypadkom[133].

Można założyć, że zaprezentowany powyżej przegląd wypadków był reprezentatywny dla analizowanej grupy pracowników kolejowych w Polsce. Oczywiście potrzebne są jeszcze dalsze badania obejmujące zatrudnionych w pozostałych Oddziałach Eksploatacyjnych „Warsu", a także w licznych placówkach Restauracji Dworcowych „Wars" w całym kraju. Dopiero zbiorcze zestawienie

131 ANKES, IPZZPK, PPW, Protokół spisany dnia 14 maja 1970 r..., s. 9–10. Służba wagonowa DOKP Kraków została w 1956 r. wydzielona z ówczesnej służby mechanicznej. Do jej zadań należały: naprawa i konserwacja wagonów oraz przygotowanie składów pociągów pasażerskich. Posiadała ona tylko dwie wagonownie w stacji Kraków Główny i Żurawica oraz tory obrządzania składów pasażerskich na większych stacjach początku biegu pociągu i zwrotnych. W 1956 r. powstały wagonownie w stacjach Kraków-Prokocim, Rzeszów i Nowy Sącz, a w 1965 r. wagonownia Nowa Huta. W latach 1957–1971 wybudowano tory postojowe składów pociągów pasażerskich w stacjach Kraków-Płaszów i Nowy Sącz, wagonownie w stacjach Nowy Sącz, Kraków-Prokocim i Nowa Huta, stację postojową w Przemyślu-Bakończycach, zamiejscowe oddziały naprawy i utrzymania wagonów w stacjach Sucha Beskidzka, Jasło i Przeworsk, urządzenia komunikacji przestawczej pasażerskiej w stacji Przemyśl, liczne posterunki rewizji technicznej wagonów oraz myjnia wagonów osobowych w Krakowie-Płaszowie i tory odstawcze w Przemyślu-Bakończycach. Zob. *20-lecie służby wagonowej PDOKP*, „Kolejarz" 1976, [nr 1], s. 5.

132 Zob. też *Rozmowy „Kolejarza". O bezpieczeństwie i higienie pracy z inż. Aleksandrem Gieńcem Okręgowym Inspektorem Bezpieczeństwa i Higieny Pracy*, „Kolejarz", I–II 1975, brak numeru, s. 6.

133 Zob. też H. Targoński, *Wypadki z ludźmi na PKP*, „Kolejowa Służba Zdrowia" 1961, nr 2, s. 69.

wyników takich badań pozwoli na wyciągnięcie dokładniejszych wniosków odnośnie do wypadkowości w PWSiR „Wars" i zestawienie ich z wypadkami na całej polskiej kolei.

Bibliografia

Archiwum Narodowe w Krakowie, Ekspozytura w Spytkowicach, Inspektor Pracy Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych.
Archiwum Narodowe w Krakowie, Ekspozytura w Spytkowicach, Przedsiębiorstwo Państwowe Krakowskie Restauracje Dworcowe WARS w Krakowie.

Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej 1952, 1959.

II naukowy zjazd kolejowych służb zdrowia zrzeszonych w OSŻ 1962. Dodatek do kwartalnika „Kolejowa Służba Zdrowia".
„Kolejarz Dolnośląski" 1956.
„Kolejarz" 1973–1977.
„Kolejowa Służba Zdrowia" 1960–1964.
„Słowo Ludu" 1973.

Kolejowa służba zdrowia na terenie Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, red. B. Wójcik-Warchał, M. Szylin, Katowice–Opole 1998.
Kubicki M., *Usługi hotelarskie w środkach transportu*, Warszawa 2001.
Kulesza S., *Zasady działania społecznej inspekcji pracy w kolejnictwie*, Warszawa 1965.
Medycyna pracy w kolejnictwie, red. B. Gajda, F. Kokot, M. Pertkiewicz, Warszawa 1983.
Mikulski A., *Bezpieczeństwo pracy przy urządzeniach zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności*, Warszawa 1968.
Mikulski A., *Bhp w służbie zabezpieczenia ruchu i łączności na PKP*, Warszawa 1963.
Mirończuk A., *Co ci przysługuje w razie wypadku w zatrudnieniu lub choroby zawodowej*, Warszawa 1967.
Pałecki L., *Poradnik ochrony pracy na PKP*, Warszawa 1975.
Rachlewicz J., Tworowski W., *Bhp w służbie ruchu kolejowego*, Warszawa 1964.
Reszka J., *Cześć, giniemy! Największe katastrofy w powojennej Polsce*, Warszawa 2001
Szczygielski B., *Bezpieczeństwo i higiena pracy w służbie drogowej PKP*, Warszawa 1963
Wąsowski J., *Przyczyny wypadków przy pracy w kolejnictwie*, cz. 2, Warszawa 1966.
Wąsowski J., *Przyczyny wypadków przy pracy w kolejnictwie*, Warszawa 1963.

Andrzej Synowiec – Occupational safety at railway – accidents of railway employees of Krakow's „Wars" – Sleeper and Restaurant Cars Company.

Krakow's „Wars" - Sleeper and Restaurant Cars Company dealt with transport of people in sleeper cars and couchette cars, as well as on-board sale of coffee, tea, beer, beverages, sandwiches, sweets, and tobacco products. The company also ran support operations supporting the production services of the company in preparation of products, semi-finished products, and goods for sale, ensure the proper operation of the railway cars, providing bed linen and table cloths, their washing and repair. The organizational structure of the company consisted of: the Management Board of the Company, and three Operation Units in Warsaw, Gdynia, and Krakow. Besides, the Company functioned as a superior company of „Wars" Railway Restaurants in Gdansk, Katowice, Krakow, Lodz, Stettin, Warsaw, and Poznan. In connection with the diverse operation of the Company, its employees were susceptible to many factors and risks. Railway transport in which they participated covered a vast national network. The character of the work conducted determi-

ned the degree of harmfulness and risk factors. An overview of accidents of the employees of the Operation Unit in Krakow at the turn of the 60s and 70s of the 20th century appears to be illustrative for this group of railway workers in Poland. It, indirectly, depicts the conditions, in which they worked, and the main problems of everyday functioning of railway back-office. Despite the considerable diversity of works the number of accidents in the Company was not great. For example, in 1967 eleven accidents were reported, a year later only four, including two serious (with 250 employees in 1968). And when it comes to the kind and character of the accidents, some diversity is noticeable, with commonly occurring surgical cases.

Andrzej Synowiec – Arbeitssicherheit bei der Eisenbahn – Arbeitsunfälle bei der Schlaf- und Speisewagengesellschaft „Wars" in Krakau

Die polnische Gesellschaft für Schlaf- und Speisewagen „Wars" (Przedsiębiorstwo Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych - PWSiR) war auf den Personentransport in Schlaf- und Sitzwagen spezialisiert, einschließlich des dortigen Verkaufs von Kaffee, Tee, Bier, Kaltgetränken, Mineralwasser, belegten Brötchen, Süß- oder Tabakwaren. Die PWSiR organisierte auch die Herstellung und Distribution ihrer Produkte sowie den ordnungsgemäßen Betrieb der Waggons. Die Aufgaben umfassten sowohl die Bereitstellung von Bettwäsche und Tischtüchern wie auch die Reinigung und Reparatur der Schlaf- und Speisewagen. Die Organisationsstruktur der PWSiR bestand aus dem Unternehmenshauptsitz und seinen drei Niederlassungen in Warschau, Gdingen und Krakau. Darüber hinaus betrieb die PWSiR „Wars"-Bahnhofsrestaurants in Danzig, Kattowitz, Krakau, Lodz, Stettin, Warschau und Posen.Aufgrund des breiten Tätigkeitsspektrums der PWSiR waren ihre Mitarbeiter verschiedenen gesundheits- und lebensbedrohlichen Faktoren ausgesetzt. Der Schienenverkehr, in dem die PWSiR „Wars" und ihre Mitarbeiter tätig waren, bildete ein landesweites Netzwerk. Die unterschiedlichen Arbeitsformen bestimmten in hohem Maße die Risikofaktoren der Tätigkeiten.Eine Erhebung von Unfällen, die Mitarbeiter der Krakauer Niederlassung in den 1960er und 1970er Jahren wiederfuhren, wird für die Gruppe von Eisenbahnern in Polen als repräsentativ betrachtet. Sie verweist indirekt auf die Bedingungen, unter denen die Eisenbahner gearbeitet haben, wie auch auf die Hauptprobleme beim täglichen Arbeitsablauf. Trotz der beträchtlichen Vielfalt der geleisteten Tätigkeiten war die Anzahl der Unfälle bei der PWSiR „Wars" in Krakau nicht sonderlich hoch. Zum Beispiel wurden 1967 11 Unfälle verzeichnet, und ein Jahr später lediglich vier, darunter allerdings zwei schwere. Das Werk hatte 1968 insgesamt 250 Mitarbeiter. Hinsichtlich der Art und Weise der Unfälle ist jedoch auffällig, dass diese sehr vielfältig waren und darunter relativ häufig chirurgische Verletzungen aufwiesen.

Słowa kluczowe: Przedsiębiorstwo Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych (PWSiR) „Wars", Oddział Eksploatacyjny w Krakowie, wypadki przy pracy, pracownicy kolei
Keywords: Przedsiębiorstwo Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych (PWSiR) „Wars", Oddział Eksploatacyjny w Krakowie, work accidents, railway workers
Stichworte: Gesellschaft für Schlaf- und Speisewagen „Wars", Krakauer Betriebsniederlassung, Arbeitsunfälle, Eisenbahnmitarbeiter

Andrzej Synowiec – dr, adiunkt w Zakładzie Historii Gospodarczej i Społecznej w Instytucie Historii Uniwersytetu Jagiellońskiego, członek Polskiego Towarzystwa Historii Gospodarczej. W kręgu jego zainteresowań badawczych znajduje się historia społeczna i gospodarcza XIX i XX w. ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu tytoniowego, przemiany w kulturze i obyczajach na przestrzeni dziejów oraz statystyka w warsztacie historyka. Autor m.in. książek: *Przemysł tytoniowy w Polsce w okresie pierwszego planu pięcioletniego (1956–1960)* (Kraków 2014), *Wytwórnia Papierosów „Czyżyny" w Krakowie-Czyżynach* (Kraków 2015), *Zakład Uprawy Tytoniu Polskiego Monopolu Tytoniowego w Krakowie-Czyżynach* (Kraków 2016).

Grzegorz Biszczanik

Niepaństwowa linia kolejowa Zielona Góra – Szprotawa. Nacjonalizacja, upadek, próby reaktywacji

Celem artykułu jest opis historii dawnej niepaństwowej linii kolejowej pomiędzy Zieloną Górą (*Grünberg in Schlesien*) a Szprotawą (*Sprottau*) z uwzględnieniem kwestii związanych z okolicznościami jej nacjonalizacji po II wojnie światowej, powolnego upadku i prób reaktywacji. Pomimo pozytywnego procesu przejęcia dawnego przedsiębiorstwa kolejowego Kleinbahn Grünberg – Sprottau AG i włączenia go w struktury Polskich Kolei Państwowych (PKP) linia przestała być wykorzystywana, co spowodowało jej upadek. Próby zagospodarowania dawnej kolei zielonogórsko-szprotawskiej oraz jej reaktywacji były przyczynkiem do powstania Muzeum Kolei Szprotawskiej, mającego na celu uratowanie od zapomnienia tego ważnego dawnego szlaku kolejowego pomiędzy dawnymi ośrodkami przemysłowymi Ziemi Lubuskiej. Pierwsze połączenia kolejowe na obszarze dzisiejszej Zielonej Góry związane były z inwestycjami komunikacyjnymi prowadzonymi przez spółki prywatne, zaś później państwowe przedsiębiorstwa działające na terenie Królestwa Prus, a po 1871 r. Cesarstwa Niemieckiego.

Zielona Góra oraz Szprotawa były dwoma ważnymi ośrodkami przemysłowymi, między którymi nie istniało żadne bezpośrednie połączenie kolejowe[1].

1 Fragment mapy *Deutsches Reich*, *Section 14*: W. Koch, *Eisenbahn und Verkehrs-Atlas von Europa*, Lepizig 1908.

Pomysł powiązania tych dwóch miast trasą przecinającą tereny rolnicze, do których trudno było wcześniej dojechać pociągiem, był więc jak najbardziej uzasadniony i dawał nadzieję, że nowo powstała linia będzie lukratywna. Pierwsze plany budowy kolejki zielonogórskiej sięgają przełomu XIX i XX w.

W styczniu 1897 r. w Siecieborzycach (*Rüdersdorf*) odbyło się pierwsze spotkanie przedstawicieli instytucji zainteresowanych budową linii na trasie Zielona Góra – Szprotawa. Wstępne ustalenia zakładały, że gminy za darmo przekażą tereny pod budowę linii, aby zainteresować pomysłem przedsiębiorców oraz w znaczący sposób obniżyć koszty jego realizacji. Państwo niemieckie nie wyraziło chęci uczestniczenia w tym przedsięwzięciu, dlatego też postanowiono znaleźć prywatnego inwestora[2].

Firmą, która zdecydowała się przeznaczyć fundusze na projekt kolejki zielonogórskiej było przedsiębiorstwo Lenz & Co. GmbH[3]. Nowa spółka kolejowa została zarejestrowana 31 maja 1905 r. i oprócz państwa pruskiego przystąpiły do niej powiaty Zielona Góra, Kożuchów (*Freystadt*), Szprotawa, Żagań (*Sagan*), miasto Szprotawa, gmina Wichów (*Weichau*) oraz 46 właścicieli prywatnych, przeważnie posiadaczy zielonogórskich fabryk[4]. W 1908 r. firma Lenz stworzyła plan trasy pomiędzy Zieloną Góra a Szprotawą, który został zaakceptowany przez władze samorządowe. Linia kolejki miała przebiegać przez takie miejscowości jak Broniszów (*Brunzelwaldau*), Wichów i Stypułów (*Harwigsdorf*) i dalej do Szprotawy. W tej ostatniej miejscowości trasa zielonogórskiej kolei krzyżowała się z państwową linią Kożuchów – Żagań. Nie przeszkodziło to Friedrichowi Lenzowi w uzyskaniu koncesji na budowę linii na podstawie przepisów ustawy o kolejkach już 21 czerwca 1910 r.[5] Budowa rozpoczęła się 18 lipca 1910 r. i trwała niecały rok. Na mapie *Preußische Ostbahn* omawiana linia datowana jest na 1911 r.[6] Według Sławomira Fedorowicza jej otwarcie

2 „Grünberger Wochenblatt" 1897, nr 3, s. 2.

3 Firma ta należała do Friedricha Lenza, znanego śląskiego przedsiębiorcy kolejowego specjalizującego się w połączeniach lokalnych. Jej siedziba znajdowała się we Wrocławiu przy Kaiserstrasse 30–32, [za:] R. Lisowski, *O dawnych podróżach po Ziemi Lubuskiej, czyli historia Towarzystwa Akcyjnego Kolei Wąskotorowej Zielona Góra – Szprotawa*, „Pionierzy" 2002, nr 2, s. 10.

4 S. Fedorowicz, *Zapomniane linie. Zielona Góra – Szprotawa, cz.1 – Odcinek miejski w Zielonej Górze*, „Świat Kolei" 2002, nr 2, s. 24.

5 Mowa o akcie prawnym z 28 czerwca 1892 r. (*Ustawa o kolejkach i bocznicach prywatnych*). Ustawa ta miała za zadanie stworzyć ułatwienia proceduralne i techniczne dla budowy linii kolejowych miejscowego znaczenia. Dotychczasowe przepisy powodowały, że nowo budowana kolej musiała spełniać wszystkie wymagania zawarte w ustawie z 3 listopada 1838 r., przez co stawała się bardzo droga lub była koleją przemysłową nieposiadającą żadnych przywilejów, np. ulg podatkowych czy prawa do wywłaszczenia pod budowę nowych tras. W nowej ustawie formy przedsiębiorstw kolejowych były definiowane jako koleje użytku publicznego nie podlegające ogólnej komunikacji kolejowej z powodu małego znaczenia ze wskazaniem, że są to koleje obsługujące jedynie ruch lokalny w odrębnej jednej lub kilku sąsiadujących gmin. Zgodnie z tą ustawą koleje, będące przedsiębiorstwami komunalnymi lub prywatnymi uzyskały prawo przyłączenia do istniejących stacji, korzystania z dróg publicznych, mogły też uzyskiwać prawo do wywłaszczenia. Dzięki tej ustawie uregulowano proceduralnie sprawy koncesji, którą udzielał przeważnie prezydent właściwej rejencji [za:] M. Weachter, *Die Kleinbahnen in Preussen*, Berlin 1902, s. 9. Zob. też: M. Zarzycki, *Przejęcie przez PKP i upaństwowienie kolejki lokalnej Zielona Góra – Szprotawa*, „Rocznik Lubuski", t. 31, cz. 2, 2005, s. 32, http://www.kolejka.ptkraj.pl/?mod=92 25.07.2017

6 R. Lisowski, *O dawnych podróżach...*, s. 10.

nastąpiło 30 września 1911 r.[7] Dzień później na trasę wyruszyły pierwsze składy pociągów[8]. Całkowita długość nowo powstałej linii kolejowej wynosiła 50,75 km[9], jednak wzmożony ruch był tylko i wyłącznie w Zielonej Górze.

W związku z bardzo silnym rozwojem gospodarczym Zielonej Góry na początku XX w., w mieście tym zaistniała pilna potrzeba rozbudowy miejskich bocznic kolejowych obsługujących zakłady przemysłowe. Lenz wykorzystał to i zaproponował budowę bocznic połączonych z trasą kolejki zielonogórsko-szprotawskiej. W związku z tym, do grona akcjonariuszy włączyły się takie zakłady, jak Fabryka Mostów i Konstrukcji Stalowych Beuchelt (*Fabrik für Brückenbau und Eisenkonstruktionen Beuchelt & Co*), Niemiecka Fabryka Wyrobów Włókienniczych (*Deutsche Wollenwaren Manufaktur AG*), Fabryka Maszyn Włókienniczych Gebr. Sucker (*Gebrüder Sucker, Maschinenfabrik, Grünberg Schles.*), fabryka dywanów Friedricha Stoecklera (*Grünberger Teppichfabrik Stoeckler*), fabryka Schmidt & Co., fabryka maszyn i huta Babrowskiego (*Maschinenfabrik und Eisenhütte Babrowski*), fabryka chemii budowlanej Paula Listnera (*Hartsteinwerke Grünberg in Schlesien*)[10], winiarnia Buchholza (*Weinbrenerei Albert Bucholz AG*), browar miejski (*Bergschlossbrauerei AG*) czy rzeźnia miejska[11].

Władze kolei zielonogórsko-szprotawskiej składały się z dziesięcioosobowej rady nadzorczej i dwuosobowego zarządu[12]. Lokalny charakter kolejki odzwierciedlał skład rady, gdyż zasiadali w niej burmistrzowie miast i starostowie oraz przedstawiciele elit gospodarczych z powiatów, przez które przebiegała trasa pociągu.

W samej Zielonej Górze kolej zielonogórsko-szprotawska posiadała dwa dworce. Pierwszy położony był przy dworcu głównym kolei państwowej i dzielił z nim łącznicę, która była wykorzystywana do prac manewrowych. Ważniejszy przystanek, Zielona Góra-Górne Miasto (*Grünberg Oberstadt*), znajdował się na południowych obrzeżach miejscowości, na Dzikich Łąkach (*An der Latwiese*, *Latwiese*), przy dzisiejszej ul. Ogrodowej (dawniej Gartenstrasse). Na dworcu tym znajdowała się parowozownia z zapleczem technicznym[13]. Przez pierwsze lata linię obsługiwały trzy pociągi osobowo-towarowe na dobę[14]. Na początku

7 S. Fedorowicz, *Zapomniane linie...*, s. 24.
8 *Obsługę trakcyjną zapewniały trzy parowozy oraz wagony dostarczone przez zielonogórskie zakłady Beuchelta: czterdzieści towarowych, osiem osobowych i trzy pocztowo-bagażowe (zdarzało się też, że na torach kolejki gościły pojazdy kolei Rzeszy)*, [za:] M. Zarzycki, *Przejęcie...*, s. 33.
9 M.J. Bonisławski, *Świat starej kolejki: Zielona Góra – Szprotawa*, [w:] *Krajoznawstwo na Dolnym Śląsku*, red. J. Wyrzykowski, R. Błacha, Legnica 2004, s. 150.
10 Tutaj znajdowała się obrotnica. Obecna lokalizacja to róg ul. Głowackiego i ul. Kożuchowskiej (dawniej Blucherstraße i Freystadter Chaussee) w Zielonej Górze. Dziś zakład nie istnieje.
11 Powstałe w ten sposób bocznice skomplikowały ruch w Zielonej Górze.
12 M. Zarzycki, *Przejęcie...*, s. 34.
13 Budynek obecnie nie istnieje. Na jego miejscu został wybudowany supermarket duńskiej sieci handlowej „Netto".
14 M. Zarzycki, *Przejęcie...*, s. 33.

tabor kolei zielonogórsko–szprotawskiej liczył cztery parowozy firmy Vulcan[15], 10 wagonów towarowych i osiem wagonów osobowych[16]. Ilość wagonów towarowych ostatecznie powiększyła się do 40[17]. Od 1928 r. na trasie można było zobaczyć także parowóz pruskiej serii T3[18].

Personel kolejowy zasadniczo utrzymywano tylko w Zielonej Górze, gdyż to właśnie tutaj mieściło się kierownictwo ruchu i siedziba spółki. Stacje kolejowe w Szprotawie i Stypułowie na podstawie zawartych umów obsługiwane były do 1920 r. przez Preußische Staatseisenbahnen, a następnie przez Deutsche Reichsbahn. Mniejsze stacje na trasie utrzymywane były przez agentów[19].

Ponieważ cała trasa kolejki była położona pośród lasów i pól, to podstawowym towarem tędy przewożonym były płody rolne oraz drewno. Najważniejszym jednak jej zadaniem było przewożenie wyrobów metalowych ze szprotawskiej Wilhelmshütte do zakładów Beuchelta w Zielonej Górze[20]. W początkowych latach istnienia połączenia zielonogórsko-szprotawskiego z kolei korzystali mieszkańcy okolicznych miejscowości i robotnicy leśni, a w trakcie wojen żołnierze okolicznych garnizonów.

Początkowo linia przynosiła dochody, jednak z biegiem lat jej rentowność spadała generując rosnące straty. W 1913 r. z trasy skorzystało 113 tys. pasażerów i przewieziono nią 64 tys. t ładunków[21]. Natomiast w 1929 r. było odpowiednio 50 122 podróżnych i 49 332 t towarów[22].

15 Vulcan typu LAG 40. Pierwszy z parowozów Vulcan 1910 2616 – oznaczenie kolejki zielonogórsko-szprotawskiej 1, a następnie 21 Kl.Gr.Sp – został włączony do PKP, gdzie zmieniono jego oznaczenie na TKh100-23. Służył do 1949 r., kiedy został zezłomowany. Drugi parowóz oznaczony jako Vulcan 1911 2617 – 2, a później 22 Kl.Gr.Sp. – służył w kolejce zielonogórsko-szprotawskiej do 1945 r. Następnie został przeniesiony do Oderbruchbahn (OdB), a w 1950 r. nastąpiło zmienienie jego oznaczenia na DR 89 6141. Służył do 1965 r. Kolejny z używanych parowóz oznaczony jako Vulcan 1911 2618 (C n2t Lenz-Typ 1911) – oznaczenie kolejki szprotawskiej 3, a następnie 23 Kl.Gr.Sp. – służył w kolejce do 1935 r., a następnie został przekazany do kolei Detsch–Krone–Virchow (DKV). W 1940 r. wszedł do taboru Pommersche Landesbahnen (PLB). W 1945 r. znajdował się w składzie taboru PKP, gdzie zmieniono jego oznaczenie na Tkh100-40. W PKP służył do kasacji w 1962 r. Ostatni z parowozów Vulcan 1911 2619 – oznaczony jako 4, a później 24 Kl.Gr.Sp – trafił do Deutsche Reichsbahn, gdzie został oznaczony jako 89 953. Następnie w 1954 r. został sprzedany do RAW Schlauroth, gdzie pracował do lat sześćdziesiątych XX w. [za:] *Kolejka Zielona Góra – Szprotawa, http://kolejzg.tmnet.pl/artykuly,wyswietl,3,Historia_Kolejka_Zielona_Gora_Szprotawa.html*, 31.08.2016; Plansza pt. *Kolej Zielonogórsko-Szprotawska. Parowozy kolei szprotawskiej* pochodząca z wystawy zorganizowanej w Muzeum Ziemi Lubuskiej z okazji 100-lecia budowy kolei 1911–2011, pt. *Kolej Zielnogórsko-Szprotawska. Kleinbahn Grunberg-Sprottau. W służbie lokalnej społeczności*, Zielona Góra 2011.

16 S. Fedorowicz, *Zapomniane linie...*, s. 24.

17 M. J. Bonisławski, Świat starej kolejki..., s. 152.

18 R. Lisowski, *O dawnych podróżach...*, s. 12.

19 S. Fedorowicz, *Zapomniane linie...*, s. 24

20 „Wilhelmshütte" Eulau/Sprottau. Po wojnie hutę przekształcono w Dolnośląskie Zakłady Odlewnicze w Szprotawie, [za:] http://lubuskie.regiopedia.pl/wiki/huta-wilhelma-w-ilawie, 22.08.2016.

21 R. Lisowski, *O dawnych podróżach...*, s. 11.

22 Archiwum Państwowe w Zielonej Górze (APZG), Akta Miasta Zielona Góra (zespół nr 5), sygn. 2039, *Geschäfts-Bericht der Kleinbahn Aktiengesellschaft Grünberg – Sprottau*.

Il. 1. Dworzec Zielona Góra–Górne Miasto (*Grünberg Oberstadt*) wraz z torowiskami. Pocztówka niemiecka datowana według stempla pocztowego na 2 listopada 1924 r., zbiory autora

Il. 2. Dawny Dworzec Kolejowy Zielona Góra-Górne Miasto – stan obecny, fot. autor

Na początku lat trzydziestych XX w. prognozowano brak rentowności kolei zielonogórsko-szprotawskiej, jednak spółka nie zdecydowała się na unieruchomienie linii[23], natomiast w 1934 r. zmniejszyła liczbę kursujących pociągów. Ograniczono ruch składów osobowych na całej trasie do dwóch połączeń, dodatkowo skrócono ją do miejscowości Wichów. W latach 1939–1945 kolej została przystosowana do potrzeb wojskowych. Wówczas to interesy wojska stały się priorytetowe i były ważniejsze w stosunku do przewozów osobowych. W tym czasie przewożono m.in. elementy kadłubów łodzi podwodnych do zielonogórskich zakładów Beuchelta, gdzie były one składane, a następnie spławiane Odrą do Szczecina. Kolej zielonogórsko-szprotawska w okresie II wojny światowej stała się najmniej dochodową linią kolejową na Śląsku, a to był początek jej końca. Stały rozkład jazdy przestał istnieć, do 1945 r. pociągi kursowały w zależności od doraźnych potrzeb. Nadejście frontu i wojsk Armii Czerwonej przyczyniły się do upadku linii.

Koniec II wojny światowej spowodował zmianę granic, a w związku z tym infrastruktura kolejowa państwa polskiego powiększyła się o szlaki żelazne należące poprzednio do Rzeszy Niemieckiej. Wszystkie dawne niemieckie linie kolejowe po 1945 r. znalazły się pod zarządem Polskich Kolei Państwowych (PKP). Reaktywowano Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych (DOKP) w Poznaniu oraz utworzono od podstaw Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych we Wrocławiu i to właśnie pracownikom tych urzędów powierzono integrację sieci kolejowej na tzw. Ziemi Lubuskiej z resztą kraju[24].

Kolej zielonogórsko-szprotawska, według wszystkich dostępnych źródeł, po 1945 r. nie została uruchomiona, pomimo iż wykazywana była w powojennych rozkładach kolejowych jako nieczynna[25]. Ze względu na bardzo dużą ilość bocznic kolejowych, jedyny działający jej odcinek znajdował się w Zielonej Górze. Po wojnie w tym mieście zlokalizowano siedzibę obsługi oddziału ruchowo-handlowego i elektrotechnicznego DOKP w Poznaniu, która zabezpieczyła lokalną sieć kolejową i zinwentaryzowała w latach 1945–1946 cały majątek kolei zielonogórsko-szprotawskiej[26]. Warto zaznaczyć, że pomimo stwierdzenia, że linia nie jest zdatna do użytku, w pierwszym z raporcie z 17 grudnia 1945 r. zapisano, iż istniejące zniszczenia nie są trudne do usunięcia[27]. Naprawa była możliwa poprzez demontaż zbędnych odcinków lub wykorzystanie materiałów z obrębu samej linii, ponieważ tylko jej część została zniszczona przez wycofujące się oddziału niemieckie.

Pierwszy rok po wojnie to żmudne uruchamianie ważnych odcinków oraz remont pozostawionego taboru kolejowego. W związku z faktem, iż odbudowa i uruchomienie połączeń kolejowych pomiędzy największymi miastami w kraju było priorytetem, na boczny tor odłożono przywrócenie do ruchu dawnej

23 M.J. Bonisławski, *Świat starej kolejki...*, s. 154.
24 M. Zarzycki, *Przejęcie...*, s. 31.
25 M.J. Bonisławski, *Świat starej kolejki...*, s. 154.
26 W pierwszych latach powojennych Zielona Góra znajdowała się w województwie poznańskim.
27 M. Zarzycki, *Przejęcie...*, s. 35.

prywatnej linii pomiędzy Zieloną Góra a Szprotawą. Jednak początek 1946 r. to diametralna zmiana nastawienia rządu do małych linii, w tym także kolejki zielonogórskiej. Spowodowane to było rosnącymi potrzebami transportowymi wynikającymi z zasiedlania nowo pozyskanych terenów. W tym roku sporządzono raport zawierający opis stanu omawianej linii kolejowej.

W pierwszych cywilnych rozkładach jazdy obowiązujących w latach 1945–1950 linia oznaczona była jako nieczynna[28], jednak według źródeł wojskowych była zdatna do użytku, bez umiejscawiania na niej regularnej obsługi podróżnych[29]. Do 1951 r. w rozkładach kolejowych można także znaleźć zapis, że linia jest *na razie nieczynna*[30], lecz możliwe było jej użycie.

Odcinki torów leżące na terenie miasta Zielona Góra wykorzystywane były jako bocznice kolejowe przy fabrykach[31]. Pozostałą część trasy kolejki szprotawskiej zarezerwowano na potrzeby transportu wojskowego. Pod koniec czerwca 1945 r. z dworca w Stypułowie odjechał do ZSRR tzw. transport zdobyczny, w skład którego wchodziły meble, kosztowności, zboże i wyposażenie stacji kolejowych[32]. W pierwszych powojennych latach kolej zielonogórsko-szprotawska odegrała także bardzo ważną rolę poprzez umożliwienie transportu repatriantów do podzielonogórskich wsi. Pociągi repatriacyjne, których było kilka, przywoziły pierwszych osadników m.in. do Ochli[33], Jarogniewic[34], Radwanowa[35]. W związku ze znacznymi zniszczeniami powstałymi w trakcie działań wojennych, przejazd musiał odbywać się ze znacznie zmniejszoną w stosunku do przedwojennej prędkością[36]. Zezwolono na kursy tylko i wyłącznie czterech pociągów na dobę[37].

Należy także zaznaczyć, iż w pierwszych powojennych latach w rozkładach jazdy nie ujmowano przewozów pracowniczych, a takie funkcjonowały aż do lat

28 S. Fedorowicz, *Zapomniane linie...* s. 24
29 M. Zarzycki, *Przejęcie...*, s. 36.
30 Plansza pt. *Kolej Zielonogórsko-Szprotawska. Zakończenie działalności kolei – zbiór koncepcji* pochodząca z wystawy zorganizowanej w Muzeum Ziemi Lubuskiej z okazji 100-lecia budowy kolei 1911–2011, pt. *Kolej Zielonogórsko-Szprotawska. Kleinbahn Grunberg-Sprottau. W służbie lokalnej społeczności*, Zielona Góra 2011.
31 Po wojnie stacja kolejowa Grünberg Oberstadt została przemianowana na Zielonagóra Południowa.
32 T. Andrzejewski, D. Gulowaty, *140 lat kolei w Nowej Soli i powiecie nowosolskim*, Nowa Sól 2011, s. 12.
33 W latach 1945–1947 miejscowość nazywała się Jerzmanów nad Ochlą. http://pl.atlaskolejowy.net/lubuskie/?id=baza&poz=267 12.03.2017. Od 1 stycznia 2015 r. Ochla jest dzielnicą Zielonej Góry.
34 W latach 1945–1946 miejscowość nosiła nazwę Twardosław http://pl.atlaskolejowy.net/lubuskie/?id=baza&poz=132 12.03.2017.
35 W latach 1945–1946 miejscowość nazywała sie Zebrzydów http://pl.atlaskolejowy.net/lubuskie/?id=baza&poz=303 12.03.2017.
36 Plansza pt. *Kolej Zielonogórsko-Szprotawska. Zakończenie działalności kolei – zbiór koncepcji, cz. 2* pochodząca z wystawy zorganizowanej w Muzeum Ziemi Lubuskiej z okazji 100-lecia budowy kolei 1911–2011, pt. *Kolej Zielonogórsko-Szprotawska. Kleinbahn Grunberg-Sprottau. W służbie lokalnej społeczności*, Zielona Góra 2011.
37 M. Zarzycki, *Przejęcie...*, s. 36.

sześćdziesiątych XX w. na południowej części linii, pomiędzy Stypułowem a Szprotawą.

Na wielu powojennych mapach dawna kolej zielonogórsko-szprotawska ukazywana jest jako wąskotorowa. Błąd ten wynikał z błędnego tłumaczenia słowa *Kleinbahn*, które dosłownie oznacza „mała kolej", zaś powielano go w powojennych publikacjach[38]. Dokonując analizy dawnych ilustrowanych kart pocztowych, fotografii, pomiarów pozostałości linii kolejowej, używanego taboru kolejowego[39] oraz po rozmowach z byłymi użytkownikami trakcji kolejowej, bezsprzecznie można stwierdzić, że linia posiadała normalny rozstaw torów[40]. Na terenie Zielonej Góry ich część zachowała się, m.in. na dawnym wiadukcie kolejowym nad al. Wojska Polskiego[41].

Kolej zielonogórsko-szprotawska będąca własnością Kleinbahn Aktiengesellschaft Grünberg – Sprottau została upaństwowiona na podstawie art. 2. ustawy z 3 stycznia 1946 r.[42], który mówił, że linia ta przechodzi bez odszkodowania na własność Państwa Polskiego, gdyż była niemieckim przedsiębiorstwem komunikacyjnym[43]. W ten sposób poniemiecka infrastruktura kolejki zielonogórsko-szprotawskiej automatycznie stała się własnością PKP.

Na tzw. Ziemiach Odzyskanych PKP stały się właścicielem infrastruktury kolejowej, natomiast formalne przejęcia na własność kolejek prywatnych i komunalnych toczyły się do lat pięćdziesiątych XX w. Długotrwałość tego procesu wynikała z obowiązku spełnienia niezliczonych warunków oraz dokonania czynności formalnoprawnych. Zaliczało się do nich, zinwentaryzowanie majątku po działaniach wojennych oraz, co najważniejsze, ustalenie majątku przedsiębiorstwa wchodzącego w struktury PKP. Pomimo niespełnienia powyższych wymagań w początkowej fazie, polscy kolejarze niezwłocznie zajęli się naprawą mienia kolejowego nie zważając na stan prawny odcinków. Władze polskie stwierdziły, że ustalenie stanu prawnego jest drugorzędne, a zajęcie się tym będzie możliwe dopiero na początku 1946 r. Problem był jednak bardziej złożony niż się mogło wydawać, ponieważ w większości wypadków nie zachowała się żadna dokumentacja, a braki w księgach wieczystych skutecznie utrudniały jego rozwiązanie.

PKP w sprytny sposób wykorzystały istniejące braki w dokumentacji. Jak zauważył Marcin Zarzycki, który analizował protokoły zdawczo-odbiorcze DOKP Wrocław i DOKP Poznań, zawarto w nich informację, że w skutek działań wojennych nie można było określić ani oznaczenia hipotecznego gruntów zajętych pod eksploatację, a tym bardziej ich właścicieli[44]. W związku z tymi

38 R. Lisowski, *O dawnych podróżach...*, s. 11.
39 Używane przez kolej zielonogórsko-szprotawska parowozy firmy Vulcan miały rozstaw osi 1435 mm.
40 Badania autora tekstu w dniach 30 września – 7 października 2016 r.
41 Znajdują sie tam szyny z napisami producenta „Osnabrück 1923".
42 DzU RP 1946, nr 3, poz. 17, http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19460030017, 21.09.2016.
43 Tamże, s. 21.
44 M. Zarzycki, *Przejęcie...*, s. 38 oraz korespondencja prywatna z 25 września 2016 r.

niejasnościami dokonanie jakichkolwiek ustaleń co do uprawnień rzeczowych przysługujących przedsiębiorstwu z tytułu posiadanych gruntów oraz czy i w jakim zakresie istnieją ciężary, ograniczenia własności, względnie zobowiązania po stronie PKP, było bardzo trudne[45]. Ogłoszenia zostały zamieszczone w prasie, a władze kolejowe na własną rękę starały się dotrzeć do dokumentacji dotyczącej kolei zielonogórsko-szprotawskiej. Przedstawiciele PKP dwukrotnie wyjeżdżali do Niemiec w celu odnalezienia jakichkolwiek materiałów na ten temat, jednak niechęć do udzielania informacji w strefach okupacyjnych Niemiec skutecznie utrudniała odnalezienie dokumentacji.

Linia z Zielonej Góry do Szprotawy została wpisana na listę tras przeznaczonych do odbudowy w ramach planu sześcioletniego, jednak nigdy do tego nie doszło[46]. Okazało się bowiem, że ruch towarowy jest mały, a koszty rekonstrukcji linii oraz uruchomienie ruchu osobowego zbyt duże w stosunku do późniejszej ewentualnej rentowności. Dodatkowo prace naprawcze rokrocznie przesuwano, a linia stawała się coraz bardziej zapomniana. Lata pięćdziesiąte XX w. to czas powolnej likwidacji jej odcinków. Z czasem, z powodu swej nieopłacalności, problemów z opałem oraz brakami taborowymi linia została unieruchomiona. Najdłużej, bo do 1955 r. ruch odbywał się na odcinku ze Szprotawy do Stypułowa[47]. Następnie tory na trasie zostały rozebrane, przetrwała tylko siatka bocznic na terenie Zielonej Góry.

Istniało wiele pomysłów na zagospodarowanie i wykorzystanie istniejących, nierozebranych i nierozkradzionych torowisk dawnej kolejki szprotawskiej na terenie Zielonej Góry. Już w latach siedemdziesiątych XX w. zakładano utworzenie na ich bazie linii tramwajowej, której dotychczas nigdy w mieście nie było[48]. Zlecono liczne ekspertyzy, jednak projekt nie wyszedł poza ich stadium. Kolejnym pomysłem była lobbowana przez Adama Fularza budowa Szybkiej Kolei Miejskiej, łączącej Zieloną Górę z Nową Solą[49], także przy pomocy zachowanej bocznicy z Focus Mall – największym centrum handlowym w mieście – znajdującym się przy ul. Wrocławskiej. Koncepcja została zaprezentowana na posiedzeniu Rady Miejskiej Zielonej Góry 20 października 2009 r., jednak przez ówczesne władze miasta przedsięwzięcie to zostało uznane za zbyteczne i zbyt kosztowne.

Zielonogórski odcinek kolejki szprotawskiej, funkcjonujący jako bocznice przemysłowe, przetrwał do 2005 r. W 2000 r. zaprzestano transportu kolejowego do składnicy drewna Zielonogórskiej Fabryki Mebli „ZEFAM”[50] znajdującej się w dzielnicy Jędrzychów; Browarów Zachodnich „LUBUSZ”[51] oraz Zakładów

45 Tamże, s. 38.
46 T. Andrzejewski, D. Gulowaty, *140 lat kolei w Nowej Soli...*, s. 12.
47 Tamże, s. 12.
48 http://www.zgrowery.most.org.pl/kolej/skm/prod02.htm, 12.03.2017.
49 http://www.poselska.nazwa.pl/wieczorna2/historia-wspolczesna/wydawnictwo-zaapelowalo-o-ocalenie-od-rozbiorki-kolei-miejskiej-do-centrum, 12.03.2017.
50 Dawna Fabryka Braci Sucker.
51 Dawny Bergschlossbrauerei.

Przemysłu Wełnianego „Polska Wełna”[52]. Przyczynkiem do tego było zdemontowanie wiaduktów kolejowych znajdujących się nad ul. Nową, ul. Kożuchowską (uniemożliwiał przejazd wyższym samochodom ciężarowym), jak i powolna likwidacja wspomnianych zakładów przemysłowych. Należy zauważyć, że jeden z tych wiaduktów był bardzo charakterystycznym i rzadko spotykanym obiektem ze względu na posiadanie rozjazdu krzyżowego[53]. Ponieważ przejazdy drogowe, których na terenie miasta było dość sporo, zaczęły być utrudnieniem w ruchu samochodowym, zaczęto stopniowo je likwidować. Prace rozbiórkowe spowodowane też były przygotowaniami do budowy rowerostrady, tzw. Zielonej Strzały, która przebiegać miała w miejscu torowisk[54].

Do 2002 r. w dość dobrym stanie zachowała się stacja Zielona Góra-Górne Miasto z budynkiem dworca i rampą, torowiskami i parowozownią z wieżą wodną. W parowozowni funkcjonowała piekarnia, jednak właściciel cały teren sprzedał. Inwestor wyburzył obiekt[55], a na pustym placu wybudował supermarket spożywczy. Tzw. Dworzec Szprotawski (znajdujący się niedaleko dworca kolejowego Zielona Góra) po likwidacji kolejki mieści siedzibę Zakładu Sprzedaży „Polskiego Tytoniu” SA Oddział Zielona Góra.

Do 2005 r. zachowanymi bocznicami sporadycznie przetaczano cysterny ze spirytusem do Lubuskiej Wytwórni Wódek Gatunkowych „Luksusowa”[56]. Ostatnie odcinki torowisk zostały zlikwidowane decyzją PKP SA w 2011 r. Pozostało jedynie torowisko przy dawnym Dworcu Szprotawskim, odcinek od ul. Zjednoczenia do al. Wojska Polskiego, bocznica od „Zastalu” do „Elektrociepłowni Zielona Góra”[57] oraz część torów na terenie nieistniejącego browaru w Zielonej Górze.

28 grudnia 2010 r. Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego wydał postanowienie utrzymujące w mocy decyzję Lubuskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o wpisaniu do rejestru zabytków części linii dawnej Kolei Szprotawskiej w Zielonej Górze. W maju 2011 r. dzięki staraniu miłośników kolejki szprotawskiej w Ministerstwie Kultury w Warszawie zostało zarejestrowane Muzeum Kolejki Szprotawskiej[58].

Dzięki ogromnemu zaangażowaniu miłośników dawnej kolejki, na czele z zielonogórzaninem Mieczysławem J. Bonisławskim, park znajdujący się nieopodal dawnego dworca Zielona Góra-Górne Miasto nazwano Parkiem Kolejki

52 Dawna Deutsche Wollenwaren Manufaktur.
53 M.J. Bonisławski, *Świat starej kolejki...*, s. 154.
54 Przetarg został ogłoszony w marcu 2010 r. Przeciwko budowie tejże trasy protestował Mieczysław Bonisławski z Klubu Miłośników Kolei, http://www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/zielona-gora/art/7841083,w-zielonej-gorze-rusza-zielona-strzala,id,t.html, 12.03.2017.
55 Obiekt, mimo usilnych starań m. in. M.J. Bonisławskiego, nie został wpisany do rejestru zabytków.
56 Dawny Polmos.
57 Część torowiska jest zasypana, nieużytkowana od kilkudziesięciu lat, jednak przejazd drogowy przy ul. Batorego w Zielonej Górze został odnowiony podczas przebudowy tej ulicy. Właściciel nie zgodził się na likwidacje tego odcinka.
58 http://www.kolejka.ptkraj.pl/, 10.02.2017.

Il. 3. Fragment zachowanego torowiska na wiadukcie znajdującym się nad al. Wojska Polskiego w Zielonej Górze. Szyny pochodzą z 1923 r. i były wyprodukowane w Osnabrück. Stan na 15 października 2016 r., fot. autor

Il. 4. Odtworzony peron kolejki zielonogórsko-szprotawskiej z fragmentem oryginalnego toru. Stan na 15 października 2016 r., fot. autor

Szprotawskiej, co uchwalili radni miasta 29 stycznia 2013 r. (uchwała nr XLII.348.2013)[59]. Rok później z Suchej Beskidzkiej sprowadzono parowóz T3, który po zakończeniu stosownych prac remontowych, prowadzonych w zakładzie w Czerwieńsku, umiejscowiony zostanie w okolicach stacji Zielona Góra -Górne Miasto, przy ul. 1 Maja. Dzięki dofinansowaniu ze środków budżetu obywatelskiego, w październiku 2014 r. odtworzono peron kolejki szprotawskiej z fragmentem toru, który wcześniej został zdemontowany w czasie budowy rowerostrady. Wykonano renowację semafora, który został sprowadzony z Kłobuczyna w województwie dolnośląskim. Należy również podkreślić, że parowozy typu T3 obsługiwały ruch pasażerski pomiędzy najważniejszymi miastami trasy kolejki szprotawskiej, a ponadto bardzo często były prezentowane na niemieckich ilustrowanych kartach pocztowych[60].

W kwietniu 2016 r. została wykupiona na własność od PKP część dawnego dworca Zielona Góra-Górne przez Polskie Towarzystwo Krajoznawcze na cele Muzeum Kolejki Szprotawskiej[61].

Obecnie przez większość dawnej trasy kolejowej Zielona Góra – Szprotawa przebiegają drogi, także rowerowe oraz ścieżki leśne. Jedyne zachowane budynki dworcowe, które przerobiono na mieszkania lub siedziby firm, pozostały w Zielonej Górze (trzy) oraz Witkowie Szprotawskim[62]. Dobrze zachowany jest także słupek kilometrażowy wyznaczający 26 km trasy przy byłym przystanku osobowym i ładowni w Dębiczce[63]. Ciekawostką warta odnotowania jest fakt, iż przystanek ten był jedynym na trasie zlokalizowanym poza jakąkolwiek miejscowością – w samym środku lasu. W niedalekiej odległości od Chotkowa[64] stoi most kolejowy nad rzeką Brzeźnicą. W samym Chotkowie znajdują się nasypy i pozostałości wiaduktu nad drogą kołową. W Szprotawie, na stacji końcowej, o istnieniu kolei przypomina zasypana obrotnica i praktycznie niewidoczne już ślady dawnego torowiska.

59 http://bip.zielonagora.pl/system/obj/31151_0348-XLII-2013.pdf, 12.12.2016.
60 Pocztówka niemiecka pt. *Grünberg Schlesien – Bahnhof Grünberg Oberstadt*, ok. 1925 r., brak wydawcy, zbiory prywatne autora.
61 http://www.kolejka.ptkraj.pl/, 12.03.2017.
62 Dawniej Wittgendorf (do 1945 r.), Wituchów (w latach 1945–1946) http://pl.atlaskolejowy.net/lubuskie/?id=baza&poz=410, 12.03.2017.
63 Dawniej Eichvorwerk. Była to jedyna stacja zlokalizowana poza jakąkolwiek miejscowością. Znajdowała się w lesie.
64 Dawniej Hertwigswaldau. Po II wojnie światowej polskie nazewnictwo stacji brzmiało Jadwiżyn Wieś, Snowidza Wieś, a następnie Chotków Wieś, http://www.kolejka.ptkraj.pl/?mod=55, 12.03.2017.

Zbiory Muzeum Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze.
Wystawa czasowa pt. *Kolej zielonogórsko-szprotawska w służbie lokalnej społeczności. Wystawa z okazji 100-lecia budowy kolei 1911–2011* (2011 r.).
Zbiory prywatne autora, Sławomira Fedorowicza i Marcina Zarzyckiego.

Archiwum Państwowe w Zielonej Górze.
Akta miasta Zielona Góra (zespół nr 5).
Urząd Katastralny w Zielonej Górze (zespół nr 84).
Akta policji budowlanej w Zielonej Górze.

„Grünberger Wochenblatt" 1898–1945.
„Gazeta Lubuska" 1993–2007.
„Gazeta Wyborcza" 2003–2004.
„Łącznik Zielonogórski" 2013–2017.
„Niederschlesisches Tageblatt" 1898–1919.
„Pionierzy" 2002–2006.
„Przegląd Lubuski" 2004–2007.
„Studia Zielonogórskie" 1999–2016.

Alfabetyczny spis stacyj, przystanków Polskich Kolei Państwowych i Kolei prywatnych pod zarządem przedsiębiorstwa, Polskie Koleje Państwowe, 1946.
Andrzejewski T., Gulowaty D., *140 lat kolei w Nowej Soli i powiecie nowosolskim*, Nowa Sól 2011.
Battek M.J., Szczepankiewicz-Battek J., *Słownik nazewnictwa krajoznawczego polsko-niemiecki i niemiecko-polski. Śląsk, Pomorze Zachodnie, Ziemia Lubuska, Warmia i Mazury*, Wrocław 2002.
Benyskiewicz J., Szczególa H, *Zielona Góra. Zarys dziejów*, Poznań 1991.
Boguś J., *Katalog banknotów zastępczych miasta i powiatu Zielona Góra na Śląsku (1917–1924)*, Zielona Góra 2007.
Bujkiewicz Z., *Krajobraz materialny i społeczny Zielonej Góry od końca XVIII do połowy XX wieku*, Zielona Góra 2003.
Burda B., Dolański D., Dzwonkowski T., *Zielona Góra do 1945 roku. Źródła i literatura*, Zielona Góra 1994.
Clauss E., *Buch der Stadt Grünberg in Schlesien: Obst – und Rebenstadt des Deutschen Ostens*, Frankfurt am Main 1957.
Czyżniewski T., *Zielona Góra przełomu wieków XIX/XX*, Łódź 2010.
Der neue Wegweiser, Grünberg in Schlesien. Die Obst – und Rebenstadt des deutschen Ostens, Grünberg 1939.
Encyklopedia Ziemi Szprotawskiej i Żagańskiej, Cz. I: *Zapomniane historie, miejsca i ludzie*, red. M. Boryna, Szprotawa 2010.
Finke A., *Grünberg In Schlesien als Siedlung*, Grünberg 1924.
Förster A., *Aus Grünberg s Vergangenheit: gesammelte Bilder zur Geschichte der Stadt nach vorhandenen Chroniken und sonstigen Ueberlisferungen,* Grünberg 1900.
Garbacz K., *Zielona Góra spacer z przeszłością*, Zielona Góra 2004.
Gazeta Wieku. Wiek XX w Zielonej Górze i okolicach, Zielona Góra 2000.
Gürsch G., *Mit der Eisehnbahn durch Niederschlesien*, Stuttgart 1992.
Informator m. Zielonejgóry, Zielona Góra 1945.
Jerczyński M., Fedorowicz St., *Zapomniane linie: Zielona Góra – Szprotawa. Cz. 1, 2*, „Świat Kolei" 2002, nr 2 i 3.
Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.
Koch W., *Eisenbahn und Verkehrs-Atlas von Europa*, Lepizig 1908.
Krajoznawstwo na Dolnym Śląsku, red. J. Wyrzykowski, R. Błacha, Legnica 2004.
Majchrzak J.P., *Na tropach dawnej Zielonej Góry. Opowieści o mieście*, Zielona Góra 1993.

Mapa sieci kolejowej R.P. z alfabetycznym skorowidzem nazw stacji i przystanków osobowych. Stan z 1 kwietnia 1946 r. Skala 1:1 000 000.
Moll G., Wenzel H-J., *Die Baureihe 89.70*, Freiburg 1981.
Ribbeck W., *Grünberg / Schlesien die nordischste Weinbaustadt der Erde Einst und Jetzt*, Berlin–Leipzig–Wien 1929.
Schmidt H., *Geschichte der Stadt Grünberg*, Grünberg 1922.
Stankiewicz R., Stiasny M., *Mały Atlas Linii Kolejowych Polski 2011*, Rybnik 2011.
Stein E., *Das Buch der Stadt Grünberg in Schlesien*, Berlin-Friedenau 1928.
Stein E., *Monographien Deutschen Städte, t. XXIX Grünberg in Schlesien*, Berlin 1928.
Szczegóła H., *Zielona Góra. Rozwój miasta w Polsce Ludowej*, Poznań 1984.
Tuchke O., *Führer durch Grünberg und Umgebung mit Stadtplan*, Grünberg 1901.
Weachter M, *Die Kleinbahnen in Preussen*, Berlin 1902.
Zabytki Zielonej Góry, Zielona Góra 2006.
Zarzycki M., *Przejęcie przez PKP i upaństwowienie kolejki lokalnej Zielona Góra – Szprotawa*, „Rocznik Lubuski", t. 31, cz. 2, 2005.
Zielona Góra na starej pocztówce ze zbioru Grzegorza i Krzysztofa Biszczanik, Zielona Góra 2005.
Zielona Góra, red. E. Rylukowski, Warszawa 1972.
Zielona Góra. *Przeszłość i teraźniejszość*, red. M. Szczanieck, J. Wąsicki, Poznań 1962.
Zięba H., *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. Okres 1945-1992*, Poznań 1993.

Atlas kolejowy Polski i Czech, http://www.atlaskolejowy.net.
Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Zielona Góra, http:// bip.zielonagora.pl.
Gazeta Lubuska, http://www.gazetalubuska.pl.
Grupa rowerzystów, http://www.zgrowery.most.org.pl/.
Internetowy System Aktów Prawnych, http://isap.sejm.gov.pl/.
Ogólnopolska Baza Kolejowa, https://www.bazakolejowa.pl/.
Świat starej kolejki, http://kolejka.ptkraj.pl.

Grzegorz Biszczanik – Private railway line Zielona Góra–Szprotawa. Nationalisation, downfall, attempts at restoration.

The aim of the article is to present the history of non-national railway line between Zielona Góra (Grünberg in Schlesien) and Szprotawa (Sprottau) presenting the issues connected with its nationalization after World War II, its downfall and attempts at restoration.

Zielona Góra and Szprotawa were important industrial centres without any direct railway link. The idea to connect these two cities with a railway line going through rural areas that before were hard to reach by train was quite justified. The opening took place in 1911. The line was used by inhabitants of surrounding towns and villages, forest workers, and, during wars, soldiers from local garrisons.

Initially the line was profitable, however, with time its profitability decreased and it generated loss. Still the company did not decide to close it. during World War II it became the least profitable railway line in Silesia, and the arrival of the front and the Red Army brought about its downfall.

The line was not reopened after 1945, even though it was shown as 'out of service' in railway schedules. Due to the big number of sidings the only working stretch was in Zielona Góra, and it was used as railway sidings for factories. In the first years after the war the line played an important role enabling transport of repatriates to the villages near Zielona Góra.

Kleinbahn Grünberg – Sprottau AG was nationalised in 1946, becoming the property of Polish state, and the Zielona Góra - Szprotawa line was planned to be restored as part of the six-year plan. It never happened as cargo transport was too meager, and the cost of reconstruction and starting passenger transport was much too great. The line was becoming more and more forgotten. The 1950s saw gradual closure of different stretches and its final dismantling.

There were many ideas how to utilize the old railway tracks of former Szprotawa railway in Zielona Góra; however, all suggested enterprises turned out to be useless or too costly. The Zielona Góra stretch of the Szprotawa Railway survived until 2005.

Thanks to the effort of Szprotawa Railway enthusiasts the Museum of Szprotawa Railway was registered in 2011. The museum's aim is to save this important railway line from oblivion through different initiatives.

Grzegorz Biszczanik – Die nichtstaatliche Eisenbahnstrecke Grünberg-Sprottau. Verstaatlichung, Niedergang und Reaktivierungsversuche

Der Artikel befasst sich mit der Geschichte der nichtstaatlichen Eisenbahnstrecke zwischen Grünberg in Schlesien (Zielona Góra) und Sprottau (Szprotawa) unter besonderer Berücksichtigung ihrer Verstaatlichung nach dem Zweiten Weltkrieg, dem Niedergang und Reaktivierungsversuchen.

Grünberg und Sprottau waren wichtige Industriezentren zwischen denen keine direkte Bahnverbindung bestand. Die Idee war daher gerechtfertigt, diese beiden Städte mit einer Bahntrasse zu verbinden und eine bisher schwer erreichbare landwirtschaftliche Umgebung zu erschließen. Die Eröffnung erfolgte 1911. Die Strecke wurde vor allem von Bewohnern der umliegenden Dörfer, Waldarbeitern und während der Kriege von Soldaten der umliegenden Garnisonen genutzt.

Zunächst erwirtschaftete die Strecke Einnahmen, im Laufe der Jahre sank jedoch ihre Rentabilität deutlich und führte zu Verlusten. Auf eine Stilllegung wurde jedoch verzichtet. Während des Zweiten Weltkrieges war diese die am wenigsten rentable Eisenbahnstrecke in Schlesien. Mit dem Einmarsch der Roten Armee wurde der Betrieb eingestellt.

Die Grünberg-Sprottauer Eisenbahn wurde nach 1945 nicht wieder reaktiviert, wobei sie im Fahrplan als geschlossen ausgewiesen wurde. Aufgrund ihrer großen Gleisanlagen wurde in Grünberg ein Streckenabschnitt als Fabrikanschluss betrieben. In den ersten Nachkriegsjahren spielte die Grünberg-Sprottauer-Eisenbahn eine wichtige Rolle für den Transport der polnischen Ansiedler in das Grünberger Vorland.

1946 wurde die Kleinbahn Grünberg-Sprottau AG verstaatlicht und zum Eigentum der Volksrepublik Polen erklärt. Die Eisenbahnstrecke Grünberg-Sprottau fand sich auf einer Liste mit Bahnverbindungen, deren Wiederaufbau im Rahmen des Sechsjahresplans vorgesehen war. Diese Absicht wurde jedoch nie verwirklicht, da der Gütertransportbedarf auf dieser Strecke zu klein und die Wiederaufbau- und Transportkosten zu hoch waren. Die Strecke geriet danach allmählich die Vergessenheit. In den 1950er Jahren erfolgte schrittweise ihre Stilllegung und Liquidierung.

Es gab verschiedene Ideen für eine Wiederbelebung und Nutzung des Streckenabschnitts in Grünberg. Allerdings wurden alle vorgeschlagenen Projekte als unnötig und zu teuer eingestuft. Der Grünberger Abschnitt überdauerte bis 2005. Dank der Bemühungen der Eisenbahnliebhaber der Kleinbahn Grünberg-Sprottau AG wurde 2011 das Museum der Sprottauer Kleinbahn gegründet. Sein Ziel ist die Erinnerung an diese wichtige alte Eisenbahnstrecke zwischen den ehemaligen Industriezentren des Lebuser Landes.

Słowa kluczowe: kolejka, zielonogórsko-szprotawska, Zielona Góra, nacjonalizacja, upadek, reaktywacja
Key words: railway line, Zielona Góra and Szprotawa, nationalization, downfall, restoration
Stichworte: Kleinbahn Grünberg-Sprottau, Grünberg, Verstaatlichung/Nationalisierung, Niedergang, Wiederaufbau

Grzegorz Biszczanik, dr nauk humanistycznych, absolwent historii na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Zielonogórskiego. W pracy naukowej zajmuje się deltiologiczną analizą wojennych motywów wizualnych, symboli propagandowych oraz metafor opisujących wydarzenia wojenne. Publikuje artykuły o tematyce pierwszowojennej i jako jedyny regionalista zajmujący się filokartystyką jest autorem publikacji dotyczących dziejów Zielonej Góry oraz Ziemi Lubuskiej w świetle dawnej karty pocztowej. Kolekcjoner dawnych ilustrowanych kart pocztowych.

Sebastian Leśniewski

Wybrane aspekty budowy wagonów w Niemczech na przykładzie wrocławskich zakładów Linke-Hofmann-Busch

Innowacyjność, odpowiadanie na potrzeby klienta, elastyczność produkcji, przedkładanie jakości ponad ilość, a także odrobina szczęścia były i są niezbędne do osiągnięcia sukcesu ekonomicznego w biznesie. W tej kwestii nie zmieniło się zbyt wiele na przestrzeni wieków. Dzięki tym wartościom, wrocławskie Zakłady Linke-Hofmann-Busch (*Linke-Hofmann-Busch GmbH*) mogły, na przestrzeni około stu lat, to jest od lat trzydziestych XIX w. do końca II wojny światowej, przejść ogromne przeobrażenie. Z małej manufaktury zajmującej się produkcją powozów, stały się niemieckim gigantem produkcji kolejowej sprzedającym swoje produkty – wagony, lokomotywy i maszyny – nie tylko na terytorium Rzeszy Niemieckiej czy Europy, ale i najdalszych zakątków świata, takich jak Chiny. Do ich klientów zaliczały się prywatne oraz państwowe przedsiębiorstwa kolejowe. Firma swoją produkcją pokrywała w szczytowym okresie rozwoju do 25% niemieckiego zapotrzebowania. W podobnej skali kształtował się udział zakładów w eksporcie wagonów z Niemiec[1].

Dzieje firmy sięgają 1839 r., kiedy to Gottfried Linke (1792–1867) – produkujący powozy konne, otrzymał nieoczekiwanie zlecenie na dostarczenie 100

1 W. Höck, O. Putze, *120 Jahre Linke Hofmann Busch-Salzgitter-Watenstedt 1839–1959*, t. 1, Salzgitter 1959, s. 52–54, 94–96, 164. Por. http://www.werkbahn.de/eisenbahn/lokbau/lhw.htm, 08.10.2016.

wagonów towarowych dla Towarzystwa Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft*). Z owym zamówieniem właściciel małego zakładu stelmaskiego odkrył dla siebie nową niszę na rynku, z perspektywami na przyszłość. W tym samym roku z firmy Linkego powstał Zakład Budowy Wagonów (*Wagenbauanstalt Gottfried Linke*), a impulsem ku temu było owe niespodziewane zlecenie.

Dalszy rozwój przedsiębiorstwa w dużej mierze zależny był od sytuacji politycznej Niemiec. Władze Rzeszy Niemieckiej po zwycięskiej wojnie prusko-francuskiej (1870–1871) dążyły do ujednolicenia pod względem administracyjnym, ekonomicznym, ale i politycznym ziem wchodzących w jej granice. Dodatkowo francuskie reparacje wojenne sprzyjały szybkiemu uprzemysłowieniu i polepszeniu wymiany handlowej poprzez rozbudowę szlaków komunikacyjnych wewnątrz Niemiec. Politycy, przemysłowcy, właściciele ziemscy i bankowcy zainteresowani byli poszerzeniem zasięgu dróg żelaznych, które w istotny sposób przyśpieszałyby unifikację kraju. W okresie tym także wiele prywatnych dróg żelaznych, jak i przedsiębiorstw kolejowych w Prusach stopniowo zostało przejętych przez administrację państwową, która dostrzegała ich znaczenie dla rozwoju gospodarczego oraz obronności kraju[2].

W 1871 r. firma Linkego chcąc wykorzystać korzystną koniunkturę oraz zainteresowanie elit rządzących w rozwój kolei przekształciła się we Wrocławską Spółkę Akcyjną dla Budowy Wagonów Kolejowych (*Breslauer Aktiengesellschaft fiir Eisenbahnwagenbau*). Poprzez sprzedaż swoich akcji pozyskałą następnie niezbędne środki pieniężne na modernizację oraz dalszą ekspansję. Poniesione inwestycje zwróciły się błyskawicznie, a zakłady mogły zrealizować liczne zlecenia kolejowe dla takich państw Rzeszy Niemieckiej, jak m.in. Królestwo Pruskie, Wielkie Księstwo Mecklenburgii i Wolne Miasto Hanzeatyckie Hamburg. Równocześnie przedsiębiorstwo stopniowo przejmowało kolejne firmy z branży kolejowej, m.in. zakłady w Düsseldorfie (*Waggonfabrik Gebr. Schöndorff AG)* i Köln (*Waggonfabrik Aktien-Gesellschaft vorm. P. Herbrand & Co.*). W 1897 r. doszło do przejęcia przedsiębiorstwa Carla Ruffera (*Maschinenbauanstalt Breslau GmbH vorm. G. H. von Ruffer*) specjalizującego się w budowie lokomotyw. W 1912 r. dokonana została kolejna fuzja, tym razem z firmą braci Hofmannów (*Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co. Aktiengesellschaft*), wyspecjalizowaną w produkcji wagonów osobowych, pocztowych i bagażowych[3]. W konsekwencji nazwa firmy została przemianowana na Zakłady Linke-Hofmann (*Linke-Hofmann-Werke*).

Tuż przed I wojną światową, to jest w latach 1907–1911, we wrocławskich halach przedsiębiorstwa zatrudnionych było około trzech tysięcy pracowników. Roczna produkcja w tym czasie sięgała około 5 tys. wagonów towarowych i 600 osobowych[4].

2 W. Höck, O. Putze, *120 Jahre...*, s. 25–27, 45.
3 Tamże, s. 27–28, 118–121, 140.
4 Tamże, s. 31–32, 43.

Na przełomie XIX i XX w. Zakłady Linke-Hofmann wyprodukowały m.in. tzw. Hofzugi (4- i 6- osiowe wagony salonowo-osobowe) dla członków niemieckiej rodziny cesarskiej. Budowa tych składów rozpoczęła się już w 1889 r., kiedy to w poczdamskim oddziale firmy wykonane zostały kosztowne modele wagonów w skali 1:1. Cesarz Wilhelm II podczas zlecania prac nad pociągiem miał stwierdzić, iż: *Pieniądze i czas nie grają tutaj żadnej roli*[5].

W latach 1889–1917 wyprodukowano na zlecenie dworu cesarskiego 30 takich składów, co świadczyło o dobrych kontaktach firmy z władzami niemieckimi, ale i ich wielkim zaufaniu do niej. Dzięki wysokiej jakości wagony Linke-Hofmann otrzymywały wielokrotnie odznaczenia na licznych wystawach państwowych i światowych, m.in. w Paryżu (1900), Mediolanie (1906), Turynie (1911), a także targach kolejnictwa i transportu lądowego w Buenos Aires (1910)[6]. W efekcie dobrej passy wystawienniczej w zakładach pojawiały się zamówienia na podobne wagony salonowe od władców Saksonii, Jugosławii, Meklemburgii, ale i niemieckich rodzin arystokratycznych oraz przemysłowców, jak von Hohenlohe czy von Krupp[7].

Skład pociągu cesarskiego z 1889 r. posiadał numer 1 Pruskich Kolei Państwowych i stacjonował w zajezdniach cesarskich (Stacji Dworskiej – *Hofwagenschuppen*) w Poczdamie. Był on przeznaczony jedynie do użytku rodziny cesarskiej, co czynione było przez jej członków bardzo często. Szacuje się, iż sam cesarz Wilhelm II wykonał nim około 500 podróży i spędzał „w trasie" do dziewięciu miesięcy rocznie[8], co znalazło też swoje ironiczne odzwierciedlenie podczas śpiewania przez niektórych podwładnych hymnu państwowego: *Bądź pozdrowiony pociągu specjalny*[9]. Ostatni raz skład został użyty przez cesarza niemieckiego podczas wyjazdu z kraju do Spa tuż po jego detronizacji 10 listopada 1918 r. W 1919 r. pociąg powrócił do Poczdamu. W następnych latach liczne wagony składu zostały zezłomowane lub sprzedane dla przedsiębiorstw kolejowych jako normalne wagony salonowe lub jadalne. Niewiele z nich zachowało się do dziś w stanie pierwotnym. Te, które przetrwały, można zobaczyć w Berlinie, Poczdamie, Salzgitter i na wyspie Uznam[10]. Wierne i kompletne modele składów cesarskich produkuje firma Märklin[11].

Unikalność składów cesarskich tkwiła w ich budowie oraz wyposażeniu. Posiadały one konstrukcję drewniano-stalową i tym przypominały typowy dla tego czasu pociąg pruski, miały jednak nietypowy dla Prus cylindryczny dach. Inną

5 H. Schroeter, *Der kaiserliche Salonwagen als Glanzstück des Berliner Verkehrs- und Baumuseums*, „Lok-Magazin" 1988, nr 150, s. 45–46.
6 W. Höck, O. Putze, *120 Jahre...*, s. 84–85.
7 Tamże, s. 36, 121.
8 P. Dost, *Der rote Teppich. Geschichte der Staatszüge und Salonwagen,* Stuttgart 1965, s. 141.
9 B. Vaupel, *Allerhöchste Eisenbahn. Von Kaiserbahnhöfen, Fürstenzimmern und Salonwagen*, „Monumente" 2013, nr 3, s. 13.
10 P. Bock, A. Gottwaldt, *Regierungszüge. Salonwagen, Kaiserbahnhöfe und Staatsfahrten in Deutschland*, München 2006, s. 69.
11 https://www.lokmuseum.de/showartikel.php?Wg1=Spur%20H0%20M%E4rklin&Wg2=Zugpackungen&SArt=1885&SBez=2881%20Spur%20H0%20M%E4rklin%20Hofzug%20Kaiser%20Wilhelm%20II&Seite=2&SID, 18.10.2016.

charakterystyczną cechą był beżowo-niebieski odcień ścian zewnętrznych. Skład był wyposażony w trzy typy hamulców, klimatyzację oraz wyciszane ściany. Dodatkowo wszystkie okna były podwójnie oszklone i posiadały żaluzje. Każdy wagon wyposażony był w wysuwane schody w drzwiach, oświetlenie gazowe oraz dodatkowe oświetlenie awaryjne, jak i własną linię telefoniczną. Stylistycznie w wyposażeniu wewnętrznym dominował historyzm nawiązujący do dzieł Otto Lesinga.

Skład cesarski posiadał stałą kolejność następujących po sobie przedziałów. Za lokomotywą umieszczano, ze względów bezpieczeństwa, np. wagon bagażowy. W dalszej części pojawiał się przedział jadalny, kuchenny oraz salonowy[12].

Wartym wspomnienia jest również, iż Zakłady Linke-Hofmann brały czynny udział w elektryfikacji kolei na Śląsku, która na przełomie XIX i XX w. zainicjowana została przez administrację państwową. Przeprowadzona ona została w trudnych terenach górskich Dolnego Śląska na szlakach Śląskiej Kolei Górskiej (*Schlesische Gebirgsbahn*, ŚKG**)**. Jej zelektryfikowane odcinki należały do pierwszych tego typu w Niemczech i Europie. Elektryfikacja objęła linię od Zgorzelca (*Görlitz*) i Węglińca (*Kolhfurt*) poprzez Lubań (*Lauban*), Jelenią Górę (*Hirschberg*), Wałbrzych (*Waldenburg*) do Kłodzka (*Glatz*). Powód wyboru tej trasy nie był kwestią przypadku. Już przy powstaniu pierwszych dróg żelaznych w Sudetach (budowane od 1866 r.), głównym ich celem była chęć połączenia uprzemysłowionego oraz górskiego regionu z rynkami zbytu i węzłem komunikacyjno-handlowym we Wrocławiu[13].

W 1908 r. pruskie Ministerstwo Robót Publicznych (*Ministerium für öffentliche Arbeiten*) opracowało plan elektryfikacji linii kolejowych, w tym głównej magistrali ŚKG, który od 1911 r. wprowadzany był systematycznie w życie. Na zlecenie ministerstwa Zakłady Linke-Hofmann wyprodukowały i wprowadziły do ruchu na odcinku Wałbrzych-Szczawienko (*Waldenburg-Niedersalzbrunn*) – *Meziměstí* (*Halbstadt*) składy kolejowe z napędem elektrycznym i zasilaniem Wittfelda (tzw. wagony akumulatorowe)[14]. Do wybuchu II wojny światowej zelektryfikowano blisko 392 km linii kolejowych[15].

Dzięki prowadzeniu prac przy elektryfikacji szlaków kolejowych na Dolnym Śląsku firma wzbogaciła swoją paletę produktów o nowe typy składów pociągów. W przedsiębiorstwie budowano także w tym czasie nowoczesne, jak na owe czasy, składy elektryczne dla Hamburskich Kolei Miejskich (*Hamburger Hochbahn*)[16]. Istotną dziedziną produkcji były tramwaje wytwarzane dla przedsiębiorstw komunikacyjnych takich miast jak Berlin, Drezno, Gliwice, Hanower, Kolonia, Lipsk, Szczecin i Wrocław[17].

12 W. Höck, O. Putze, *120 Jahre...*, s. 31–38.
13 Tamże, s. 73–74, 130–132; S. Bufe, J.K. Götz, *Eisenbahnen in Schlesien*, Egglham 1971, s. 91–93.
14 P. Glanert i in., *Koleje elektryczne na Dolnym Śląsku*, Rybnik 2015, s. 20.
15 Tamże, s. 8. Por. http://www.zackenbahn.de/elektrifizierung.html, 18.10.2016. http://www.kolej.one.pl/_fervojoj/BIBLIO/OGOLNE/KOLEJ_WB/KOLEJE.HTM,18.10.2016.
16 W. Höck, O. Putze, *120 Jahre...*, s. 35, 40, 71–74, 130–131.
17 Tamże, s. 31, 91–93.

Firma produkowała we Wrocławiu także inne typy wagonów, wśród których wymienić należy osobowe, sypialne, jadalne, szpitalne, pocztowe, bagażowe, techniczne, transportowe do piwa, kabli, cieczy, drezyny oraz dźwigi. Wiele z nich produkowano na zlecenie władz państwowych. Liczne z produktów Linke-Hofmann zostało sprzedanych do Persji, Birmy, Chin, krajów Ameryki Południowej czy Republiki Południowej Afryki.

Dzięki licznym zamówieniom firma rozwijała się. W czasie I wojny światowej produkcja zakładów sięgała już blisko 6 tys. wagonów rocznie. Do tego dochodziły budowane w przedsiębiorstwie samoloty i maszyny na potrzeby armii. Władze niemieckie, znając znaczenie kolei podczas prowadzenia działań wojskowych, a także jej wpływ na wynik walk, co poświadczyły wcześniejsze konflikty zbrojne z Francją (1870–1871) i Austrią (1866), nie szczędziły środków przy zakupach kolejowych.

Zyski z tego okresu umożliwiły przedsiębiorstwu po 1918 r. zakup dolnołużyckiej Spółki Akcyjnej Lauchhammer (*Aktiengesellschaft Lauchhammer vorm. Gräflich Einsiedelsche Werke*) zajmującej się produkcją podzespołów do budowy maszyn[18]. W ten sposób firma stała się *de facto* niezależna od innych przedsiębiorstw i mogła od tego momentu być samowystarczalna[19] – proces dążenia ku temu trwał blisko 50 lat. W okresie tym, w latach 1871–1921, w halach produkcyjnych Linke-Hofmann zbudowano blisko 170 tys. wagonów, a w 1926 r. z linii produkcyjnej zjechała trzytysięczna lokomotywa[20].

Ważnym okresem w dziejach zakładów okazał się kryzys ekonomiczny lat trzydziestych XX w. Z jednej strony cechował go spadek produkcji. Z kilku tysięcy dotychczas pracujących w firmie pracowników pozostało w 1931 r. jedynie 1300. Z drugiej, pomimo trudnej sytuacji gospodarczej przedsiębiorstwo utrzymało miano największego producenta kolejowego Rzeszy Niemieckiej. Stało się również wiodącym producentem kolejowym, który od państwa niemieckiego otrzymywał największe koncesje na limitowane produkcje wagonów. Była to droga do zagwarantowania ciągłości produkcji kolejowej, ale i prób jej kontrolowania przez organy administracyjne. Dodatkowo przedsiębiorstwo szczyciło się swoim zawansowaniem technicznym i dumnie prezentowało możność swoich linii produkcyjnych zdolnych do „stworzenia" jednego wagonu w przeciągu zaledwie 30 minut[21].

W tym też okresie budowano we Wrocławiu jedne z najnowocześniejszych i zarazem najszybszych pociągów tamtych czasów – pociągi motorowe o nazwach: Latający Hamburczyk (*Fliegender Hamburger*), Latający Ślązak (*Fliegender Schlesier*) i Latający Kolończyk (*Fliegender Kölner*).

Były to pociągi ekspresowe przeznaczone do kursowania pomiędzy Berlinem i Hamburgiem, Bytomiem oraz Kolonią. W latach trzydziestych XX w. koleje europejskie coraz silniej odczuwały konkurencję dynamicznie rozwijającego się

18 Tamże, s. 40–42
19 Tamże, s. 160–163.
20 Tamże, s. 44–45.
21 Tamże, s. 76–77.

lotnictwa pasażerskiego i motoryzacji. To wymusiło konieczność innowacji. Zastosowanie silnika spalinowego otworzyło zakładom Linke-Hofmann możliwość wprowadzenia nowej jakości oraz szybkości w połączeniach lokalnych i dalekobieżnych.

Pierwsze w Niemczech połączenie ekspresowe uruchomiono pomiędzy Berlinem i Hamburgiem w 1935 r. Linię obsługiwały trójczłonowe wagony spalinowe typu „Lipsk". Już w 1936 r. uruchomiono podobne połączenie pomiędzy Berlinem i Bytomiem. Podróż pomiędzy miastami trwała zaledwie 4 godziny 25 minut przy odległości około 510 kilometrów. Pociąg z Bytomia do Berlina wyjeżdżał w trasę o 5.24, a w kierunku powrotnym o 19.37[22]. Średnia prędkość przejazdu wynosiła 128 km/h, maksymalna zaś – 160 km/h[23]. Dziś, co może zaskakiwać, podróż tymi pociągami dostępna była dla szeroko pojętej klasy średniej, np. śląskich przedsiębiorców i urzędników. W składzie „latających pociągów" przeważały bowiem przedziały drugiej i trzeciej klasy. Pomimo zawrotnej prędkości osiąganej przez pociąg, ceny biletów mogły pozostać stosunkowo niskie. Majętniejsi podróżni decydowali się częściej na wolniejsze, bo pokonujące tę samą trasę w około sześć godzin, bardziej luksusowe ekspresy, których wagony prowadziły lokomotywy z maksymalną prędkością 140 km/h[24]. O zaawansowaniu technicznym oraz szybkości „Latającego Ślązaka" świadczy fakt, iż obecnie pokonanie pociągiem trasy z Berlinem i Katowicami trwa ponad osiem godzin oraz wymaga od podróżnego dwukrotnego przesiadania się[25].

Podczas II wojny światowej produkcja zakładów podporządkowana została potrzebom wojskowym. Na zlecenie Wehrmachtu firma zbudowała m.in. 12 specjalnych wojskowych składów pancernych. Tworzyły je: dwa wagony maszynowe, pancerne, strzelnicze, a także po jednym artylerii, dowodzenia oraz lekarskim. Znajdował się tu także specjalny wagon z elementami szyn, które w razie potrzeby mogły zostać użyte do naprawy uszkodzonego na polu walki torowiska. Skład ciągnięty był przez pancerną lokomotywę. Pracownicy Zakładów Linke-Hofmann w okresie nazistowskim w Niemczech oraz II wojny światowej prowadzili także prace nad częściami do pocisków rakietowych typu V2 – niemieckiej broni odwetowej (*Vergeltungswaffe*) produkowanych w ośrodku doświadczalnym Peenemünde (*Versuchsstelle des Heeres Peenemünde*) na wyspie Uznam[26].

Podczas walk o Wrocław hale produkcyjne Linke-Hofmann zostały zniszczone w czasie bombardowań miasta[27]. Niemiecka historia firmy na Śląsku, którą cechowała od samego początku wielka innowacyjność oraz elastyczność

22 http://pawelskiersinis.pl/latajacy-slazak-pociag-wszech-czasow/, 10.02.2017.
23 W. Höck, O. Putze, *120 Jahre...*, s. 73.
24 http://www.poselska.nazwa.pl/wieczorna2/historia-wspolczesna/latajacy-slazak-szybka-slaska-kolej-ktora-niepredko-wroci, 10.01.2017.
25 http://www.zielonogorska.pl/2014/10/latajacy-slazak-szybka-podzielonogorska.html, 10.10.2016. Por. http://rozklad-pkp.pl/?utm_source=pkppl&utm_medium=boksrozklad&utm_campaign=pkppl, 11.02.2017.
26 W. Höck, O. Putze, *120 Jahre...*, s. 38, 97–104.
27 Tamże, s. 21, 103, 111.

na potrzeby rynku, zakończyła się tam, gdzie niegdyś się ona rozpoczęła. Sukces przedsiębiorstwa tkwił w umiejętności jego kierownictwa do prowadzenia niezależnej oraz zrównoważonej polityki produkcyjnej opartej na analizie potrzeb klientów, tak prywatnych, jak i państwowych.

Tuż po zakończeniu wojny w odbudowanych przez Polaków halach Linke-Hofmann została wznowiona produkcja. W następnych latach firma i jej majątek zostały upaństwowione i przemianowane w Państwową Fabrykę Wagonów – PAFAWAG, która stanowi kolejny rozdział historii zakładu i jej powiązań z administracją państwową, która już nie tylko chętnie zlecała mu zamówienia na produkty kolejowe, ale i przejęła całkowitą kontrolę nad nim[28].

Biliografia

Höck, W., Putze O., 120 Jahre Linke Hofmann Busch - Salzgitter-Watenstedt 1839-1959, t. 1, Salzgitter 1959.
Schroeter H., Der kaiserliche Salonwagen als Glanzstück des Berliner Verkehrs- und Baumuseums, „Lok-Magazin" 1988, Nr. 150.
Dost P., Der rote Teppich. Geschichte der Staatszüge und Salonwagen, Stuttgart 1965.
Vaupel B., Allerhöchste Eisenbahn. Von Kaiserbahnhöfen, Fürstenzimmern und Salonwagen, „Monumente", Jg. 23., 2013, Nr . 3.
Bock P., Gottwaldt A., Regierungszüge. Salonwagen, Kaiserbahnhöfe und Staatsfahrten in Deutschland, München 2006.
Bufe, S., Götz J. K., Eisenbahnen in Schlesien, Egglham 1971.
Glanert P., Scherrans T., Borbe T., Lüderitz R., Koleje elektryczne na Dolnym Śląsku, Rybnik 2015, s. 8.
http://pawelskiersinis.pl/latajacy-slazak-pociag-wszech-czasow/, 10.02.2017.
http://www.poselska.nazwa.pl/wieczorna2/historia-wspolczesna/latajacy-slazak-szybka-slaska-kolej-ktora-niepredko-wroci, 10.01.2017.
http://rozklad-pkp.pl/?utm_source=pkppl&utm_medium=boksrozklad&utm_campaign=pkppl, 11.02.2017.

http://www.zielonogorska.pl/2014/10/latajacy-slazak-szybka-podzielonogorska.html, 10.10.2016.
http://www.werkbahn.de/eisenbahn/lokbau/lhw.htm, 08.10.2016.
http://tiny.pl/gd4zf, 18.10.2016.
http://www.zackenbahn.de/elektrifizierung.html, 18.10.2016. http://www.kolej.one.pl/_fervojoj/BIBLIO/OGOLNE/KOLEJ_WB/KOLEJE.HTM,18.10.2016.
https://www.bahnfotokiste.de/museen/alstom/index.html, 18.10.2016.

Sebastian Lesniewski – Selected aspects of railway car construction in Germany, as in the case of Wrocław's Linke-Hofmann-Bush Works

Innovativeness and flexibility of production, as well as a stroke of luck have been the necessary factors of achieving economic success. Thanks to these factors Wrocław plant Linke-Hofmann-Busch, within the space of about one hundred years, from the 1830s until the end of The Second World War, were able to develop from a small manufacture producing horse-drawn carts into German giant of railway production.

In 1871 the plant turned from a family company into Breslau Joint Stock Company for the Production of Railway Cars. The company made considerable fortune in the pre- and inter-war periods. It was connected with the interest of the German government in the sufficient numbers of railway cars and engines for the military and transport needs. During this time the most important products of Linke-Hofman-Hofzug for German Emperor and his wife.

28 https://www.bahnfotokiste.de/museen/alstom/index.html, 18.10.2016.

At the request of the Management of Prussian National Railways Linke-Hofmann produced railway formations with electrical drive and Wittfeld power-supply (accumulator car). The company also produced modern, for that time, electrical train formations for Hamburg Municipal Railways.

Despite the 1930s recession Linke-Hoffman created one of the most modern trains of that time - The Flying Silesian. During World War II the production of the company was dedicated to the army. During that time the company produced 12 special military train formations.

During the siege of Wrocław the production halls of the company were destroyed in bombings of the city. Post-war production was continued in different branches of Linke-Hofmann in Germany and Poland. Contemporary inheritors of Linke-Hofmann are Bombardier and Alstom.

Sebastian Leśniewski – Ausgewählte Aspekte des Waggonbaus in Deutschland am Beispiel der Breslauer Linke-Hofmann-Busch-Werke

Bis heute sind für den wirtschaftlichen Erfolg Innovation, Flexibilität bei der Produktion sowie etwas Glück unerlässlich. Dank dieser Eigenschaften konnten die Breslauer Linke-Hofmann-Busch-Werke in etwa zehn Dekaden, zwischen den Jahren 1830-1945, von einer kleinen Kutschenmanufaktur zu einem führenden Unternehmen auf dem deutschen Eisenbahnmarkt aufsteigen. 1871 wurde das noch kleine Familienunternehmen der Linke-Hofmann-Werke zur Eisenbahnaktiengesellschaft für Waggonbau umstrukturiert. Die Firma wuchs schnell dank der Geschäfte in der Zeit vor und während des Ersten Weltkriegs. Der Grund für das Wachstum war die deutsche Politik, die großen Wert auf den Besitz einer möglichst hohen Zahl an Waggons für militärische und transportbezogene Zwecke legte.

In dieser Zeit wurden auch die berühmten Linke-Hofmann-Sonderzüge für den deutschen Kaiser und seine Frau, die Hofzüge, gebaut. Im Auftrag der Preußischen Staatbahnen wurde spezielle Züge für die Bahnstrecken in die Sudeten mit einem Wittfeld-Antrieb (Batteriewagen) produziert. Die Werke stellten zudem auch die Züge für die Hamburger Hochbahn her. Trotz der weltweiten Rezession in den 1930ern wurden in der Firma die schnellsten Züge ihrer Zeit hergestellt wie der Fliegende Schlesier. Während des Zweiten Weltkrieges produzierte die Firma 12 spezielle Panzerzüge für die deutsche Armee.

Während der Kämpfe um Breslau und der Bombardierung der Stadt wurden die Produktionshallen der Linke-Hofmann-Werke größtenteils zerstört. Die Nachkriegsproduktion wurde in verschiedenen Filialen der Firma in West- und Ostdeutschland sowie in Volksrepublik Polen fortgesetzt. Die heutigen Nachfolger der Linke-Hofmann-Busch-Werke sind die Firmen Bombardier und Alstom.

Słowa kluczowe: peoducent wagonów, Linke-Hofmann, pociąg cesarski
Key words: rolling stock producers, Linke-Hofmann, emperor's train
Stichworte: Wagenproduzenten, Linke-Hofmann, Hofzug

Sebastian Leśniewski, absolwent Instytutu Historycznego oraz Katedry Etnologii i Antropologii Kulturowej Uniwersytetu Wrocławskiego na specjalizacjach: Regionalistyka, Dokumentacja konserwatorska zabytków oraz Stosunki międzynarodowe po 1815 roku. Praktyczne doświadczenie zawodowe zdobywał jako praktykant, stażysta i stypendysta w Muzeum Śląska Cieszyńskiego, Krajowym Urzędzie Opieki nad Zabytkami Landu Meklemburgia-Pomorze Przednie w Schwerinie, Muzeach Miasta Aschaffenburg, a także phanTECHNIKUM w Wismarze. Obecnie jest wolontariuszem naukowym w Muzeum Górnośląskim w Ratingen (Nadrenia Północna -Westfalia) w Dziale Współpracy i Wystaw, gdzie zajmuje się m.in. ekspozycją poświęconą dziejom kolei na Śląsku.

Patrick Starczewski

Przejmowanie zakładów przemysłowych przez Polaków we Wrocławiu na przykładzie Linke-Hofmann Werke w 1945 r.

1.

Kolejnictwo na Śląsku, jako jednej z dzielnic pruskich miało swój wyznacznik w nowo powstałej gałęzi gospodarki, a mianowicie w przemyśle produkującym tabor kolejowy. Można by stwierdzić, iż tylko pionierskie czasy początków kolei zmuszały do kupowania taboru w Anglii. Wystarczyła zaledwie niecała dekada, by niemieckie firmy same opracowały i produkowały lokomotywy. Z wagonami było o wiele prościej, toteż były dostępne niemalże „od ręki". Wśród wielu firm z tej branży powstałych na Dolnym Śląsku od lat czterdziestych XIX w., jedna szczególnie się zaznaczyła się w dziejach jego stolicy – Wrocławia. Tę firmą był powstały w 1839 r. zakład Gottfrieda Linkego, który zaczynając od rzemiosła kołodziejskiego, skończył na świetnie prosperującym przedsiębiorstwie przemysłowym. Zanim to się jednak stało, firma Linkego przejmowała inne zakłady przemysłu ciężkiego w bliższej i dalszej okolicy. Dziś można by określić ówczesne działania, jako konsolidacja czy koncentracja przemysłu, albo po prostu wrogie przejęcie. Firm kooperujących, przejętych lub działających w ramach konsorcjum LHW (*Linke-Hofmann Werke*) było sporo. To właśnie ten specyficzny układ wpłynął ostatecznie na wielkość firmy, jej mocy przerobowych, nagromadzonych maszyn i specjalistycznych urządzeń

przemysłowych. Zakłady LHW tym właśnie sposobem wpadły w wizjer służb wywiadowczych wszelkiego autoramentu i stały się też celem niemalże strategicznym nie tylko dla alianckiego lotnictwa bombowego, ale także polskiego wywiadu Armii Krajowej (AK), jak również Armii Czerwonej. Celem nadrzędnym Sowietów było oczywiście zdemontowanie firmy – jako trofeum wojennego. Celem wywiadu AK była implementacja tej potężnej firmy w struktury polskiego przemysłu, w razie spodziewanego zwycięstwa nad Wehrmachtem. Już wtedy sądzono, iż Górny i Dolny Śląsk zapewne przypadnie Polsce.

2.

Budowa linii kolejowych leżała w rękach tworzących się tzw. towarzystw na rzecz budowy kolei. Na Śląsku, pierwszym z nich, które rozpoczęło budowę torów na linii Wrocław – Oława było Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesiches Eisenbahngesellschaft*). To właśnie od tej spółki, wspomniany wrocławianin Gottfried Linke przyjął z niemałym ryzykiem dość pokaźne zamówienie na taczki i otwarte wagony na potrzeby budowy wspomnianej linii kolejowej. Firma szybko się rozwijała, przenosząc się w okolice Muchoboru – dzisiejszej południowo-zachodniej dzielnicy Wrocławia. W krótkim czasie od 1839 r. praktycznie większość tej części miasta została zajęta przez zakłady Linkego, firmy od niego zależne oraz kooperantów – takich jak np. firma produkująca technikę mocującą oraz śruby i nity – znany do dziś Archimedes.

Firma Linkego przejęła wkrótce przedsiębiorstwo braci Hofmanów oraz zakłady Ruffera, który produkował lokomotywy i tramwaje. Właśnie na dziale budowy lokomotyw tej ostatniej firmy zależało kierownictwu tego – potocznie już wówczas nazywanego Linke-Hofmann Werke[1] przedsiębiorstwa – najbardziej. Potem nastąpiło przejęcie wielu innych podobnych firm z branży maszynowej, jak np. Fabryki Wagonów Herbranda z Kolonii (*Waggonfabrik Aktien-Gesellschaft vormals P. Herbrand & Cie.*), Gossensa i Lochnera z Akwizgranu

1 Po pionierskim okresie i koncentracji produkcji na wagony towarowe, nastąpiło gwałtowne rozszerzenie portfolia produkcyjnego LHW: podjęto się budowy wagonów osobowych, tramwajów, bogato wyposażonych salonek, pociągu nadwornego dla cesarza niemieckiego, pociągu dla szacha Iranu, platform niskopodwoziowych do przewozu ciężkiego sprzętu wojskowego, dźwigów kolejowych, wagonów naprawczych, chłodni, cystern wszelkiego przeznaczenia, wagonów restauracyjnych i sypialnych, wagonów pocztowych z opancerzeniem, pociągów pancernych dla wojska, składów napędzanych silnikami elektrycznymi oraz spalinowymi, składów kolejek podmiejskich typu naziemnego i podziemnego (S-Bahn i U-Bahn), lokomotyw parowych różnego typu i zastosowania, składów wąskotorowych, ciągników gąsienicowych dla rolnictwa (*Rübezahl in aller Welt* – Werbeschrift 1933, sygn. DNBL: 1934 B 899), potężnych kotłów opromieniowanych na pył węglowy na licencji Betingtona (taki kocioł miała Elektrownia Szczecin: *LHB – Strahlungskessel*, 1930, sygn. DNB L 1934 B 898), wentylatorów i specjalnych przekładni dźwigowych dla górnictwa, wszelkich konstrukcji stalowych, maszyn papierniczych (*75 Jahre Füllnerwerk, Linke-Hofmann-Busch Werke 1929*, sygn. DNB L: Be 65 [8] oraz *Empfängerliste, Linke-Hofmann Werke Abt. Füllnerwerk*, 1936, sygn. DNB L: Be 65 [9]), silników okrętowych diesla, maszyn dla hut i walcowni, urządzeń dla cukrowni, agregatów prądotwórczych, a nawet wielkich samolotów wojskowych (R1 i R2 zob. *Flight – The Aircraft Egineer & Airships*, No. 562, 2 October 1919).

(*Waggonfabrik J. P. Gossens, Lochner & Co.*) czy Saksońskiej Fabryki Wagonów z Werdau (*Waggonfabrik Werdau AG*). Niektóre fuzje miały na celu zdobycie myśli technologicznej i doświadczenia. Inne przejęcia służyły tylko i wyłącznie eliminacji konkurencji, względnie nie przetrwały kryzysu końca lat trzydziestych. Wszystkie ekspansywne działania trwały od początku istnienia firmy i ustały wraz z przejęciem LHW przez potężne konsorcjum montażowo-zbrojeniowe Friedricha Flicka (*Friedrich Flick KG*)

Sytuacja na Dolnym Śląsku po przegranej przez Niemcy I wojnie światowej zaostrzyła się w wyniku kryzysu gospodarczego i politycznego. Reagując na niego kierownictwo LHW z racji restrukturyzacji, i dla „ucieczki do przodu" przejęło zakłady metalurgiczne i stalownie „Lauchhammer" w saksońskim miasteczku o tej samej nazwie. W owym czasie, przez kilka lat, LHW przyjęła nawet nową nazwę: Linke-Hofmann-Lauchhammer Werke. Ten krótki, niemalże trzyletni, mariaż miał na celu stworzenie konglomeratu, w którym LHW miałoby łatwy dostęp do półproduktów stalowych typu skuwki, odlewy, czy blachy. W 1926 r. ów związek z firmą Lauchhammer rozpadł się w niemałym zamieszaniu, bowiem obie firmy zaczęły się wzajemnie oskarżać o to, że w trakcie rozwiązania spółki miało dojść do nieprawidłowości finansowych. Okres wielkiego kryzysu przełomu lat dwudziestych i trzydziestych XX w. odbił swe piętno także na LHW, która musiała w tym czasie w ramach restrukturyzacji odsprzedać kilka fabryk – m.in. ważne zakłady budowy maszyn Füllnera (*Maschinenfabrik Füllner*) w Cieplicach koło Jeleniej Góry, produkujące maszyny papiernicze[2].

Il. 1. Linke-Hofmann Werke, zbiory Muzeum w Rybniku

2 U. Juncker, *Füllnerwerk in Bad Warmbrunn*, Bodnegg 2012

Wkrótce jednak, w 1928 r., nastąpiło połączenie LHW z firmą Wiliama Buscha z Budziszyna (*Bautzen*). Fabryka wagonów Busch miała również szybką i burzliwą karierę za sobą[3]. W efekcie połączenia tych firm w 1933 r. utworzono Linke-Hofmann-Busch Werke pod szyldem Spółki Akcyjnej dla Budowy Wagonów w Berlinie (*Aktiengesellschaft für Waggonbau-Werke*), kiedy to Friedrich Flick przejął ponad połowę akcji LHB. Ostatecznie i oficjalnie w 1941 r., firma dostała się w sieć powiązań potężnego koncernu F. Flicka[4]. Pod egidą tegoż koncernu pozostała aż do końca II wojny światowej. Bezpośrednio przed nią i w jej trakcie LHW oprócz wagonów[5], produkowało również wszelkiego rodzaju uzbrojenie w ramach Planu Czteroletniego nadzorowanego przez Hermanna Göringa[6].

Po zamknięciu przez Rosjan oblężenia Festung Breslau w lutym 1945 r.[7], LHW stała się „warsztatem naprawczym" twierdzy, remontując i przygotowując, wraz z pobliskimi zakładami FAMO (*FAMO-Werke*)[8] pojazdy opancerzone, w tym improwizowany pociąg pancerny „Poersel", i inne elementy uzbrojenia walczącego garnizonu[9]. Wcześniej, jesienią 1944 r. i zimą 1944/1945 r., część pracowników firmy wraz rodzinami oraz cenniejsze maszyny wywiezione zostały w głąb Rzeszy, co udało się zrobić jeszcze przed zamknięciem przez Rosjan pierścienia wokół miasta. Wywieziono lub zniszczono też prawdopodobnie większość archiwum zakładowego oraz dokumentacji technicznej. Część parku maszynowego firmy ukrywano w mniejszych firmach ulokowanych w Sudetach, gdzie Niemcy planowali przenieść część strategicznie ważnej produkcji zbrojeniowej. Także sporo prawie nowych obrabiarek z Wrocławia trafiło do zakładów Schönebeck[10] nad Łabą, a część nawet do firm w okolicach Drezna.

3 Fabryka powstała już 1846 r. jako odlewnia żelaza von Petzold, od 1872 r. działała jako *Maschinenfabrik Melzer & Co. KG,* fabryka przejęta przez *Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für Elektrische Bahnen vormals W.C.F. Busch*, w 1903 r. przemianowana na *Waggon- und Maschinenfabrik Aktiengeselschaft vorm. Busch* z siedzibą główną w Budziszynie od 1912 r., zakupiono firmę *Zwickauer Fahrzeugbetrieb vorm Schuman AG* w 1917 r. a 1921 r. przejęcie i stopniowe osadzenie w firmie Busch fabryki wagonów w Weimarze. W 1928 r. połączenie z Linke-Hofmann Werke.

4 Zob. K.C. Priemel, *Flick – eine Konzerngeschichte vom Kaiserreich bis zur Bundesrepublik*, Göttingen 2007, s. 204.

5 Zob. *120 Jahre Linke Hofmann Busch,* Bd. 1, b.a., Salzgitter Watenstedt 1959, s. 57. Ugoda podpisana pomiędzy LHW i Henschelem oraz Kruppem, dawała tym ostatnim niemalże monopol na budowanie lokomotyw. LHW przejął kwotowe udziały kolei na produkcję wagonów.

6 U. Hörster-Philipps, *Im Schatten des großen Geldes – Flick-Konzern und Politik*, Köln 1985, s. 136

7 D. Koreś, *Dolny Śląsk w niemieckich i sowieckich koncepcjach operacyjnych (styczeń–luty 1945 r.)*, [w:] *Festung Breslau 1945 – Historia i Pamięć*, red. T. Głowiński, Wrocław 2009, s. 31 i nast., oraz M. Lebel. *Zamknięcie pierścienia oblężenia wokół Wrocławia oraz próby jego przełamania 8-14 lutego oraz 6 maja 1945 r.*, [w:] *Festung Breslau 1945 – Nieznany obraz*, red. T. Głowiński, Wrocław 2013.

8 FAMO-Werke była wcześniej oddziałem produkcji maszyn Linke-Hofmann. W listopadzie 1935 r. w ramach restrukturyzacji odsprzedano ten dział firmie Junkers za 4,7 mln RM.

9 H. von Ahlfen, H. Niehoff, *Festung Breslau w ogniu*, oprac. T. Głowiński, Wrocław 2008, s. 129 i nast.

10 Nie bez powodu to właśnie w Schönbeck powstały powojenne *IFA-Fahrzeugwerke Schönebeck/Elbe*, które na planach technicznych z wrocławskiego FAMO-Werke produkowały

3.

Po przewlekłych i ciężkich walkach trwających pełne trzy miesiące twierdza Wrocławia skapitulowała 6 maja 1945 r. Tuż po ogłoszeniu kapitulacji jej garnizonu, jeszcze w atmosferze płonącego i plądrowanego miasta, specjalne oddziały Armii Czerwonej rozpoczęły, pod okiem fachowców, demontaż ocalałych w mieście zakładów przemysłowych, a z tych największe było oczywiście LHW. Ten moment zdaje się być niebywale ciekawy i kontrowersyjny. Bowiem świadkowie wspominają, że z drugiej strony specjalni wysłannicy polscy, przybyli do Wrocławia w chwilę po poddaniu się twierdzy, także weszli na teren zakładów LHW[11]. Lecz nim do tego doszło, warto też wspomnieć, iż sami Polacy interesowali się tą fabryką już dużo wcześniej.

Zakłady LHW już od niemalże połowy trwania II wojny światowej były w kręgu zainteresowania Polaków. Szczególnie AK czyniła wielkie starania, aby poddać dokładnej analizie znaczniejsze zakłady przemysłowe Dolnego Śląska, który, jak zakładano, po zakończeniu wojny miał zostać przyłączony do Polski. W związku z tym tajni agenci AK starali się za wszelką cenę dostać się na teren zakładów LHW, co w końcu się udało aż dwa razy[12]. Opracowano wtedy dokładne mapy i plany hal LHW oraz starano się dzięki pracy wywiadowczej poznać portfolio produkcyjne zakładów. Specjalne oddziały AK/OP (Ochrona Przemysłu) kompletowały nawet potencjalną kadrę kierowniczą, która po wyzwoleniu Wrocławia miałaby niemalże natychmiast rozpocząć uruchamianie produkcji. Wszystkich dobrych fachowców pozyskano z byłych warszawskich zakładów produkcji taboru kolejowego „Lilpop, Rau i Loewenstein" (LRL), które po zajęciu Warszawy zostały przez Niemców włączone do koncernu Hermanna Göringa. Zamysły, aby LHW po wojnie znalazły się w polskich rękach, pojawiły się w Delegaturze Rządu Polskiego na Kraj[13].

Tak jednak się nie stało, bowiem Powstanie Warszawskie udaremniło te zamiary. Przede wszystkim rozproszyła się potencjalna polska załoga dla LHW, która składać się miała z byłych „Lilpopowców". Część nich zginęła w Powstaniu Warszawskim, część została wywieziona przez Niemców z resztą specjalistycznej kadry warszawskich zakładów do Rzeszy, a część uległa rozproszeniu w trakcie zawieruchy wojennej. Także fakt, że na ziemie polskie wkroczyli Sowieci, a nie alianci zachodni, zmieniał diametralnie plany przygotowywane w strukturach polskiego państwa podziemnego. W Polsce, na wzorzec innych państw sowieckich, tworzyła się nowa rzeczywistość polityczna – nastawał czas

niemalże identyczne ciągniki gąsienicowe typu „Rübenzahl" – pol. „Liczyrzepa". Była to potem jedyna fabryka ciągników w NRD.

11 A. Oryński, *Znane i nieznane fakty z dziejów PAFAWAGU w relacji Stanisława Komorowskiego i Tadeusza Oryńskiego*, „Nauki społeczne – social sciences", t. 1, 2012.

12 Przedostanie się na teren LHW umożliwił potajemnie jeden z wysoko postawionych pracowników tej firmy. Na teren zakładów weszli wtedy Jerzy Klarner i Gustaw Zieleniecki. Takich wywiadów przeprowadzono prawdopodobnie kilka, niemalże pewne są dwa takie przypadki – jak wspominał jeden z późniejszych dyrektorów PAFAWAGu – S. Komorowski, zob.: A. Oryński, *Znane i nieznane fakty z dziejów PAFAWAGU...*

13 Tamże, s. 176

komunizmu, zwanego później „realnym socjalizmem". Znaczna część społeczeństwa polskiego, zmęczona wojną i pięcioletnim koszmarem okupacji niemieckiej, podjęła współpracę z nowymi komunistycznymi władzami. Wśród nich dużą grupę stanowiła przedwojenna kadra techniczna, której przedstawiciele wierzyli, że niezależnie od władzy, będzie im dane odbudowanie Polski jako kraju nowoczesnego i sprawnie funkcjonującego Z tej grupy wywodziły się kluczowe dla powojennej historii wrocławskich zakładów LHW postacie inżynierów: Mikołaj Gutowski[14] i Stanisław Komorowski[15], którzy wiosną 1945 r. znaleźli się w Południowym Zjednoczeniu Przemysłu Metalowego w Katowicach, a które to zjednoczenie miało objąć swą aktywnością włączany do Polski Wrocław. Lecz Wrocław, jeszcze wtedy gdy szykowano te plany, bronił się zaciekle i skutecznie[16].

Po trzech miesiącach krwawych walk Wrocław został kompletnie zrujnowany[17]. Miasto uległo zniszczeniu w 68%, a w dzielnicach południowych i wschodnich, gdzie toczyły się walki, a także w zbombardowanej, wschodniej części Starego Miasta, zniszczenia sięgały 90%[18]. Zniszczeniu uległo wiele zakładów przemysłowych – w tym kluczowe dla miasta jako ośrodka przemysłowego LHW, wraz z należącymi do Junkersa zakładami FAMO-Werke. Jednak niezależnie od skali zniszczeń, to co ocalało do kapitulacji wrocławskiej twierdzy, stało się w pierwszej kolejności łupem Armii Czerwonej, która dosłownie od 6 maja 1945 r. rozpoczęła grabież miasta. Szczególnie w tym względzie dały się we znaki tzw. trofiejne bataliony, które bezpośrednio po zakończeniu walk rozpoczęły planowy i sukcesywny demontaż infrastruktury miejskiej, w tym oczywiście urządzeń przemysłowych w ocalałych zakładach[19]. Wszelkie dobra na zajętych przez Sowietów ziemiach niemieckich, także tych które wejść miały w skład państwa polskiego, po ustaniu działań wojennych uważano za własność ZSRR, w którego imieniu oddziały Armii Czerwonej zabierały co cenniejsze zakłady i znajdujące się w nich urządzenia oraz elementy infrastruktury.

14 Mikołaj Gutowski – związany z konspiracyjnym Biurem Wojskowym ds. Przemysłu, przy Komendzie Głównej (KG) ZWZ/AK, były szef Południowego Zjednoczenia Przemysłu Metalowego w Katowicach. Od 13 czerwca 1946 r. szef SIMP na Dolny Śląsk. Były szef warszawskich zakładów „Lilpop, Rau i Loewenstein".

15 Stanisław Maurycy Komorowski – urodzony w Paryżu w 1917 r. syn Jerzego Komorowskiego, szefa fabryki Lilpop, Rau i Loewenstein, bliski współpracownik Mikołaja Gutowskiego, związany z Biurem Wojskowym Przemysłu przy Szefostwie Biur Wojskowych KG ZWZ/AK, od lutego 1945 r. przy grupie Operacyjnej „Górny Śląsk" i Centrali Żelaza i Stali w Katowicach, szef sztabu Grupy Operacyjnej „Dolny Śląsk", pełnomocnik Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów (KERM), szef przyszłego PAFAWAG-u, pracownik sekretariatu przy Komisji Ekonomicznej ds. Afryki z ramienia ONZ, Profesor na Wydziale Geograficznym UW, wielokrotnie odznaczony, m.in. Złoty Krzyż Zasługi, Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polskie i wiele innych.

16 A. Oryński, *Znane i nieznane fakty z dziejów PAFAWAGU...*

17 Por. K Jonca, A. Konieczny, *W płonącym Wrocławiu*, „Odra" 1961, nr 3, s. 7 i nast.; P. Peikert, *Kronika dni oblężenia 22 I – 6 V 1945*, red. K. Jonca, A. Konieczny, Wrocław 1984.

18 D. Przyłęcka, *Nie od razu Wrocław odbudowano. Plany zagospodarowania przestrzennego, koncepcje oraz projekty urbanistyczne i architektoniczne a ich realizacja w latach 1945–1989*, Wrocław 2012, s. 60 i nast.

19 Relacje demontażu LHW wg Wernera Ernsta, list W. Ernsta do H.G.W. Gleissa z 14 lipca 1995 r., *Breslauer Apokokalypse 1945*, red. H. G. W. Gleiss, Rosenheim 1997, Bd. 9, s. 252.

Traktowano to jako naturalne, choć nie zasądzone, reparacje wojenne. Taki intensywny rabunek trwał we Wrocławiu około miesiąca. W niektórych przypadkach, np. cennych obiektów, dłużej; zwłaszcza kiedy stało się wiadomym, że Dolny Śląsk miał przypaść ostatecznie Polsce.

4.

W opublikowanych wspomnieniach pojawiają się różne daty przejęcia LHW przez polską administrację po kapitulacji Festung Breslau. Musiało to się zdarzyć ok. 17 lipca 1945 r., jak wynika z protokołu i relacji Zbigniewa Wojciechowskiego, który jako młodociany przybył do Wrocławia ze swym ojcem[20]. Inną informacje podaje Zofia Szapajtis, a mianowicie przejęcie mogło by się odbyć 5 lipca 1945 r. – a więc prawie dwa tygodnie wcześniej[21].

Odmiennie wspomina owe czasy Tadeusz Oryński, którego relacje spisał przed śmiercią jego syn[22]. Jego zdaniem już 19 czerwca 1945 r. przedstawiciel rządu polskiego przy sztabie wojskowym Frontu Ukraińskiego wydał S. Komorowskiemu polecenie i odpowiednie dokumenty na zajęcie zakładów LHW. Data podpisania rozkazu przez gen. Georigija Malenkowa (późniejszego szefa komisji ds. demontaży) to 17 czerwca tego roku, a termin przejęcia zakładów został w nim wyznaczony na 7 lipca 1945 r. Jednakże do tego czasu zakłady LHW zostały niemalże w całości zdemontowane przez Sowietów. Ważną informacją jest tu fakt działania S. Komorowskiego z polecenia zaprzyjaźnionego M. Gutowskiego, szefa Zjednoczenia Przemysłu Metalowego w Katowicach. M. Gutowski starał się, jak tylko mógł, aby znajomych sobie „Lilpopowców" doraźnie zatrudniać w Zjednoczeniu, aby tym sposobem stworzyć sobie przyszłe kadry zarządzające polskim przemysłem ciężkim.

S. Komorowski podjął się ryzykownej wyprawy do Wrocławia tuż po jego kapitulacji i wszedł na teren byłych zakładów LHW już 11 maja 1945 r. Przyjechał on w tym samym autobusie co pionierska ekipa socjalistycznego działacza Bolesława Drobnera – który, z poparciem komunistów, został wkrótce prezydenta Wrocławia. Ku wielkiemu zdziwieniu S. Komorowskiego, jeszcze podczas podróży, wytłumaczono mu, iż Drobner miał inne zamysły nie tylko wobec LHW, ale i innych zakładów przemysłowych we Wrocławiu. Planował on by stworzyć coś w rodzaju samowystarczalnej komuny na miejsce magistratu, tak aby wszystkie środki produkcji w mieście podlegały bezpośrednio kierownictwu tej komuny – tj. samemu Drobnerowi. Komorowski wspominał: *postanowiłem szukać innego oparcia niż ten zarząd z bajki marksistowskiej*[23].

20 Wywiad ze Zbigniewem Wojciechowskim z maja/czerwca 2016 r. we Wrocławiu. Pan Z. Wojciechowski twierdzi, iż protokół przekazania fabryki LHW Polakom przez Sowietów przetrwał do momentu prywatyzacji PAFAWAGu w latach dziewięćdziesiątych. Wtedy spora cześć archiwum przepadła.

21 Z. Szapajtis, *Załoga państwowej fabryki wagonów we Wrocławiu*, „Rocznik Wrocławski", t. III/IV, 1959/1960, s. 269.

22 A. Oryński, *Znane i nieznane fakty z dziejów PAFAWAGU...*

23 Tamże, s. 178.

S. Komorowski jako jeden z pierwszych Polaków ujrzał zniszczone baraki przyzakładowego podobozu koncentracyjnego przy LHW naprzeciw hal Rw 7, Rv 5 i Rw 1. W tym ostatnim mieściła się montażownia i specjalistyczna spawalnia dziobów do rakiet V2. S. Komorowski wspomina również, iż część papierów i planów technicznych leżało rozrzuconych po całej hali. Był to pierwszy i ostatni taki widok, jaki zobaczył polski przedstawiciel, wszystko bowiem wkrótce wywieźli żołnierze Armii Czerwonej, twierdząc później, iż nic takiego w tej fabryce się nie znajdowało, bo wszystko wywieźli wcześniej Niemcy[24].

O procesie fabrykowania elementów do rakiet V2 we wrocławskich zakładach LHW w czasie wojny dowiedzieć się można było od ówczesnego naocznego świadka – dr. inż. Oswalda Putze[25], który był szefem biura konstrukcyjnego całego LHW. Pod kryptonimem „A 4-Programm" kryła się produkcja silnika do rakiet V2, choć, co ciekawe, S. Komorowski wspomina raczej o dziobach rakiet. W wypowiedzi dr. Putze czytamy później, iż LHW miała aż 70% udziału w tym tajnym programie. Zatem jest to niemalże pewne, że inż. Komorowski musiał dobrze zakwalifikować zastane w LHW elementy rakiet, chociaż wiadomym jest, że LHW brała także udział w programie „Wasserfall" oraz kilku innych pracach badawczych nad prototypami rakiet[26].

S. Komorowski otrzymał 12 maja 1945 r. formalne kierownictwo nad przejmowanym LHW, co dawało mu oficjalne prawo występowania w imieniu polskiej administracji w mieście. 17 maja 1945 r. pojawiła się tu również ekipa Zjednoczenia pod przywództwem Czesława Michalaka[27]. On i jego ludzie byli również byłymi pracownikami zrównanego z ziemią przedsiębiorstwa „Lilpopa" w Warszawie. Wsparli oni Tadeusza Oryńskiego i S. Komorowskiego przy sporządzaniu inwentaryzacji zakładu. Sprawdzano infrastrukturę kanalizacyjną, sieć torową, okablowanie i sieć wodną, co było bardzo trudne, choć zabezpieczono część planów przedsiębiorstwa. W pierwszych dniach czerwca 1945 r. przewieziono całą tę dokumentację do siedziby Grupy Operacyjnej przy ówczesnej ul. Nowotki 15 (dziś ulica Krupnicza).

24 Tamże.

25 Sam Oswald Putze przyznaje, że odwiedził nawet osobiście Peenemünde i tam prawdopodobnie spotkał się z Wernherem von Braunem i generałem Waltherem Dornbergerem, twórcami tej broni. Miesięcznie fabryka miała produkować w granicach 900 szt., a produkcja musiała się zmieścić na 8 tys. m^2, jak szczegółowo opisał to dr Putze. *120 Jahre Linke Hofmann Busch...* od s. 106

26 Planowano przenieść część utajnionej produkcji do twierdzy srebrnogórskiej, lecz nie wystarczyło już czasu. Stworzona do specjalnych zleceń firma-córka LHW o nazwie Peterbau GmbH miała również zadanie, by przenieść całą linie produkcyjną z Wrocławia do Nordhausen w górach Harzu, co według dr. Putze się udało: *tak, że żadne ważne dokumenty i plany nie wpadły w ręce Rosjan i Polaków*; *120 Jahre Linke Hofmann Busch...*, s. 109–111.

27 Czesław Michalak, polski inżynier, były pracownik warszawskich zakładów „Lilpop, Rau i Loewenstein", prawdopodobnie to on dokonał pierwszej inwentaryzacji budynków, urządzeń i maszyn po byłych LHW.

5.

Najważniejszym momentem przy odradzaniu się LHW z popiołów wojennych pod nowym polskim zarządem było pojawienie się w fabryce Sowietów, którzy przybyli do niej 12 czerwca 1945 r. Nieznany liczbowo oddział „trofiejny" z nieznanym z nazwiska generałem chciał zająć całe zakłady LHW, aby je w całości zdemontować. Rozmowa, choć rzeczowa, S. Komorowskiego z przybyszem nie przyniosła żadnego skutku. Udało się natomiast wynegocjować wspólne stanowisko, aby sporządzić protokół przekazania zakładu wraz ze spisem maszyn. W tym momencie S. Komorowski postąpił słusznie i przewidywalnie, lecz na nic się to nie zdało, ponieważ po akcji demontażu, Rosjanie zarzekali się, iż fabryka była pusta.

Po tym spotkaniu S. Komorowski udał się bezzwłocznie z ramienia Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów do Gliwic, gdzie przy sztabie 1. i 4. Frontu Ukraińskiego działał pułkownik Eugeniusz Szyr[28], jako pełnomocnik polskiego rządu z Warszawy. Celem tej wizyty było oczywiście zatrzymanie dalszych demontaży w LHW, a przy tym i dewastacji zastanego przez Polaków mienia przemysłowego. Pułkownik E. Szyr u Sowietów oczywiście nic nie zdziałał. Wywózka sprzętu przemysłowego LHW stała się faktem.

Na domiar złego okazało się, że nowa polska administracja komunistyczna nie była przychylna, teoretycznie swoim, Grupom Operacyjnym, w których skład wchodziło sporo przedwojennych fachowców. Jak już wspomniano, B. Drobner wymyślił nową koncepcję sposobu zagospodarowania Wrocławia, która niewiele miała wspólnego z odbudową miasta w rozumieniu technicznym. Miała, jak pisano, być to samowystarczalna komuna z kilkoma kluczowymi, przynoszącymi spore zyski, zakładami przemysłowymi. Do tego celu B. Drobner chciał sobie nawet sam wynegocjować pół zakładu LHW od szefa sowieckich oddziałów „trofiejnych". Jednakże strona sowiecka nie była do takich rozmów upoważniona, a S. Komorowski stanowczo protestował przeciwko jakimkolwiek pertraktacjom prowadzonym w takim duchu. Zwłaszcza, że sprawy odbudowy i mienia przemysłowego poniemieckiego omawiano na szczeblu rządowym[29].

19 czerwca 1945 r. płk. E. Szyr, jako pełnomocnik rządu warszawskiego przy sztabie 1. i 4. Frontu Ukraińskiego, wystawił S. Komorowskiemu pełnomocnictwo do zajęcia i zagospodarowania byłych zakładów LHW. Pełnomocnictwo te było poparte rozkazem gen. Malenkowa z 27 czerwca 1945 r., w którym wyraźnie zaznaczono, iż datę przekazania zakładów stronie polskiej ustala się na 7 lipca 1945 r. Tego dnia inż. S. Komorowski pojawił się w asyście tłumacza oraz zorganizowanej już straży przemysłowej w zakładach LHW. Rosjanie dokonywali już wtedy ostatnich załadunków, a „trofiejny" porucznik koniecznie

28 Eugeniusz Szyr (1915–2000), polski komunista, major Ludowego Wojska Polskiego (LWP), przed II wojną światową komisarz polityczny w Hiszpanii, w trakcie wojny więziony w Algierii, po wkroczeniu tam Amerykanów wyjechał do ZSRR, wstąpił do LWP, zaangażowany w aparat polityczny, po wojnie wielokrotnie odznaczany, kierował resortem przemysłu w komunistycznych rządach w Polsce.

29 A. Oryński, *Znane i nieznane fakty z dziejów PAFAWAGU...*, s. 180.

chciał jeszcze zdemontować dużą i bardzo ważną maszynę. W napiętej sytuacji, porucznik sowiecki, po odczytaniu mu rozkazu G. Malenkowa sam się oddalił, widząc nadchodzącą, uzbrojoną polska straż przemysłową. S. Komorowski podaje, że ostatnie zdanie rozkazu brzmiało: *Przekazać zakład 7 lipca, wykorzystać czas,* co można zinterpretować jako *zdemontować, ile się da*. S. Komorowski przez trzy dni nalegał, aby część maszyn zwrócono, powołując się przy tym na postanowienia obu rządów. Poza tym chciał on bardzo mieć protokół zdawczo-odbiorczy, którego strona rosyjska nie chciała absolutnie podpisać, choć w końcu uległa[30].

Ponowna inwentaryzacja przez stronę polską została przeprowadzona szybko i sprawnie, co było w zasadniczej mierze efektem tego, że nie było już czego spisywać. Pozostało na miejscu kilka największych pras hydraulicznych, których ze względu na rozmiary i masę Sowieci nie dali rady ruszyć z miejsca. Resztę po prostu wywieziono[31].

Spis maszyn z początków maja 1945 r, jak i protokoły zdawczo-odbiorcze podpisane wreszcie przez Sowietów, stanowiły najważniejszy materiał dowodowy w tej sprawie. Strona polska próbowała interweniować w sowieckiej Komendzie Zdobyczy Wojennych w Bytomiu, ale rozmowy na ten temat w ich trakcie przeniesiono do Legnicy, gdzie stacjonował marszałek Konstanty Rokossowski, który według S. Komorowskiego był obecny przy tych rozmowach. W związku z tym ustalono, aby powołać sześcioosobową komisję z ramienia KERM (do której oddelegowano właśnie S. Komorowskiego) i spotkać się z generałem Iwanowskim w celu rozpoznania sytuacji zaistniałej w byłych zakładach LHW.

Po stwierdzeniu braków w protokołach zdawczo-odbiorczych, postanowiono, że Polacy będą mogli sobie wybrać podobne maszyny w okupowanej przez Sowietów części Niemiec, ponieważ te z LHW zostały już wysłane w niewiadomym kierunku. Trzy transporty takich wybranych w innych niemieckich przedsiębiorstwach maszyn przyjechały po około dwóch tygodniach do Wrocławia, jak zapamiętał S. Komorowski[32].

Z tego niekompletnego jeszcze parku maszynowego udało się już 1945 r. stworzyć pierwsze linie produkcyjne i rozpocząć produkcję pierwszych węglarek, podczas gdy część zakładu wciąż jeszcze odgruzowywano. Pierwsze wagony w oparciu o oryginalne niemieckie plany zostały wykonane polskimi rękami, ale pod nadzorem technicznym pozostałej we Wrocławiu niemieckiej grupy fachowców, którym nie pozwolono zbyt szybko wyjechać na zachód. Większość z tych „polskich" inżynierów rekrutowała się z niemieckiego FAMO-Werke[33] oraz właśnie byłych zakładów LHW.

30 Tamże, s. 180–181.
31 Chodzi tu o ciężkie, pięciocylindrowe prasy o nacisku ca. 2000 ton, które były nieodzowne przy produkcji wagonów. Co więcej, brak takich maszyn kompletnie unieruchamiał produkcję elementów nośnych wózków wagonowych.
32 A. Oryński, *Znane i nieznane fakty z dziejów PAFAWAGU...*
33 Zeznanie ojca Knuta-Petera Tix'a. Wolfsburg 26 lutego 2017 r., wywiad epistolarny z K.P. Tix z lutego 2017 r.

Tak dawne LHW stawało się polskim „PAFAWAG", a na miejscu dawnej firmy FAMO-Werke powstawał drugi polski zakład, który mocno się zakorzenił w świadomości Wrocławian – chodzi tu o słynny DOLMEL[34].

Bibliografia

Wywiad epistolarny z K.P. Tix z lutego 2017 r.
Zeznanie ojca Knuta-Petera Tix'a. Wolfsburg 26 lutego 2017 r.

„Flight – The Aircraft Egineer & Airships" 1919.

120 Jahre Linke Hofmann Busch, Bd. 1, b.a., Salzgitter Watenstedt 1959.
75 Jahre Füllnerwerk, Linke-Hofmann-Busch Werke 1929.
Ahlfen von, H., Niehoff H., *Festung Breslau w ogniu,* oprac. T. Głowiński, Wrocław 2008.
Breslauer Apokokalypse 1945, red. H. G. W. Gleiss, Rosenheim 1997, Bd. 9.
Empfängerliste, Linke-Hofmann Werke Abt. Füllnerwerk, 1936.
Festung Breslau 1945 – Historia i Pamięć, red. T. Głowiński, Wrocław 2009.
Festung Breslau 1945 – Nieznany obraz, red. T Głowiński, Wrocław 2013.
Hörster-Philipps U., *Im Schatten des großen Geldes – Flick-Konzern und Politik*, Köln 1985.
Jonca K, Konieczny A., *W płonącym Wrocławiu*, „Odra" 1961, nr 3.
Juncker U., *Füllnerwerk in Bad Warmbrunn*, Bodnegg 2012.
LHB – *Strahlungskessel*, 1930.
Oryński A., *Znane i nieznane fakty z dziejów PAFAWAGU w relacji Stanisława Komorowskiego i Tadeusza Oryńskiego*, „Nauki Społeczne – Social Sciences", t. 1, 2012.
Peikert P., *Kronika dni oblężenia 22 I – 6 V 1945*, red. K. Jonca, A. Konieczny, Wrocław 1984.
Priemel K. C., *Flick – eine Konzerngeschichte vom Kaiserreich bis zur Bundesrepublik*, Göttingen 2007.
Przyłęcka D., *Nie od razu Wrocław odbudowano. Plany zagospodarowania przestrzennego, koncepcje oraz projekty urbanistyczne i architektoniczne a ich realizacja w latach 1945–1989*, Wrocław 2012.
Rübezahl in aller Welt – Werbeschrift 1933.
Szapajtis Z., *Załoga państwowej fabryki wagonów we Wrocławiu*, „Rocznik Wrocławski", t. III/IV, 1959/1960.

http://dolny-slask.org.pl/3562872,foto.html?idEntity=509000, 02.08.2017.

Patrick Starczewski – Acquisition of industrial plants in Wrocław by Polish State, at the example of Linke-Hofman Werke in 1945

The most recognisable, and, at the same time, the biggest company in Wrocław was Linke-Hofmann Werke – later Polish PAFAWAG. The company was set up in 1839, and its founder was Gottfried Linke, who started as wheelwright and ended managing a prosperous industrial plant. Linke's small company for decades had acquired other companies, thanks to which it grew to become the giant of German railway and military industries. Linke-Hofmann Werke became an attractive gain for the Red army, although the company itself was to be in Polish industrial administration. Poles took over the company which had been partially relocated by Wehrmacht and looted by the Soviets. Poles instantly began the pioneering reconstruction of one of the biggest rolling stock factories in Europe

34 FAMO-Werke zostały kompletnie zniszczone podczas oblężenia Festung Breslau, a po wojnie, decyzją ministra przemysłu i handlu z 14 maja 1947 r., nadano temu zakładowi nową nazwę: Fabrykę Wielkich Maszyn Elektrycznych w ramach Zjednoczenia Przemysłu Maszyn Elektrycznych – popularnie zwany później DOLMEL-em; http://dolny-slask.org.pl/3562872,foto.html?idEntity=509000, 2.08.2017.

Przemysław Starczewski – Übernahme von industriellen Werken durch Polen in Breslau am Beispiel der Linke-Hofmann-Werke im Jahr 1945

Die Linke-Hofmann-Werke gehörten zu den bekanntesten und größten Unternehmen Breslaus. Die Firma war 1839 von Gottfried Linke gegründet worden, der als Stellmacher anfing und als Besitzer eines erfolgreichen Industrieunternehmens endete. Die anfangs noch kleine Firma Linke hat im Laufe der Zeit andere Unternehmen übernommen und wurde dadurch zu einem Marktführer in der Eisenbahn- und Rüstungsindustrie. Das Unternehmen war eine attraktive Kriegsbeute für die sowjetische Armee, obwohl die Firma unter polnische Industrieverwaltung gestellt werden sollte. Die Linke-Hofmann-Werke, die teilweise durch die Wehrmacht verlagert, dann während der Kämpfe um Breslau stark zerstört und danach von den Sowjets geplündert worden waren, wurden schließlich in polnische Verwaltung übernommen, die unter dem Namen PAFAWAG (PAństwowa FAbryka WAGonów – Staatliche Wagonfabrik) fast unmittelbar mit dem Wiederaufbau einer der größten Fabriken für Eisenbahnfahrzeugbau Europas begann.

Słowa kluczowe: Linke-Hofmann Werke, Dolny Śląsk, wagony towarowe, PAFAWAG, historia kolei, historia gospodarcza, II wojna światowa
Key words: Linke-Hofmann Werke, Lower Silesia, rolling Stock, PAFAWAG, railway history, economic history, WWII
Stichworte: Linke-Hofmann-Werke, Demontage, Industrie, Niederschlesien, Eisenbahnwagen, PAFAWAG, Eisenbahngeschichte, Wirtschaftgeschichte, Zweite Weltkrieg

Patrick Starczewski, doktorant Instytutu Historycznego Uniwersytetu Wrocławskiego. Główne kierunki badawcze to historia przemysłu na Dolnym Śląsku, znaczenie przemysłu rejencji wrocławskiej dla Prus i III Rzeszy w kontekście rozwoju przemysłu, wysiłku produkcji zbrojeniowej oraz pracy przymusowej. Ważnym aspektem badań jest też kolejnictwo, jego znaczenie strategiczne dla Śląska oraz dla Niemiec. Szczególną uwagą autor przywiązuje do tradycji przemysłu taboru kolejowego we Wrocławiu. Stypendysta KAAD (Bonn), Instytutu Herdera w Marburgu czy też Deutsche Nationalstiftung. (Stypendium im. Fritza Sterna).

Daniel Załuski, Sylwia Rzepnicka

Historia budowy i reaktywacji Kolei Kokoszkowskiej w postaci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Wstęp

W artykule została przedstawiona historia budowy Kolei Kokoszkowskiej (otwarcie w 1914 r. i zburzenie w 1945 r.), jej znaczenie dla powiązań przestrzennych Wolnego Miasta Gdańsk (WMG) i polskich Kaszub, próba jej reaktywacji w związku z rozwojem aglomeracji trójmiejskiej w II połowie XX w. i ostatecznie budowa po jej śladzie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) na początku XXI w. W artykule poruszono zagadnienia związane ze sporami politycznymi samorządowców lokalnych i wojewódzkich, dyskusjami środowisk transportowych i konserwatorskich oraz lokalnej społeczności. Opisano pozytywne i negatywne skutki przestrzenne, organizacyjne i społeczne, wynikłe z przyjętych kompromisów dla zrealizowanej linii. Przedstawiono również planowane zamierzenia inwestycyjne w ramach rozbudowy PKM.

Historia Kolei Kokoszkowskiej

Budowa Kolei Wschodniej (*Königliche Ostbahn*) – linii kolejowej z Berlina do Królewca z odgałęzieniem do Gdańska zapoczątkowała rozwój transportu

kolejowego na Pomorzu. Pierwszy pociąg do Gdańska przybył w 1852 r.[1] W ciągu 70 lat powstały kolejne, liczne połączenia umożliwiające szybszy transport regionalny oraz krajowy. Jedną z drugorzędnych tras dla rozwoju aglomeracji był odcinek wiodący na Kaszuby. Połączenia z Gdańska do Kartuz przez Pruszcz Gdański i Starą Piłę (1883–1886) oraz przez Pszczółki do Kościerzyny (1884–1885) były inwestycjami kapitału prywatnego. Do ich budowy zastosowano małe promienie łuków poziomych i znaczne pochylenia podłużne na trasie, co powodowało wydłużenie czasu przejazdu[2]. Naturalnym rozwiązaniem wydawało się połączenie kolejnych kaszubskich wsi, które mogło znacząco poprawić możliwości transportowe w okolicach Gdańska pod względem przewozu towarów oraz turystyki lokalnej. Już w tamtych czasach widziano potrzebę utworzenia systemu kolei podmiejskich, więc rozpoczęto szczegółowe analizy i planowanie.

Pierwotny pomysł zakładał utworzenie wąskotorowej linii towarowej, ale już w 1906 r. rozważano realizację normalnotorowej trasy Wrzeszcz – Stara Piła – Kartuzy. Ustawą Parlamentu Pruskiego z 28 lipca 1909 r. zatwierdzono ostatecznie budowę linii Wrzeszcz – Stara Piła z budżetem 6 780 000 mk[3]. Odcinek planowano połączyć z istniejącą linią Pruszcz Gdański – Kartuzy. Początkowo zakładano wykonanie przystanków: Gdańsk, Wrzeszcz, Kiełpinek, Kokoszki, Leźno i Stara Piła. Przyjęcie ustawy umożliwiło rozpoczęcie pozyskiwania gruntów pod nową inwestycję, która oprócz poprawy komunikacji pasażerskiej miała poszerzyć rynek zbytu dla lokalnych cegielni.

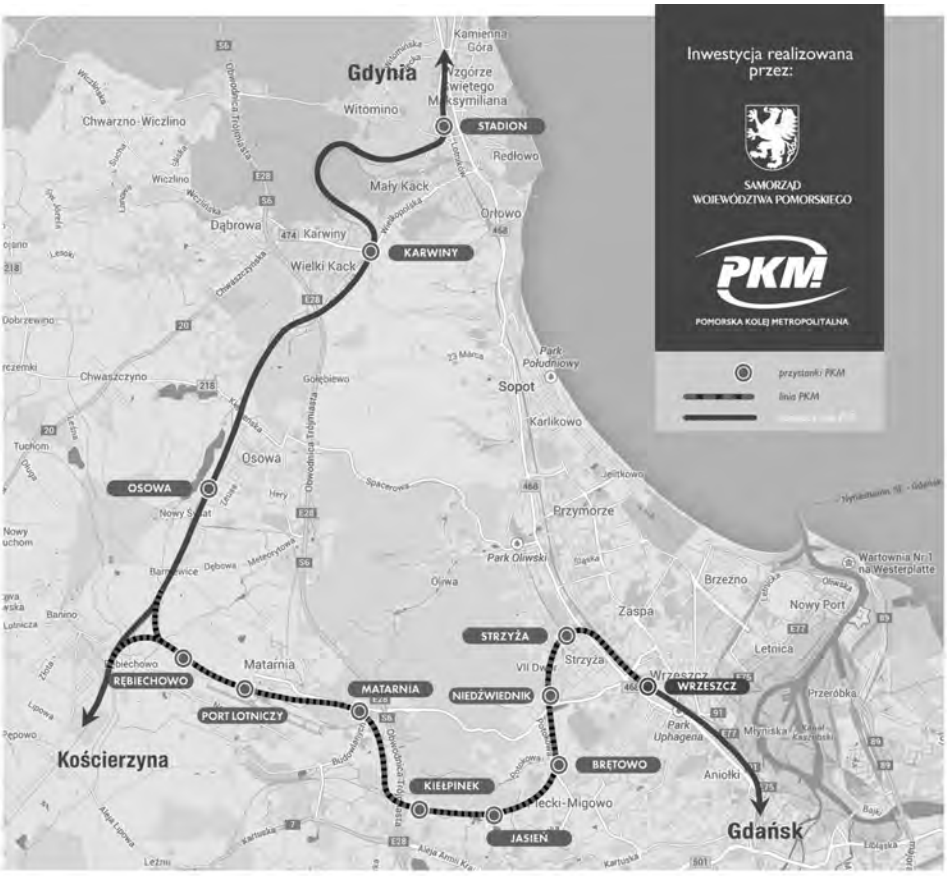
Prace ziemne rozpoczęto po stronie Starej Piły w 1911 r. Projekt trasy o długości 19,515 km i różnicy wysokości 109,76 m miał na celu eliminację skrzyżowań z drogami na tym samym poziomie. Roboty budowlane obejmowały m.in. palowanie brzegów Raduni, skanalizowanie potoku Strzyży, wykonanie jednego mostu nad rzeką, pięciu przepustów dla strumieni i 17 mniejszych oraz 11 wiaduktów drogowych (w tym jeden ze stacją w Starej Pile), a także 15 wiaduktów kolejowych[4]. Dodatkowym utrudnieniem była konieczność pokonania różnicy wysokości wynoszącej ponad 100 m na niedługim odcinku, przez co nachylenie toru sięgało nawet 12,5 ‰ (1:80). Wybudowano także dodatkowy przystanek w Brętowie na wniosek lokalnej społeczności. Linia miała umożliwiać szybkie pokonywanie trasy, mieć łuki o znacznym promieniu (dzięki prowadzeniu po zboczach wzgórz morenowych) oraz osobny peron na wrzeszczańskim dworcu. Zastosowano elektryczną kontrolę ruchu w postaci sygnału zbliżania się do stacji na podstawie urządzenia podłączonego do szyn. W ramach budowy linii wykonano trzy przystanki przeznaczone do obsługi towarowo-pasażerskiej (w Leźnie, Kokoszkach i Kiełpinku) oraz wspomniany przystanek osobowy w Brętowie.

1 L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła*, „Świat Kolei" 2001, nr 2, s. 18.
2 Tenże, *W 15 minut do Kartuz*, „30 dni" 1999, nr 7.
3 H. Jursz, *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Gdańsk 2013, s. 52.
4 Tamże, s. 63.

Planowana prędkość docelowa wynosiła 50 km/h, ale linię zaprojektowano w sposób umożliwiający łatwą modernizację. Zgodnie z twierdzeniem prof. Władysława Koca z Politechniki Gdańskiej na sympozjum naukowo-technicznym w 2000 r. pt. *Transport szynowy w obsłudze aglomeracji gdańskiej: Powiązanie Gdańska z Wysoczyzną Kaszubską*, na linii Wrzeszcz – Stara Piła możliwe było osiąganie prędkości ponad 100 km/h.

Inauguracja szlaku nastąpiła 1 maja 1914 r. na dworcu Gdańsk Główny (dworzec we Wrzeszczu był wówczas w trakcie rozbudowy). O funkcjonowaniu linii oraz wykonywanych kursach świadczą zachowane do dziś rozkłady jazdy. Początkowo kursowały cztery pary pociągów na dobę, zwane „Ekspresami Kaszubskimi". Po wybuchu I wojny światowej ich liczbę ograniczono do trzech par na dobę, ale cała trasa nadal pozostawała w użytkowaniu.

Do końca wojny (1918 r.) Kolej Kokoszkowska znajdowała się w obrębie państwa niemieckiego. Wraz z podpisaniem Traktatu Wersalskiego w 1919 r., na którego mocy utworzono WMG, linia zmieniła swój statut na międzynarodową. W związku z tym faktem ruch na trasie został ograniczony do dwóch par



Il. 1. Mapa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej – I i II etap inwestycji, źródło: PKM

pociągów na dobę. Granica polsko-gdańska przebiegała za stacją w Kiełpinku, gdzie dokonywano kontroli granicznej w imieniu WMG, natomiast kontrola polska odbywała się na stacji w Kokoszkach. Notabene, w 2016 r. rondo w Kokoszkach w pobliżu przebiegu historycznej granicy zyskało nazwę *Rondo Graniczne Wolne Miasto Gdańsk – Rzeczpospolita Polska (1920–1939)*.

Problemy zarządzania i nadzoru nad drogami żelaznymi oraz ograniczenia w ruchu i transporcie towarów były jednymi z czynników podjęcia przez Polskę decyzji o budowie portu morskiego w Gdyni wraz z linią kolejową, która pozwoliłaby ominąć terytorium WMG. Otwarta w 1921 r. linia z Kokoszek do Gdyni o długości 26 km miała dużo gorsze parametry techniczne (duże pochylenie trasy, małe promienie łuków), a na jej trasie powstały tylko dwie stacje (Osowa oraz Kack Wielki). Pomimo tego ruch na trasie wzrastał, podczas gdy z Wrzeszcza do Starej Piły pozostawiono tylko dwie stałe pary pociągów. W 1930 r. oddano do użytku kaszubski odcinek magistrali węglowej (Kościerzyna – Gdynia) z wykorzystaniem fragmentu linii kokoszkowskiej od Osowej do Gdyni.

Od wiosny 1939 r. trwały przygotowania do działań zbrojnych po obu stronach granicy. Po rozpoczęciu II wojny światowej wycofujący się z Kokoszek polscy celnicy wysadzili wiadukt, uniemożliwiając wjazd na teren Polski pociągom z Gdańska. Wyłączenie „Ekspresu Kaszubskiego" z ruchu nie trwało jednak długo. Zaraz po przyłączeniu WMG do Niemiec tory oczyszczono, a kursy pociągów wznowiono (28 września 1939 r.)[5]. Początkowo kursowała jedna para pociągów, ale w późniejszym okresie stopniowo zwiększano ich liczbę do pięciu par na linii Wrzeszcz – Stara Piła oraz trzech par z Gdyni do Kokoszek i dalej do Kartuz. W okresie wojny Kolej Kokoszkowska służyła również do transportu więźniów, skierowanych do pracy w Stoczni w Gdańsku z podobozu KL Stutthof – SS *Aussenkommando Burggraben*, utworzonego w dawnych składach amunicji w Kokoszkach. Regularny ruch kolejowy odbywał się aż do lutego 1945 r., gdy w okolice Gdańska dotarły wojska radzieckie, a broniący miasta Niemcy zdecydowali się na zniszczenie mostu nad Radunią między Leźnem i Starą Piłą oraz wiaduktów kolejowych, m.in. nad ulicami Grunwaldzką, Wita Stwosza, Polanki, Słowackiego i Dolne Migowo. Utworzona w ten sposób przeszkoda dla nacierających czołgów składała się ze zniszczonych części konstrukcyjnych obiektów budowlanych oraz parowozów, które celowo wprowadzono na obiekty przed ich wysadzeniem.

Wojska radzieckie zdobyły Gdańsk 30 marca 1945 r. Do sierpnia tego roku koleje były pod zarządem Związku Radzieckiego[6]. Po przejęciu przez władze polskie skupiono się na przywróceniu komunikacji na terenie miasta. Utrudnieniem pozostawały zniszczone wiadukty, w szczególności te położone bliżej śródmieścia. Głównym celem stało się przywrócenie ruchu na linii Kokoszki – Gdynia. Uruchomiono również trasę z Pruszcza Gdańskiego do Kartuz przez Starą Piłę. Odcinek z Wrzeszcza do Kokoszek pozostawał nieprzejezdny. W 1946 r. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku podjęła decyzję o jego

5 Tamże, s. 84.
6 Tamże, s. 99.

Il. 2. Schemat linii kolejowych obejmujących linię Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, źródło: PKM

Il. 3. Zintegrowany z komunikacją tramwajową i autobusową przystanek Gdańsk Strzyża, fot. D. Załuski

rozbiórce[7]. Postanowiono wykorzystać znajdującą się w dobrym stanie technicznym nawierzchnię kolejową (szyny i podkłady) do odbudowy zniszczonego w czasie działań wojennych odcinka Lębork – Maszewo (obecnie linia kolejowa nr 237). Dla odradzającej się metropolii najważniejsze było stworzenie sprawnego transportu zbiorowego dla Dolnego Tarasu. Pierwotnie zakładano utworzenie linii aglomeracyjnej na odcinku Pruszcz Gdański – Wejherowo. W 1947 r. powstał okrojony, wstępny projekt zelektryfikowanego połączenia dwutorowego Gdańsk – Gdynia. Pierwszy odcinek z Gdańska do Sopotu otwarto w 1952 r. a rok później z Sopotu do Gdyni[8]. Obsługujące Szybką Kolej Miejską (SKM) składy pochodziły z Berlina. Stanowiły one swoistą kontrybucję wojenną.

Próby odbudowy Kolei Kokoszkowskiej po II wojnie światowej

Pomysły odbudowy zniszczonego szlaku Kolei Kokoszkowskiej powracały w okresie powojennym dość regularnie. Reaktywację linii obejmowała opracowana w latach 1946–1948 koncepcja zagospodarowania przestrzennego Gdańska (tzw. I plan GD), a także jej kolejne wersje: II plan GD (opracowany i zatwierdzony w 1952 r.), III plan GD (1962 r.) oraz IV plan GD ukończony w 1973 r.[9]

Temat przywrócenia ruchu na trasie do Kokoszek pojawiał się w latach 1954–1957 w kontekście dowozu mieszkańców powiatu kartuskiego do pracy w Trójmieście, rozwoju turystyki lokalnej, aktywizacji gospodarczej mniejszych miejscowości (np. nowe żwirownie i cegielnie), a także przyrostu naturalnego oraz konieczności rozwoju Gdańska w kierunku zachodnim. W 1959 r. powołano nawet Społeczny Komitet Budowy Kolei Gdańsk – Kokoszki. W ramach podjętych działań wykonano ocenę stanu technicznego istniejących pozostałości trasy, wstępnie oszacowano koszty prac rekonstrukcyjnych i sporządzono wytyczne do rewitalizacji. Mimo powyższych działań i ożywionej polemiki w prasie, Ministerstwo Komunikacji nie uznało decyzji o odbudowie za celową[10].

W kolejnym okresie teren Kolei Kokoszkowskiej ulegał stopniowej dewastacji. Budowa drugiej jezdni ulicy Grunwaldzkiej wymusiła wysadzenie jednego z przyczółków dawnego wiaduktu. Ponieważ część dawnej linii przebiegała przez poligon w rejonie Gdańska Jasienia, eksploatowano zachowane obiekty budowlane w ramach ćwiczeń wojskowych. Część wiaduktów była miejscem ćwiczeń dla klubów wspinaczkowych (m.in. mostki na Brętowie). Brak działań konserwacyjnych przyspieszał proces destrukcji zachowanych elementów.

W latach siedemdziesiątych XX w. po ukończeniu IV planu GD, temat powrócił na łamach gazet. Nie bez znaczenia była budowa portu lotniczego

7 *Pomorska kolej Metropolitalna*, red. T. Konopacki, Gdańsk 2015.
8 G. Labuda, *Ideologiczna strona elektryfikacji kolei w Trójmieście w latach pięćdziesiątych XX wieku na przykładzie artykułów w „Dzienniku Bałtyckim"*, [w:] *Znaczenie kolei dla dziejów polski. Studia z dziejów kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 67–70.
9 H. Jursz, *Koleją z Wrzeszcza...*, s. 102–114.
10 Tamże, s. 105–110.

Il. 4. Przystanek Gdańsk Niedźwiednik nad ul. Słowackiego, fot. D. Załuski

Il. 5. Pierwszy w Polsce przystanek Gdańsk Brętowo łączący na jednym peronie linię kolejową z linią tramwajową, fot. D. Załuski

w Rębiechowie oraz narastające problemy dojazdowe do Gdańska, szczególnie od strony zachodniej. Sytuacja polityczna nie sprzyjała jednak planom inwestycyjnym.

Polskie Koleje Państwowe przekazały w 1994 r. Skarbowi Państwa część linii Wrzeszcz – Kokoszki, znajdującą się do tej pory pod ich zarządem. Natomiast Agencja Mienia Wojskowego sprzedała teren z pozostałościami linii w obrębie poligonu garnizonowego w Jasieniu w 2003 r. W 2013 r. wyłączono z eksploatacji ruch towarowy na trasie Stara Piła – Kokoszki. Na dawnej linii z Wrzeszcza do Starej Piły w pełni zachowały się jedynie zabudowania na stacjach w Leźnie i Kokoszkach.

Historia budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Nadzieja na reaktywację Kolei Kokoszkowskiej pojawiła się wraz z uzyskaniem przez Polskę prawa do organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej „Euro 2012". Gdańsk został wytypowany na jednego z gospodarzy. W ramach inwestycji infrastrukturalnych wspierających imprezę zrealizowano wówczas (czasem jedynie rozpoczęto) m.in.: fragment autostrady A1, modernizację linii kolejowej E65, przebudowę dworca Gdynia Główna, budowę nowego terminala w Porcie Lotniczym im. Lecha Wałęsy i budowę PKM, która w ponad połowie przebiega po dawnym nasypie Kolei Kokoszkowskiej.

Z perspektywy czasu można stwierdzić, iż PKM stanowi epokową inwestycję kolejową w skali kraju. Jest to pierwsza polska kolej budowana przez samorząd terytorialny przy wsparciu funduszy Unii Europejskiej. Pierwsze prace koncepcyjne wraz ze studium wykonalności realizowano w latach 2008–2009. W wyniku tarć politycznych pomiędzy Marszałkiem Województwa Pomorskiego a Prezydentem Miasta Gdańska, protestów mieszkańców i odmowy uzgodnień przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków trasa kolei ulegała licznym korektom. Przystanek Gdańsk-Matarnia, który miał pierwotnie obsługiwać duże centrum handlowe wraz ze sklepem IKEA, ostatecznie został znacząco odsunięty od centrum, przez co kompletnie stracił na swoim znaczeniu. Jest obecnie rozpatrywany jako element węzła przesiadkowego dla planowanego regionalnego dworca autobusowego. Przystanek Gdańsk-Brętowo zlokalizowano na stromym wzgórzu pod lasem i nad podmokłą doliną, przez co nie ma możliwości doinwestowania terenu w jego sąsiedztwie i podniesienia jego efektywności. Przystanek Rembiechowo miał być powiązany z dużym parkingiem Park & Ride, przejmującym ruch samochodowy z gmin podmiejskich. Do dziś gminy spierają się, kto ma sfinansować realizację parkingu, a auta są parkowane na klepisku. Do końca deweloperzy nie wierzyli w realizację kolei, dlatego inwestycje wokół linii odkładano do czasu zakończenia inwestycji.

Ostatecznie linia została wytrasowana w 2011 r. Ustalono, że rozpocznie swój bieg na dworcu Gdańsk-Wrzeszcz, gdzie już znajdują się przystanki SKM i kolei dalekobieżnych, w tym Pendolino. Stworzy rdzeń komunikacyjny

Il. 6. Przystanek Gdańsk Jasień obsługujący nowe osiedla mieszkaniowe na dawnym poligonie wojskowym, fot. D. Załuski

Il. 7. Przystanek Gdańsk Kiełpinek w miejscu dawnego przystanku na linii kokoszkowskiej, fot. D. Załuski

rozbudowywanych przedmieść, wiążąc Dolny Taras z Górnym Tarasem Gdańska, Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy i za lotniskiem, rozwidlając się w kierunku Kartuz i Kościerzyny oraz Gdyni, połączy się z istniejącą linią kolejową – przedwojenną magistralą węglową (ok. 18 km).

W 2011 r. rozpisano przetarg na I etap dokumentacji projektowej, przy czym w warunkach przetargowych wpisano obowiązek uwzględnienia zwycięskiej pracy na przystanki, która miała być wyłoniona w ogólnopolskim konkursie architektonicznym (lipiec 2011 r.). Uczestnicy konkursu mieli wykreować spójną wizję ośmiu przystanków, które narzuciłyby formę architektoniczną w następnych etapach rozbudowy kolei metropolitalnej. Jednocześnie mieli wykreować miejsce dla sztuki i określić jej formę. Na konkurs wpłynęło 12 prac. Zwycięską okazała się koncepcja Biura Projektów Budownictwa Kolejowego SA. Pracę nagrodzono za wykreowanie nowego znaku plastycznego w przestrzeni Gdańska. Szczególnie ujęły jury wyraziste dominanty przestrzenne w formie czerwonych wiat, które miały akcentować główne wejścia do przystanków i były nanizane na nowe przestrzenie publiczne. Jury konkursowe dostrzegło w pracy systemowość i jednorodność rozwiązań plastycznych, zastosowanych na całej linii PKM. Ponadto wyróżniono trafne rozwiązania funkcjonalne samych przystanków, poprawnie rozwiązane ciągi komunikacyjne, przemyślane uzupełnienia przystanków o dodatkowe funkcje serwisowe i usługowe. Swoją nowoczesnością praca odnosiła się do najnowszych tendencji w realizowanych współcześnie obiektach architektury transportu kolejowego. Zaproponowano pawilony, których brunatna barwa kojarzyła się ze stalą Cor-Ten, stanowiąc celną analogię do tworzyw stosowanych w przemyśle stoczniowym i w architekturze portowej. Materiał ten stał się ostatnio charakterystycznym elementem wykończeniowym dla Gdańska (m.in. Europejskie Centrum Solidarności). Ponieważ praca miała charakter ideowy, dlatego uściślenie wzorów i geometrii perforacji identyfikujących poszczególne przystanki uzupełniono o międzynarodowy konkurs plastyczny (listopad 2012 r.). Konkurs ten wygrała Anna Waligórska, absolwentka ASP w Gdańsku. Projekt budowlany całej kolei opracowała firma Transprojekt Gdański Sp. z o.o. (kier. projektu Łukasz Stepnowski, główny projektant rozwiązań architektonicznych Marek Ptaszyński). Ostatecznie zdecydowano się pokryć wiaty stalą malowaną na czerwono. Pawilony te na swój sposób przypominają kubiki z Parku de la Villette w Paryżu (arch. Bernard Tschumi). Przystanki są w większości nanizane na wiadukty kolejowe pod lub nad ulicami, dzięki czemu w uproszczony sposób są skomunikowane poszczególne perony. Szczególnie interesujący jest pierwszy w Polsce przystanek kolejowo-tramwajowy Gdańsk-Brętowo. Na jednym peronie można przesiąść się z tramwaju na pociąg. Przystanek Gdańsk Port Lotniczy został zaprojektowany jako element terminalu lotniczego, dzięki czemu przeszklonymi kładkami można przejść z pociągu bezpośrednio do hali odpraw. W bardzo staranny sposób zaprojektowano również otoczenie przystanków, przystanki autobusowe, parkingi, zieleń i małą architekturę. Szczególnie cenne są rozwiązania

Il. 8. Przystanek Gdańsk Port Lotniczy zrealizowany na estakadzie, zintegrowany z terminalem lotniczym, fot. D. Załuski

Il. 9. Przystanek Gdańsk Rębiechowo zintegrowany z parkingiem strategicznym Park & Ride (w budowie), mającym obsługiwać miejscowości podmiejskie, fot. D. Załuski

dostosowujące obiekty do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się, jak i dla rowerzystów, przy czym są one zaprojektowane w sposób uniwersalny, łatwo dostępny dla wszystkich użytkowników. Kolej otwarto w lipcu 2015 r., a całość prac kosztowała 949 mln zł. Dzięki budowie PKM zostały sprawnie skomunikowane śródmieścia Gdyni i Gdańska z przedmieściami miast oraz Żukowem i Kartuzami.

Propozycje rozbudowy PKM do lotniska Gdynia – Kosakowo

W kolejnym etapie rozbudowy PKM miała połączyć Gdynię Główną z lotniskiem Gdynia-Kosakowo, by tym samym połączyć dwa międzynarodowe lotniska w obrębie aglomeracji. Lotnisko cywilne w Kosakowie budowano na bazie lotniska wojskowego do obsługi tanich linii lotniczych (2007–2014). W wyniku dochodzenia Komisji Europejskiej (2012–2014) stwierdzono, iż *prognozy dotyczące ruchu lotniczego i przychodów przedstawione w biznesplanie lotniska w Gdyni nie były realistyczne, biorąc pod uwagę fakt, że port lotniczy w Gdańsku nie jest zatłoczony i znajduje się w odległości zaledwie 25 km. W takiej sytuacji żaden prywatny podmiot gospodarczy nie zdecydowałby się na inwestycję na takich samych warunkach. Uwzględniając fakt, że port lotniczy w Gdańsku efektywnie obsługuje region, wykorzystując jedynie niecałe 60 proc. swojej zdolności przepustowej, Komisja stwierdziła, że pomoc dla lotniska w Gdyni nie służy żadnemu bliżej określonemu celowi leżącemu we wspólnym interesie, jako że port ten jedynie powiela infrastrukturę, która jest niedochodowa i nie ma*

Il. 10. Standardowe zagospodarowanie przystanku PKM – Gdańsk Kiełpinek, fot. D. Załuski

zadowalających perspektyw biznesowych w średnim okresie. Pomoc jest zatem niezgodna ze wspólnymi unijnymi zasadami pomocy państwa dla sektora lotnictwa. Dzięki finansowaniu publicznemu port lotniczy Gdynia-Kosakowo osiągnął nienależną korzyść gospodarczą, jakiej nie mieli jego konkurenci (w szczególności port lotniczy w Gdańsku). W celu usunięcia tej nienależnej korzyści i zaradzenia zakłóceniu konkurencji spowodowanemu przez pomoc, port lotniczy Gdynia-Kosakowo musi zwrócić 91,7 mln złotych (około 21,8 mln euro)[11]. W związku z powyższym środki publiczne przekazane przez gminy Gdynia i Kosakowo musiały być przez zarząd lotniska zwrócone. Prawie gotowe lotnisko, jedynie bez zmodernizowanej płyty postojowej dla samolotów i bez nowej bazy paliwowej, zostało zmuszone do ogłoszenia upadłości likwidacyjnej. 7 maja 2014 r. Sąd Rejonowy w Gdańsku ogłosił upadłość spółki[12]. Realizacja PKM w kierunku Kosakowa stała się zatem bezzasadna. Pogrzebano tym samym nadzieje mieszkańców północnych dzielnic gdyńskich (Oksywie i Obłuże) na szybkie połączenie szynowe ze śródmieściem Gdyni i resztą aglomeracji.

II etap budowy PKM

Obecnie realizowany jest II etap budowy PKM w ramach przebudowy magistrali węglowej. Pod koniec 2015 r. oddano do użytku przystanek Gdynia-Osowa, a do 31 lipca 2017 r. mają zostać otwarte kolejne dwa – Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion (koszt 25,5 mln zł)[13]. Na obu przystankach powstaną po dwa jednokrawędziowe perony o długości ok. 160 m i zmiennej szerokości od 4,5 do 7,7 m. Z istniejącym układem komunikacyjnym zostaną powiązane poprzez schody i windy tunelem pieszym (Gdynia Stadion) i kładką (Gdynia Karwiny). Oba zostaną przekryte charakterystycznymi dla PKM zadaszeniami w formie czerwonych wiat[14].

W wyniku tarć pomiędzy PKP PLK SA a Marszałkiem Województwa Pomorskiego, PKM i Miastem Gdynią zaniechano budowy kolejnego przystanku na tej linii – Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana. Fakt ten wydaje się być dużym błędem, bowiem pasażerowie PKM nie będą mogli bezpośrednio wysiąść przy urzędzie miejskim ani na początku ul. Świętojańskiej, stanowiącej rdzeń centrum Gdyni. PKP PLK SA nie zgodziło się na realizację typowego przystanku PKM w postaci czerwonej wiaty na swojej linii. Konflikt wizerunkowy przełożył się na ograniczenie projektu przebudowy i elektryfikacji linii kolejowej nr 201, będącej częścią historycznej Magistrali Węglowej. Projekt ten nie zakłada rezerwy terenowej dla dodatkowego peronu dla omawianego przystanku PKM. Małostkowe ambicje poszczególnych instytucji mogą przyczynić się do wieloletnich

11 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-138_pl.htm, 22.05.2017.
12 http://www.airport.gdynia.pl/aktualnosci/komunikat-zarzadu-spolki, 22.05.2017.
13 S. Lewandowski, *Gdyńskie przystanki będą gotowe w połowie 2017 roku*, „Pomorskie. Magazyn Samorządu Województwa Pomorskiego" 2016, nr 4.
14 http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/umowa-na-budowe-przystankow-pkm-gdynia-karwiny-i-gdynia-stadion-podpisana, 22.05.2017.

zaniedbań w zakresie właściwego rozwoju zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego aglomeracji trójmiejskiej.

W 2017 r. ogłoszono przetarg na elektryfikację istniejącej linii PKM, tj. linii nr 248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa oraz linii nr 253 stanowiącej jednotorową łącznicę w kierunku Żukowa i Kartuz, stanowiących własność Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego. Jednocześnie PKP PLK SA ogłosiły przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej elektryfikacji 80 km linii kolejowych nr 201 (Kościerzyna – Gdynia), nr 214 (Somonino – Kartuzy) i nr 229 (Glincz – Kartuzy) oraz dobudowy drugiego toru na linii pomiędzy Kościerzyną a Gdynią Główną. Projekt nosi nazwę *Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto* i jest szacowany na ok. 1,6 mld zł. Inwestycja ma być zakończona do 2022 r., a pociągi mają się poruszać z prędkością 140km/h[15]. W celu ograniczenia konfliktów wizerunkowych projekt ten nie jest już nazywany PKM, ale funkcjonuje pod nową, neutralną nazwą jako Kolej Aglomeracyjna.

Podsumowanie

Projekt PKM wpisuje się w wieloletni program inwestycyjny rozbudowy systemu kolei aglomeracyjnych Trójmiasta. Oprócz opisanych w artykule inwestycji planuje się budowę wydzielonych, dwóch torów SKM z Gdyni Chyloni do Wejherowa przy linii 202. Rozważana jest elektryfikacja linii 213 z Redy na Hel wraz z budową strategicznych parkingów przed mierzeją i zamknięciem Półwyspu Helskiego dla samochodów osobowych. Trwają prace studialne nad reaktywacją linii nr 230 z Wejherowa w kierunku Żarnowca w związku silną urbanizacją tych terenów, ale i planami budowy nad morzem elektrowni jądrowej[16].

Obecnie zmienia się w pasie komunikacyjnym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, podnosząc intensywność zabudowy, lokalizując usługi w rejonie przystanków, tworząc rezerwy pod zintegrowane węzły przesiadkowe. Działania planistyczne są realizowane w myśl zasady „drzewa dostępności". Diagram „drzewa" został przedstawiony po raz pierwszy w „New York's Regional Plan Study of 1968" przez Regional Plan Association (autorzy Zupan i Pushkarev). W najogólniejszym zarysie idea ta głosi, iż miejsce o maksymalnej dostępności komunikacyjnej winno przyczyniać się do maksymalnej intensywności zagospodarowania terenu poprzez budowę w okolicy maksymalnie dużych i wysokich budynków, a w miarę oddalania się od dworca intensywność ta powinna spadać. Przestrzenie otwarte należy komasować w miejscu o najwyższym natężeniu ruchu, a stworzona w ten sposób wspólna dla wielu budynków przestrzeń publiczna winna być umiejscowiona pod poziomem ulicy[17].

15 http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jest-przetarg-na-projekt-elektryfikacji-pkm-80175.html, 09.05.2017.

16 M. Szymajda, *Jak rozwinie się trójmiejska kolej aglomeracyjna?*, „Rynek Kolejowy" 2016, nr 12.

17 Z. Zuziak, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Kraków 1998, s. 42–45; B. Richards, *Future Transport in Cities*, London 2001, s. 45.

Il. 11. Standardowe umeblowanie przystanków PKM – ławka i oparcie dla oczekujących, fot. D. Załuski

Il. 12. Standardowy punkt monitorujący, informacyjny i alarmowy na przystanku PKM, fot. D. Załuski

Il. 13. Schody ze standardowymi pochwytami dla dorosłych i dzieci oraz szyną dla rowerzystów, fot. D. Załuski

Il. 14. Przystanek Gdańsk Brętowo integrujący linie autobusowe, tramwajowe, kolejowe, ciągi piesze i rowerowe, fot. D. Załuski

Il. 15. Standardowe zagospodarowanie przystanku PKM – Gdańsk Jasień, fot. D. Załuski

Przyjmuje się, iż inwestycje unijne winny być monitorowane w okresie pięciu lat od czasu otwarcia i w tym czasie winny również osiągnąć zakładaną pełnię swojej efektywności. W przypadku tak skomplikowanej inwestycji, jaką jest PKM, osiągnięcie pełnej efektywności nie jest możliwe. Porównując podobne inwestycje infrastrukturalne należy stwierdzić, iż otoczenie przystanków w promieniu ok. 1–3 km zabuduje się w ciągu 10–20 lat. Ceny nieruchomości w ich sąsiedztwie będą wyższe o kilkanaście do kilkudziesięciu procent. Błędnie zlokalizowane przystanki wymuszą nowe inwestycje miejskie, które ograniczą ich nieefektywność.

Realizacja PKM stała się zachętą dla samorządów lokalnych do rozpoczęcia planów budowy innych kolei aglomeracyjnych. Obecnie prowadzone są prace studialne i wdrożeniowe w rejonie Poznania, Szczecina, Wrocławia, Bydgoszczy i Torunia, Krakowa, Górnego Śląska i Łodzi.

Bibliografia

Jursz H., *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Gdańsk 2013.
Lewandowski S., *Gdyńskie przystanki będą gotowe w połowie 2017 roku*, „Pomorskie. Magazyn Samorządu Województwa Pomorskiego" 2016, nr 4.
Lewiński L., *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła*, „Świat Kolei" 2001, nr 2.
Lewiński L., *W 15 minut do Kartuz*, „30 dni" 1999, nr 7, http://www.tomek.strony.ug.edu.pl/15minut.htm, 03.02.2017.
Pomorska kolej Metropolitalna, red. T. Konopacki, Gdańsk 2015.
Richards B., *Future Transport in Cities*, London 2001.
Szymajda M., *Jak rozwinie się trójmiejska kolej aglomeracyjna?*, „Rynek Kolejowy" 2016, nr 12.
Znaczenie kolei dla dziejów polski. Studia z dziejów kolejnictwa, red. D. Keller, Rybnik 2012.
Zuziak Z., *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Kraków 1998.

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-138_pl.htm; 22.05.2017.
http://www.airport.gdynia.pl/aktualnosci/komunikat-zarzadu-spolki; 22.05.2017.
http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/umowa-na-budowe-przystankow-pkm-gdynia-karwiny-i-gdynia-stadion-podpisana; 22.05.2017.
http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jest-przetarg-na-projekt-elektryfikacji-pkm-80175.html; 09.05.2017.

Daniel Załuski, Sylwia Rzepnicka – The history of construction of Kokoszki Railway and its restoration as Pomorska Kolej Metropolitalna (Pomeranian Metropolitan Railway).

The article shows the history of construction of Kokoszki Railway (opening in1941 and demolition in1945), its significance for the spatial connections of the Free City of Danzig and Polish Kashubia, the attempt of its restoration in connection with the development of Tri-city agglomeration in the second part of the 20th century, and, finally the construction of Pomeranian Matropolitan Railway along its track at the beginning of the 21st century. The article discusses issues connected with political disputes of local government officials, both local and regional, discussions of people connected with transport, monuments preservation, and local society. Positive and negative spatial, organizational, and social results of the constructed line. Some plans of investment into the expansion of PKM.

Daniel Załuski, Sylwia Rzepnicka – Die Baugeschichte und Reaktivierung der Kokoschken-Eisenbahn als Teil der Pommerschen Metropolenbahn (Pomorska Kolej Metropolitarna)

Der Artikel behandelt die Baugeschichte der Kokoschken-Bahn (eröffnet 1914, demontiert 1945) und ihre Bedeutung für die Anbindung der Freien Stadt Danzig mit der polnischen Kaschubei. Der Beitrag befasst sich auch mit den Plänen zu einer Reaktivierung der Trasse im Zuge der Entwicklung der Drei-Städte-Region Gdingen, Zoppot, Danzig in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und der Streckennutzung durch die Pommerischen Metropolenbahn seit Beginn des 21. Jahrhunderts. Beachtung finden dabei auch die politische Auseinandersetzung zwischen der städtischen Selbstverwaltung und der Woiwodschaft sowie die Debatten zu einzelnen Transportwegen und dem Schutz von Natur und Anwohnern. Ein Augenmerk gilt auch den positiven und negativen Folgen für Umgebung und Gesellschaft, die sich aus der Weiterentwicklung der Pommerischen Metropolenbahn ergeben.

Słowa kluczowe: Kolej Kokoszkowska, Pomorska Kolej Metropolitalna, planowanie linii kolejowych, urbanistyka, architektura
Key words: Kokoszki Railway, Pomorska Kolej Metropolitalna, planning railway lines, town planning, architecture
Stichworte: Kokoschken-Eisenbahn, Pommerische Metropole-Eisenbahn, Streckenplanung, Städtebau, Architektur

Sylwia Rzepnicka, mgr inż. architekt, doktorantka w Katedrze Urbanistyki i Planowania Regionalnego na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej. Zaangażowana w proces projektowy i badawczy w środowisku kolejowym od 2010 r. Od 2013 r. pracuje jako Ekspert w zespole projektowym PKP SA. Autorka i współautorka projektów przebudowy dworców w Chodzieży, Łęczycy, Poraju, Olsztynie Zachodnim oraz Gdańsku Głównym, prowadziła nadzór nad przebudową dworca w Rumii. Lider zespołu badawczego PKP SA w międzynarodowym programie grantowym IN2STEMPO.

Daniel Załuski, dr hab. inż. architekt, prof. nadzw. Politechniki Gdańskiej, wykładowca na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej (od 2001) i na Wydziale Geodezji, Inżynierii Przestrzennej i Budownictwa Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie (2014–2015), wykładowca na studiach podyplomowych *Rewitalizacja architektoniczno-urbanistyczna obszarów miejskich* na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej w zakresie rewitalizacji terenów poprzemysłowych i pokolejowych (2009–2014). Właściciel firmy urbanistyczno-architektonicznej STUDIO DZ (m.in. studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, decyzje lokalizacyjne; weryfikacja projektów budowlanych i wykonawczych dla kilkudziesięciu największych dworców polskich). Członek Stowarzyszenia Forum Rewitalizacji. Członek Północnej Okręgowej Izby Urbanistów. Doradca PKP PLK SA w zakresie budowy Kolei Dużych Prędkości w Polsce. Doradca Zarządu Centrali PKP SA w zakresie przebudowy polskich dworców.

Arkadiusz Drewnowski

Usamorządowienie kolei w Polsce – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość

Określenie „usamorządowienie kolei" należy rozumieć jako przekazanie władzom samorządowym odpowiedzialności za organizowanie i finansowanie kolejowych przewozów regionalnych. Z tym pojęciem powiązane jest również określenie „przewozy regionalne", rozumiane jako przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem.

O rozpoczęciu procesu usamorządowienia przewozów regionalnych można mówić w Polsce dopiero od 2001 r. Wcześniej oczywiście przewozy te były realizowane, ale w ramach zintegrowanego przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (PKP), które w zasadzie autonomicznie (w małym stopniu uwzględniając zdanie podmiotów samorządowych) podejmowało decyzje dotyczące kształtowania oferty przewozowej w tym zakresie. Lata dziewięćdziesiąte XX w. były trudnym okresem funkcjonowania kolei w Polsce, co odbiło się na ofercie przewozowej. Znaczące zmniejszenie wielkości przewozów towarowych i pasażerskich z jednej strony, a z drugiej znaczący, niewykorzystany majątek i potencjał przewozowy przedsiębiorstwa PKP oraz ograniczenie dotacji z budżetu państwa, wymuszały działania restrukturyzacyjne związane z ograniczaniem kosztów funkcjonowania. Ograniczanie oferty usługowej kolei dotknęło również przewozy pasażerskie pociągami osobowymi, szczególnie na lokalnych

liniach. Spadek przewozów wynikał również z czynników zewnętrznych, w tym przede wszystkim z gwałtownego rozwoju motoryzacji indywidualnej oraz konkurencji ze strony przewoźników samochodowych. Po 2000 r. sytuacja odnośnie oferty kolejowych przewozów regionalnych ulegała stopniowej poprawie, choć proces przemian nadal trwa i należy jeszcze rozwiązać szereg problemów, aby doprowadzić do pożądanego kształtu rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich[1] z punktu widzenia systemu transportowego kraju, a przede wszystkim z korzyścią dla społeczeństw obsługiwanych regionów.

Podstawowymi czynnikami, które doprowadziły do usamorządowienia kolejowych przewozów pasażerskich było:

– przeprowadzenie reformy administracyjnej kraju i przyjęcie w 1999 r. nowego podziału administracyjnego władz samorządowych;

– polityka państwa wynikająca z wytycznych Unii Europejskiej (UE), dążąca do decentralizacji różnych zadań gospodarczych, w tym zadań w zakresie organizowania i finansowania publicznego transportu pasażerskiego;

– uchwalenie przez Sejm ustawy z 8 września 2000 r. *o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*, która wprowadziła istotne zmiany zasad organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych określonych w obowiązującej wówczas ustawie o transporcie kolejowym;

– realizacja przepisów ustawy komercjalizacyjnej i podział w 2001 r. przedsiębiorstwa państwowego PKP na spółki handlowe i utworzenie m.in. pasażerskich spółek przewozowych, w tym również realizujących przewozy regionalne (PKP Przewozy Regionalne, PKP WKD, PKP SKM w Trójmieście).

Przemiany restrukturyzacyjne przedsiębiorstwa państwowego PKP związane z powołaniem spółki akcyjnej PKP SA spowodowały w 2001 r. proces wyodrębniania poszczególnych podmiotów związanych z infrastrukturą kolejową, przewozami pasażerskimi, przewozami towarowymi, zapleczem technicznym itp., w celu utworzenia Grupy PKP[2]. W odniesieniu do przewozów pasażerskich wydzielono cztery podstawowe spółki przewozów pasażerskich:

– PKP Intercity Sp. z o.o. (PKP IC)[3],

– PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PKP PR),

– PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. (PKP WKD),

– PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. (PKP SKM).

Spółka PKP IC z założenia miała obsługiwać wyłącznie segment przewozów międzyregionalnych kwalifikowanych[4] oraz międzynarodowych ale z czasem

1 Doprowadzenie do całkowitego oddzielenia funkcji organizatora od realizujących te przewozy.
2 Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 8 września 2000 r. *o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (DzU RP 2000, nr 84, poz. 948 z późn. zm.).
3 Z dniem 2 stycznia 2008 r. na skutek przekształceń zmieniono formę prawną na spółkę akcyjną. Obecna pełna nazwa firmy brzmi: PKP Intercity S.A. Działania te podjęto z myślą o przyszłej prywatyzacji tej spółki poprzez giełdę.
4 Pociągi typy Ex, IC, EC, EN i inne międzynarodowe.

rozszerzyła swoją działalność również o pociągi międzyregionalne niższej kategorii[5].

Realizacją przewozów regionalnych zająć się miała, zgodnie z założeniem, spółka PKP PR[6], natomiast spółki PKP WKD i PKP SKM miały realizować przewozy aglomeracyjne[7]. W początkowym okresie wszystkie wymienione wyżej spółki pozostawały, poprzez Grupę PKP SA, własnością Skarbu Państwa.

W latach 2001–2005 proces usamorządowienia przebiegał z trudnościami. Podstawowym powodem problemów był brak wystarczających środków na finansowanie przewozów regionalnych. Warunki, w jakich od początku działała spółka PKP PR można określić jako niestabilne i tymczasowe. Spółka od początku istnienia borykała się z narastającymi zobowiązaniami, a przyczyn takiego stanu rzeczy szukać należy przede wszystkim w braku szybkich działań na rzecz przyjęcia stabilnego i kompleksowego systemu finansowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w Polsce. Niestabilność funkcjonowania spółki wynikała również z braku niezbędnego majątku produkcyjnego. Jako znaczący błąd, który popełniono w procesie tworzenia spółki, uznać należy brak wyposażenia jej w istotne elementy rzeczowego majątku w postaci taboru trakcyjnego wraz z zapleczem technicznym.

Podstawowym problemem, który ujawnił się w tym okresie, była kwestia finansowania przewozów regionalnych. Co prawda, w zapisach ustawy komercjalizacyjnej ustawodawca podjął zobowiązania finansowe, mające zapewnić dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych w latach 2001–2005, jednak rzeczywistość brutalnie zweryfikowała te założenia. W kolejnych latach budżet państwa nie wywiązał się z zobowiązania do wyasygnowania określonych w ustawie kwot na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych.

Przy tak znacznych ograniczeniach finansowych kryzys finansowy spółki PKP PR był nieuchronny. Zadłużenie spółki rosło systematycznie, przede wszystkim wobec innych spółek grupy PKP SA (usługi udostępniania infrastruktury, usługi lokomotyw i drużyn trakcyjnych, dostawy energii elektrycznej, usługi telekomunikacyjne).

Sytuacja uległa pewnym zmianom wraz wejściem w życie w 2004 r. ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Dzięki zapisom ustawy o zwiększeniu udziałów w dochodach z PIT i CIT dla samorządów wojewódzkich, zlikwidowano wcześniejszą dotację centralną na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych. Od tej pory samorządy województw dofinansowują te przewozy z dochodów własnych, jako tzw. zadanie własne.

Wprowadzone rozwiązanie nie przyczyniło się jednak do istotnego zredukowania deficytu kolejowych przewozów regionalnych. Straty spółki PKP PR nie zostały wyeliminowane, choć ich poziom został zmniejszony. Problem

5 Wprowadzając ofertę pociągów TLK (Tanie Linie Kolejowe – obecna nazwa: *Twoje Linie Kolejowe*) oraz przejmując w grudniu 2008 r. obsługę pociągów pospiesznych od spółki Przewozy Regionalne.

6 Która również obsługiwała (do grudnia 2008 r.) pociągi międzyregionalne niższej kategorii (pospieszne i osobowe dalekobieżne) a obecnie prowadzi również przewozy międzywojewódzkie.

7 PKP WKD – aglomeracja warszawska, PKP SKM – aglomeracja trójmiejska.

zapewnienia właściwego poziomu dofinansowania przewozów regionalnych pozostawał nadal otwarty

Pomimo to działania na rzecz usamorządowienia były cały czas kontynuowane, co było również zgodne z rządowymi programami restrukturyzacji sektora kolejowego oraz z wytycznymi polityki transportowej Polski i Unii Europejskiej.

Najwięcej miejsca w rządowych programach restrukturyzacyjnych poświęcano spółce PKP PR, która operowała na terenie całego kraju i miała dominujący udział w kolejowych pasażerskich przewozach regionalnych.

W opublikowanym w 2005 r. programie rządowym *Strategia restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP S.A.*, w odniesieniu do PKP PR, postulowano, obok reorganizacji i poprawy stanu taboru, rozpoczęcie procesu tworzenia spółek z udziałem samorządów wojewódzkich, przy czy PKP PR posiadać miało pakiety mniejszościowe udziałów w tych spółkach. Przewozy regionalne prowadzić miały powołane spółki, natomiast PKP PR miało skoncentrować działalność tylko na wykonywaniu przewozów międzywojewódzkich. Program ten zrealizowano jedynie w odniesieniu do województwa mazowieckiego.

29 lipca 2004 r. (w ramach pilotażu) powołano pierwszą spółkę kolejowo-samorządową w województwie mazowieckim pod nazwą Koleje Mazowieckie Sp. z o.o., która rozpoczęła działalność z dniem 1 stycznia 2005 r. Samorząd wojewódzki objął 51% udziałów, a PKP PR – 49%. Spółka przejęła całość przewozów regionalnych na terenie województwa mazowieckiego[8]. Początkowo prowadziła ona działalność na bazie majątku dzierżawionego od PKP PR. W 2006 r. samorząd województwa mazowieckiego zwiększył swój udział w kapitale zakładowym spółki KM do 95%, natomiast w grudniu 2007 r., po uzyskaniu zgody ministra skarbu oraz prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta, województwo mazowieckie odkupiło od PKP PR pozostałe udziały w spółce KM. Spółka stała się więc własnością tego samorządu; stan ten trwa do dzisiaj. Z kolei na podstawie umowy z sierpnia 2008 r. spółka odkupiła od PKP PR dzierżawione dotąd elektryczne zespoły trakcyjne (EZT), przejmując je na własność[9].

W odniesieniu do spółki PKP PR, pomimo przyjęcia nowych zasad finansowania, jej zadłużenie w latach 2005–2007 znowu zaczęło wzrastać. Rząd zaczął poszukiwać nowych rozwiązań. W ramach dyskusji zgłaszane były rożne propozycje i koncepcje. W szczególności artykułowano konieczność kolejnego oddłużenia spółki PKP PR, zgłaszano propozycje podziału spółki na pięć kompanii kolejowych, czy też nawet na 15 spółek, po jednej w każdym województwie, na wzór województwa mazowieckiego[10].

8 Aktualna sieć połączeń obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie podana jest na stronie internetowej przewoźnika: https://www.mazowieckie.com.pl/

9 *Pasażer staje się (powoli) coraz ważniejszy – Raport*. „Rynek Kolejowy" 2008, nr 11.

10 W opracowanej przez zespół pod kierownictwem W. Fabirkiewicza *Koncepcji optymalizacji struktury organizacyjnej przewozów regionalnych w Polsce*, zakładano utworzenie na bazie 16 zakładów regionalnych łącznie czterech spółek kolejowo-samorządowych oraz jednej spółki przewozów międzyregionalnych. Powstałe spółki kolejowo-samorządowe miały być spółkami córkami

Kolejny program rządowy dla kolei z 2007 r. pod nazwą *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*[11] w odniesieniu do spółki PKP PR przewidywał kontynuację procesu usamorządowienia. Spółka poddana miała być procesowi oddłużania, a następnie przekazania jej udziałów samorządom wojewódzkim[12], ale nadal miała również wykonywać przewozy międzywojewódzkie pociągami pospiesznymi.

W 2008 r. dokonano modyfikacji tego programu[13] w zakresie restrukturyzacji przewozów regionalnych i międzywojewódzkich oraz zasad oddłużenia spółki PKP PR i obsługi zadłużenia przez PKP SA. W odniesieniu do spółki PKP PR stwierdzono, że warunkiem stworzenia właściwych podstaw działania kolejowych przewozów regionalnych musi być przeprowadzenie procesu oddłużenia tej spółki, a proces ten rozłożony będzie na lata 2008–2011. Usamorządowienie przewozów polegać miało w pierwszej kolejności na przekazaniu całości przewozów międzywojewódzkich do spółki PKP IC wraz z niezbędnym majątkiem i pracownikami[14], a następnie na przekazaniu nieodpłatnie udziałów spółki PKP PR samorządom wojewódzkim w różnych częściach, według przyjętych kryteriów. Spółka PKP PR swoją działalność skupić miała wyłącznie na realizacji przewozów wewnątrz regionów pociągami osobowymi (regionalnymi). Według założeń realizacja procesu usamorządowienia kolejowych przewozów regionalnych miała na celu przede wszystkim skupienie na poziomie samorządu wszystkich podstawowych funkcji związanych z realizacją zadań przewozowych, tj.: organizatora przewozów, wykonawcy i dofinansowującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Program ten został przyjęty i wdrożony do realizacji. Przekazanie spółki PKP PR poprzedzone zostało negocjacjami pomiędzy samorządami wojewódzkimi a rządem, co związane było m.in. z żądaniami samorządów w sprawie gwarancji państwa na inwestycje taborowe oraz złymi wynikami finansowymi samej spółki. Ostatecznie 2 grudnia 2008 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich[15].

spółki dominującej, czyli PKP Przewozy Regionalne z udziałem samorządów województw na obszarze swojego działania. Patrz: *Koncepcja optymalizacji struktury organizacyjnej przewozów regionalnych w Polsce*, „Transport i Komunikacja" 2005, nr 2, s. 24–25. Podobną koncepcję z niewielkimi różnicami, dotyczącymi m.in. ilości spółek, prezentowało opracowanie Zespołu transportu i infrastruktury w firmie konsultingowej Ernst & Young przedstawione w styczniu 2006 r. Patrz: K. Kozińska, *Dwa scenariusze dla kulejącego przewoźnika*, „Puls Biznesu" 2006, nr 2020, s. 8.

11 *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*, Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa – kwiecień 2007 r.

12 Według założeń proces ten miał polegać na przekazaniu nieodpłatnie udziałów spółki PKP PR samorządom wojewódzkim w równych częściach (tj. po 1/16 wartości udziałów).

13 Uchwała Rady Ministrów nr 61/2008 z dnia 19 lutego 2008 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Strategii dla transportu kolejowego do 2013 r.

14 W spółce PKP PR wydzielono organizacyjnie tzw. Oddziały Przewozów Międzywojewódzkich (OPM), do których przekazano majątek i pracowników związanych z przewozami międzywojewódzkimi. Z dniem 14 grudnia 2008 r. spółka PKP IC przejęła OPM i tym samym w pełni realizację przewozów pociągami międzywojewódzkimi (obecnie kursującymi pod szyldem TLK).

15 Uchwała Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r. *w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich*.

Również zgodnie z przyjętym rozporządzeniem, w świetle ustalonych w nim kryteriów, samorządy otrzymały określoną liczbę udziałów w kapitale zakładowym spółki PKP PR[16]. Formalne przejęcie spółki przez samorządy nastąpiło z dniem 1 stycznia 2009 r. Spółka PKP PR stała się więc w ten sposób *de facto* (własnościowo i organizacyjnie) przewoźnikiem samorządowym funkcjonującym poza Grupą PKP SA. Podkreślając swoją odrębność, z dniem 8 grudnia 2009 r. spółka zmieniła również nazwę na Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PR). Zmianie nazwy towarzyszyło również wprowadzenie nowych barw korporacyjnych i nowego adresu strony internetowej.

W latach 2009–2015 po usamorządowieniu spółka niestety nie funkcjonowała tak, jak przewidywały to plany zawarte w *Strategii*. Nastąpiła sanacja zadłużenia i utrata udziałów w rynku. Wśród przyczyn takiego stanu rzeczy wymienić można m.in. brak restrukturyzacji wewnętrznej, problemy z zarządzaniem i finansowaniem przez samorządy mające swoje źródło w strukturze własnościowej spółki czy też wejście w segment przewozów wojewódzkich (pociągi InterRegio, RegioExpress), które, nie objęte dotacją, generowały straty dla spółki.

Konieczna była więc kolejna interwencja rządu i przyjęcie kolejnego programu naprawczego. Samorządy ostatecznie zgodziły się na przekazanie 50% + 1 udziałów (o wartości 770 mln zł) w spółce Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP), co nastąpiło we wrześniu 2015 r. Zdecydowanie większa część tej kwoty (660 mln zł) przekazana została na spłaty zadłużenia historycznego PR wobec spółek z grupy PKP SA, głównie PKP PLK. Powołany nowy zarząd spółki przystąpił do wdrożenia programu naprawczego. Można więc powiedzieć, że spółka poddana została procesowi renacjonalizacji, gdyż ARP stanowi spółkę Skarbu Państwa. Przejęcie związane było również z wprowadzeniem nowej marki pociągów regionalnych określanych jako Polregio.

W odniesieniu do spółek przewozów regionalnych utworzonych w ramach grupy PKP SA realizowane były również procesy usamorządowienia. W 2005 r. udało się zakończyć ten proces w odniesieniu do spółki PKP WKD. Rozmowy prowadzone były od 2003 r. i zakończyły się podpisaniem umowy prywatyzacyjnej z nowym właścicielem akcji spółki, którym jest Konsorcjum Samorządowe, w skład którego wchodzi Samorząd Województwa Mazowieckiego i sześć gmin

16 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008 r. *w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością* (DzU RP 2008, nr 218, poz. 1393). Kryteria podziału określone zostały w sposób ogólny w art. 33u ust. 3 ustawy *o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe"* (DzU RP 2000, nr 84, poz. 948 z późn. zm.). Ustawa zobowiązuje rząd do wzięcia pod uwagę: powierzchni poszczególnych województw, liczby ich mieszkańców, długości linii kolejowych oraz średniej pracy eksploatacyjnej wykonanej w ciągu ostatnich 3 lat. Ustawa jednakże nie przyznała wagi poszczególnym kryteriom, pozostawiając to swobodnemu uznaniu administracji. Rada Ministrów dokonała podziału tytułów uczestnictwa w spółce zgodnie z przyjętym algorytmem. Ostatecznie udziały samorządów wojewódzkich zostały ustalone następująco: dolnośląskie (7,3%), kujawsko-pomorskie (5,8%), lubelskie (5,5%), lubuskie (3,6%), łódzkie (5,7%), małopolskie (6,4%), mazowieckie (13,5%), opolskie (3,4%), podkarpackie (4,9%), podlaskie (3,8%), pomorskie (7,1%), śląskie (9,2%), świętokrzyskie (3,0%), warmińsko-mazurskie (5,3%), wielkopolskie (9,7%), zachodniopomorskie (5,8%).

leżących na trasie działalności przewozowej spółki. Proces usamorządowienia tej spółki nie nastręczał jednak trudności o tyle, że działalność jej odbywa się na wydzielonej organizacyjnie i technicznie sieci kolejowej, a spółka została wyposażona na starcie w cały niezbędny majątek potrzebny do realizacji zadań statutowych, czyli tabor i zaplecze techniczne.

W przypadku spółki PKP SKM można mówić o rozpoczęciu i kontynuacji procesu usamorządowienia. Spółka ta jest jednocześnie zarządcą infrastruktury na wydzielonej linii między Gdańskiem a Gdynią, jak i przewoźnikiem, operującym również na sieci PKP PLK i realizującym, obok spółki PR, przewozy pasażerskie na terenie województwa pomorskiego. Nastąpiło zatem rozszerzenie zakresu jej działalności z kolejowych przewozów aglomeracyjnych także na przewozy regionalne. Udziałowcem większościowym PKP SKM pozostaje nadal PKP SA, choć samorząd województwa pomorskiego oraz gminy leżące na trasach relacji kursujących pociągów spółki, zainteresowane są jej przejęciem[17]. Można więc przypuszczać, że proces ten będzie kontynuowany, jednakże obecnie jest to jedyna spółka realizująca przewozy regionalne, która wchodzi w skład grupy PKP SA.

Omawiając kwestię usamorządowienia kolejowych przewozów regionalnych nie można oczywiście pominąć widocznego trendu, polegającego na działaniach części samorządów wojewódzkich w zakresie powołania własnych kolejowych przewoźników regionalnych. Wśród tego rodzaju podmiotów aktualnie funkcjonujących w Polsce, wymienić można:

– Koleje Dolnośląskie,
– Koleje Wielkopolskie,
– Koleje Śląskie,
– Łódzka Kolej Aglomeracyjna,
– Koleje Małopolskie.

Spółka Koleje Dolnośląskie SA została powołana w grudniu 2007 r.[18], a działalność przewozową rozpoczęła wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy pociągów 14 grudnia 2008 r. W następnych latach przejmowała sukcesywnie kolejne połączenia regionalne w województwie dolnośląskim[19].

17 Aktualna struktura własnościowa spółki PKP SKM w Trójmieście jest następująca: 68,70% udziałów należy do PKP SA, 10,51% posiada Województwo Pomorskie, 12,99% – miasto Gdańsk, 2,16% – Sopot, 4,21% – Gdynia, 1,24% – Pruszcz Gdański oraz 0,19% – Rumia. Dane ze strony: https://bip.skm.pkp.pl/c4/majatek-i-struktura-wlasnosciowa, 10.04.2017.

18 Uchwała Nr XX/246/07 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 grudnia 2007 r. *w sprawie utworzenia Spółki Koleje Dolnośląskie S.A. oraz wniesienia przez Województwo Dolnośląskie wkładu pieniężnego*.

19 Aktualna sieć połączeń obsługiwanych przez Koleje Dolnośląskie podana jest na stronie internetowej przewoźnika: https://www.kolejedolnoslaskie.eu/

Spółka Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. powołana została we wrześniu 2009 r.[20], a pierwszy pociąg tej spółki wyruszył na trasę 1 czerwca 2011 r. Spółka obsługuje wybrane połączenia w województwie wielkopolskim[21].

Koleje Śląskie Sp. z o. o. powołane zostały 8 kwietnia 2010 r.[22] a 1 października 2011 r. uruchomiono pierwsze połączenia kolejowe[23]. Począwszy od rozkładu jazdy 2012/2013, spółka planowała przejęcie całości przewozów regionalnych na terenie województwa śląskiego. Podjęta próba zakończyła się niepowodzeniem. Efektem był paraliż kolejowych przewozów regionalnych w początkowym okresie obowiązywania rozkładu, jak i konieczność ograniczenia oferty[24] oraz poddanie spółki procesowi głębokiej restrukturyzacji w późniejszym okresie. Spółka nie była przygotowana do tego przedsięwzięcia pod względem organizacyjnym, taborowym, kadrowym oraz finansowym, a późniejsze kontrole wykazały występujące nieprawidłowości w dotychczasowej jej działalności[25]. W późniejszym okresie spółka przejmowała sukcesywnie obsługę kolejnych połączeń i aktualnie realizuje te przewozy na głównych liniach w województwie śląskim[26], choć nadal część połączeń regionalnych realizuje również spółka PR.

15 czerwca 2014 r. rozpoczęła realizację przewozów regionalnych Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. powołana 10 maja 2010 r., w której 100% udziałów posiada samorząd województwa łódzkiego. Wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy 2014/2015, spółka przejęła realizację przewozów regionalnych na wybranych liniach, a obecnie realizowany zakres obsługi wskazuje, że przewozy realizowane przez spółkę mają zarówno charakter regionalny, jak i aglomeracyjny[27].

20 Uchwała Nr XXXIX/542/09 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 września 2009 r. *w sprawie utworzenia spółki prawa handlowego do wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich*

21 Aktualna sieć połączeń obsługiwanych przez Koleje Wielkopolskie podana jest na stronie internetowej przewoźnika: http://koleje-wielkopolskie.com.pl/

22 Uchwała nr III/47/3/2010 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 17 lutego 2010 r. *w sprawie utworzenia spółki z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą: Koleje Śląskie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.*

23 W rozkładzie 2011/2012 pociągi spółki kursowały na trasach: Katowice – Gliwice, Katowice – Tychy – Wisła oraz Katowice – Sosnowiec – Zawiercie – Częstochowa.

24 Zawieszono lub ograniczono część połączeń, a na niektóre linie powróciła z obsługą spółka Przewozy Regionalne.

25 Patrz: *Raport z audytu finansowo-prawnego działalności dotyczącej świadczenia usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. w 2012 roku*. ZDG TOR, Warszawa – kwiecień 2013 r. Nowe władze spółki (powołane w 2012 r.) przedstawiły swoje uwagi i zastrzeżenia do części zawartych w raporcie ustaleń (Patrz: KS.SE 1188/04/13, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice – 16 kwietnia 2013 r. – http://www.slaskie.pl/zdjecia/2013/04/18/1366292806.pdf/)

26 Aktualna sieć połączeń obsługiwanych przez Koleje Śląskie podana jest na stronie internetowej przewoźnika: http://kolejeslaskie.com/

27 W ramach tzw. kolei obwodowej: Łódź Kaliska – Łódź Widzew/Łódź Fabryczna – Zgierz – Łódź Kaliska. Podkreślenie aglomeracyjnego charakteru spółki związane jest z dążeniem do integracji ze środkami transportu miejskiego (autobusy, tramwaje) w różnych miastach aglomeracji

Spółka Koleje Małopolskie[28] rozpoczęła przewozy 14 grudnia 2014 r. W początkowym okresie swojej działalności pociągi obsługiwały jedynie trasę Kraków – Wieliczka i połączenie na lotnisko w Balicach, czyli realizowały przewozy na rzecz aglomeracji krakowskiej. Obecnie spółka obsługuje też połączenia regionalne z Krakowa do Tarnowa, Nowego Sącza, Krynicy, Miechowa i Sędziszowa[29].

Jedynym jak dotąd niesamorządowym podmiotem obsługującym kolejowe przewozy regionalne w Polsce jest Arriva RP[30] Sp. z o.o. Powołana 19 grudnia 2006 r. jako spółka joint-venture, będąca wspólnym przedsięwzięciem międzynarodowej spółki działającej w branży kolejowej Arriva plc[31] i polskiego przewoźnika kolejowego PCC Rail SA[32], posiadających w powołanej spółce po 50% udziałów. Wraz z przejęciem obu udziałowców w 2010 r. spółka stała się częścią grupy DB Arriva, będącej własnością koncernu Deutsche Bahn[33].

W czerwcu 2007 r. spółka wygrała przetarg ogłoszony przez Urząd Marszałkowski województwa kujawsko-pomorskiego na wykonywanie regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych na wszystkich liniach niezelektryfikowanych tego województwa, co stanowiło blisko 40% połączeń pasażerskich w tym regionie. W grudniu 2010 r. spółka przedłużyła tę umowę na kolejne 10 lat, przejmując również przewozy na części linii zelektryfikowanych tego województwa. Obecnie Arriva RP realizuje ponad 70% regionalnych przewozów kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim[34] oraz podejmuje działania w zakresie rozszerzenia swojej działalności na inne regiony.

Omawiając kwestię realizacji przewozów regionalnych warto również zauważyć, że część tych przewozów realizowana jest również przez spółkę PKP IC (pociągami TLK). Co prawda same pociągi realizują przewozy międzyregionalne (międzywojewódzkie), jednakże część podróżnych przemieszcza się w relacjach mieszczących się w granicach danego województwa, co czyni takie przewozy regionalnymi. W tym więc aspekcie spółka PKP IC również uczestniczy w realizacji kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych.

Podsumowując można stwierdzić, że obecny kształt rynku regionalnych przewozów pasażerskich transportem kolejowym w Polsce znacząco różni się od sytuacji z roku 2001, gdzie dominującym podmiotem była państwowa spół-

łódzkiej (poprzez ofertę biletu aglomeracyjnego). Aktualna sieć połączeń obsługiwanych przez spółkę podana jest na jej stronie internetowej: https://lka.lodzkie.pl/

28 Uchwała nr XLIV/705/13 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 2 grudnia 2013 r. *w sprawie powołania jednoosobowej spółki Województwa Małopolskiego pod firmą „Koleje Małopolskie" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Krakowie.*

29 Aktualna sieć połączeń obsługiwanych przez Koleje Małopolskie podana jest na stronie internetowej przewoźnika: https://malopolskiekoleje.pl/

30 Do czerwca 2010 r. występowała pod nazwą Arriva PCC Sp. z o.o.

31 W sierpniu 2010 r. grupa Arriva przejęta została przez koncern Deutsche Bahn AG.

32 We wrześniu 2009 r. spółka PCC Rail przejęta została przez DB Schenker AG i zmieniła nazwę na DB Schenker Rail Polska S.A.

33 Z punktu widzenia właścicielskiego jest to przewoźnik państwowy, gdyż koncern DB jest w 100% własnością państwa niemieckiego.

34 Aktualna sieć połączeń obsługiwanych przez Arriva RP podana jest na stronie internetowej przewoźnika: http://www.arriva.pl/

ka PKP PR. To oznacza, że proces regionalizacji niewątpliwie postępuje. Nie można też stwierdzić, że proces ten jest zakończony, a raczej, że cały czas ma charakter dynamiczny. Szczególnie dotyczy to dalszych losów spółki PR i powstawania nowych podmiotów samorządowych.

Ostateczna ocena procesu usamorządowienia kolejowych przewozów regionalnych ma oczywiście charakter złożony ze względu na fakt, że ta reforma skutkowała i nadal skutkuje wpływem na funkcjonowanie całego transportu kolejowego w Polsce. Warto jednak wskazać na niewątpliwie pozytywne efekty tych przemian, zarówno z punktu widzenia sektora kolejowego, jak i samorządów wojewódzkich.

Do pozytywnych efektów usamorządowienia kolejowych przewozów regionalnych, jakie wystąpiły w skali całego polskiego systemu kolejowego zaliczyć można m.in.[35]:

– dokończenie podziału majątkowego w grupie PKP w zakresie docelowego wyposażenia przewoźników w lokomotywy i zaplecza warsztatowe;

– dokończenie podziału grupy zawodowej maszynistów pomiędzy przewoźników kolejowych;

– przesunięcie całości segmentu kolejowych przewozów międzywojewódzkich do spółki PKP IC dzięki czemu segment ten obecnie rozwija się dynamicznie, a pozostawienie go w spółce PKP PR było związane z ryzykiem jego regresu;

– wsparcie środkami finansowymi spółki PKP Cargo SA pochodzącymi z oddłużenia spółki PKP Przewozy Regionalne, które pozwoliły tej spółce przetrwać kryzysowy rok 2009 i sfinansować z własnych środków szeroki program dobrowolnych odejść pracowników, przeprowadzenie głębokiej restrukturyzacji wewnętrznej, aby ostatecznie doprowadzić do częściowej prywatyzacji spółki przez giełdę.

Z punktu widzenia regionów, do pozytywnych efektów usamorządowienia kolejowych przewozów regionalnych zaliczyć można m.in.[36]:

– realizację przez marszałków województw programu modernizacji starego taboru poprzez odkupowanie od spółki PR taboru i oddawaniu go do modernizacji na własny koszt oraz realizację szerokiego programu inwestycyjnego w zakresie zakupów nowego taboru oraz modernizacji regionalnej infrastruktury kolejowej[37];

– uzyskanie możliwości prowadzenia przez marszałków województw własnej polityki w zakresie struktury podmiotowej w kolejowych przewozach regionalnych – tworzenie własnych przewoźników kolejowych na bazie zakupionego, dzięki wsparciu rządowemu, taboru lub alternatywnie ogłaszanie otwartych

35 J. Engelhardt, *Usamorządowienie kolei regionalnych w Polsce – fakty i mity*, „Logistyka" 2014, nr 2, s. 48.
36 Tamże, s. 49
37 Był to efekt sukcesu Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) z perspektywy budżetowej 2007–2013 w zakresie inwestycji taborowych (który pozwolił zwiększyć środki województw na zakupy nowego taboru kolejowego) oraz inwestycji w regionalną infrastrukturę kolejową (przy zapewnieniu przez rząd środków z Funduszu Kolejowego na tzw. wkład własny beneficjenta).

przetargów na wykonywanie przewozów regionalnych, z powierzeniem wybranemu przewoźnikowi własnego taboru,

– zauważalna poprawa oferty przewozowej na poziomie niektórych regionów, pomimo ogólnych problemów z funkcjonowaniem spółki PR, która możliwa była dzięki zakupom nowoczesnego taboru i udostępnieniu go spółce,

– ogólna poprawa wizerunku kolei w regionach w oczach społeczeństwa, możliwa dzięki wykorzystywaniu w przewozach regionalnych nowoczesnego taboru, przywróceniu wybranych połączeń kolejowych z inicjatywy marszałków województw oraz dzięki realizacji rządowego programu modernizacji dworców kolejowych, który objął również mniejsze dworce regionalne.

Jak wynika z powyższego zestawienia usamorządowienie (regionalizacja) kolejowych przewozów regionalnych przyniosło szereg pozytywnych efektów. Nie oznacza to oczywiście że reformę można uznać za zakończoną.

Wśród podstawowych problemów do rozwiązania w przyszłości, które należy wskazać w odniesieniu do kolejowych przewozów regionalnych w Polsce, wymienić można:

1. brak efektywnej organizacji przewozów regionalnych w odniesieniu do integracji rozkładowej i taryfowej[38], co przekłada się na wielkość wykonywanych przewozów pasażerskich;
2. dalsze funkcjonowanie spółki PR;
3. dalsze funkcjonowanie istniejących i tworzenie nowych spółek przewoźników samorządowych;
4. wejście w życie zapisów IV pakietu kolejowego, w tym dotyczących otwarcia krajowych rynków kolejowych przewozów pasażerskich dla wszystkich licencjonowanych przewoźników unijnych.

ad. 1)

Integrację rozkładową i taryfową rozpatrywać można w następujących aspektach:

– między przewoźnikami różnych gałęzi transportu w regionie,

– między przewoźnikami tej samej gałęzi w regionie,

– między przewoźnikami z różnych regionów.

Integracja rozkładowa jest niezbędna, aby system transportu publicznego w regionie działał sprawnie i spełniał swoją rolę. Jest to stwierdzenie oczywiste, które, zwłaszcza w latach dziewięćdziesiątych XX w. nie znajdowało potwierdzenia w polskich realiach. Współpraca pomiędzy przewoźnikami różnych gałęzi transportu, miała charakter raczej incydentalny – przeważała konkurencja, często nieuczciwa. Właściwie trudno było się takiemu stanowi dziwić, gdyż jest to naturalne działanie w warunkach braku kompleksowego organizatora transportu publicznego w regionach. Trzeba jednak pamiętać, że tylko zintegrowany rozkład jazdy daje gwarancję, że transport publiczny w regionie będzie spełniał

38 Zarówno w ujęciu wewnątrz- jak i międzygałęziowym.

swoją rolę, co zachęci potencjalnych pasażerów do korzystania z jego usług. W pasażerskim transporcie kolejowym integracja jest o tyle istotna, że przejazdy koleją odbywają się z reguły na dalsze odległości niż te, które przeciętnie pokonywane są publicznym transportem samochodowym, więc tym bardziej ważne jest to, aby czas podróży i ewentualne przerwy były możliwie jak najmniejsze. Warto również dodać, że integracja rozkładowa jest przedsięwzięciem głównie natury organizacyjnej, nie wymagającym znaczących nakładów finansowych.

W odniesieniu do integracji rozkładowej po 1990 r. mieliśmy w Polsce do czynienia raczej z sytuacją dezintegracji, która w transporcie kolejowym pogłębiła się wraz z powołaniem 2001 r. osobnych spółek przewozów pasażerskich. Dopiero wejście Polski do UE wymusiło działania na rzecz większej integracji, zarówno w ujęciu gałęziowym, jak i międzygałęziowym, choć trzeba również przyznać, że proces ten przebiega jak dotąd bardzo powoli. Polityka transportowa UE artykułowana w *Białej Księdze transportu* z 2001 r. wyraźnie wskazywała na konieczność integrowania poszczególnych gałęzi transportu, zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych[39]. Polityka ta podtrzymana jest również w najnowszej *Białej Księdze transportu* z 2011 r., gdzie podkreśla się konieczność zapewnienia efektywnej sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami, zarówno w odniesieniu do przewozów pasażerskich, jak i towarowych[40]. Sytuacja w zakresie integracji rozkładowej w Polsce polepszyło również przyjęcie w 2011 r., a następnie wdrożenie zapisów *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*[41], która nakłada na organizatorów przewozów konieczność zapewnienia koordynacji rozkładowej przewoźników różnych gałęzi transportu i tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Obecna sytuacja jest więc znacząco lepsza niż wcześniejsza, niemniej nadal jest jeszcze wiele do zrobienia dla zapewnienia dobrej integracji rozkładowej przewoźników regionalnych.

Integracja taryfowa jest zagadnieniem o wiele bardziej złożonym. Podstawą integracji jest wspólny bilet, dzięki któremu pasażer mógłby odbyć podróż środkami transportu różnych przewoźników i różnych gałęzi. Takie rozwiązanie korzystne jest szczególnie w aglomeracjach miejskich, gdyż jest ono istotnym elementem optymalizacji systemu transportowego danej aglomeracji. W odniesieniu do regionów, rozwiązanie takie z pewnością zachęcałoby do korzystania z transportu publicznego. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że wobec dużej liczby przewoźników samochodowych, koszty wdrożenia systemu wzajemnych rozliczeń mogłyby być znaczące. Ponadto wobec tak ostrej konkurencji pomiędzy przewoźnikami samochodowymi, nie jest pewne, czy wszyscy byliby tym zainteresowani, a w przypadku ewentualnego wdrożenia takiego rozwiązania,

39 Patrz: *Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji.* COM (2001) 370, Bruksela, 12.09.2001 r.
40 Patrz: *Biała Księga transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. COM (2011) 144, Bruksela, 28.03.2011 r.
41 DzU RP 2011, nr 5, poz. 13 z późn. zm.

czy nie doszłoby do sporów w kwestii wzajemnych rozliczeń. W odniesieniu jednak do transportu kolejowego, wdrożenie takiego rozwiązania jest jak najbardziej pożądane. Integracja taryfowa jest jak najbardziej możliwa i współczesne rozwiązania informatyczne, nawet niezbyt zaawansowane technologicznie, pozwalają na to. Integracja powinna objąć wszystkich kolejowych przewoźników w regionie. Wspólny bilet jest jednym z istotnych elementów powodzenia regionalizacji i z tego faktu organizatorzy przewozów, czyli samorządy, powinny zdawać sobie sprawę.

Aktualna sytuacja w zakresie integracji taryfowej nie jest dobra. Nadal mamy niestety do czynienia z sytuacją „każdy sobie". Wszystkie spółki kolejowe przewozów pasażerskich posiadają własne taryfy i tylko w ograniczonym (na podstawie zawartych porozumień) zakresie i jedynie w określonych sytuacjach, honorują biletów innych przewoźników. Mimo wszystko obecna sytuacja jest lepsza od tej z 2001 r., kiedy powołane spółki zupełnie nie uwzględniały ważności biletów wystawionych przez pozostałe. Było to pogorszeniem w stosunku do sytuacji sprzed reformy PKP. Nic też dziwnego, że takie działanie spotkało się z wysoce negatywną oceną pasażerów. Pogorszyło to i tak już fatalny wizerunek tej gałęzi transportu w społeczeństwie. Szczególnie dziwnym był fakt, że przewoźnicy pasażerscy, w ramach jednej Grupy PKP SA, nie mogli porozumieć się wzajemnie, co było również ewenementem w skali europejskiej. Pojawienie się nowych spółek samorządowych jeszcze bardziej pogłębiło problemy integracji taryfowej, zwłaszcza z punktu widzenia pasażera.

Wejście w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jak dotąd nieznacznie tylko polepszyło sytuację w tym względzie. Wzrosła liczba ofert tzw. wspólnych biletów (tj. honorowanych w pociągach różnych przewoźników). Istnieje również możliwość zakupu biletu innych przewoźników w okienku kasowym danego przewoźnika. Nadal jednak jest to rozwiązanie dalekie od zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, którego konieczność powołania i wdrożenia obligują zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Rozwiązania w odniesieniu do wspólnego biletu wykorzystywane są już w przewozach aglomeracyjnych (Warszawa, Łódź, Trójmiasto itp.), jednakże w przewozach regionalnych brak jest funkcjonujących rozwiązań.

Można mieć nadzieję, że sytuację zmienią działania Komitetu Sterującego do spraw projektu „Wspólnego Biletu", powołanego zarządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 30 maja 2016 r. Zadaniem komitetu[42] ma być wyznaczanie kierunków rozwoju oraz inicjowanie, koordynowanie i monitorowanie kluczowych działań, podejmowanych w zakresie przygotowania, a także wdrożenia wspólnego biletu. Celem projektu „wspólny bilet" jest udostępnienie nowoczesnej usługi poprzez stworzenie podróżnemu możliwości zakupu jednego biletu na cały przejazd koleją (wszystkie pociągi łączące punkt odjazdu

42 W skład komitetu wchodzą przedstawiciele ministerstwa, Urzędu Transportu Kolejowego, Instytutu Kolejnictwa, Agencji Rozwoju Przemysłu, PKP S.A., PKP PLK S.A., PKP Informatyka, PKP Intercity PKP SKM w Trójmieście oraz spółki Przewozy Regionalne.

z punktem przyjazdu), niezależnie od kanału sprzedaży i przewoźnika[43]. Mimo pozytywnego faktu powołania omawianego komitetu, pojawia się również gorzka konstatacja, że działania te podjęto o 16 lat za późno. Brak wspólnego biletu przez tyle lat był niewątpliwie jednym z czynników mających wpływ na spadek podróżnych przewożonych transportem kolejowym w Polsce.

ad. 2)

Problemem do rozwiązania pozostaje nadal sposób dalszego funkcjonowania na rynku kolejowym spółki PR. Nie ulega wątpliwości, że w sprawie tej spółki głos decydujący mają jej właściciele, czyli ARP oraz marszałkowie województw. Przejęcie większości udziałów przez ARP trzeba uznać za rozwiązanie tymczasowe. Należy więc zdecydować się na ostateczne rozstrzygnięcia. Warto przy tym pamiętać, że spółka PR sama w sobie nie jest podmiotem strategicznego znaczenia z punktu widzenia funkcjonowania państwa, które musi być za wszelką cenę zachowane w jej dotychczasowym kształcie. Dla pasażerów kolei w regionach nie ma istotnego znaczenia, jaki podmiot będzie realizował kolejowe przewozy regionalne. Dla podróżnych liczy się przede wszystkim pewność, niezawodność i jakość obsługi pasażera. Społeczeństwom regionów nie zależy więc na spółce PR jako takiej i dalszym jej funkcjonowaniu w dotychczasowym kształcie. Co więcej, społeczeństwa regionów przyjmą z pewnością każde inne rozwiązanie, o ile będzie lepsze od dotychczasowego. Mając na względzie powyższe założenia można przyjąć, że możliwe są różne opcje dalszego rozwoju struktury podmiotowej na rynku kolejowych przewozów regionalnych, ze spółką PR i bez niej. Można wyróżnić przy tym dwa skrajne warianty:

– funkcjonowanie w dotychczasowej strukturze, organizacyjnej i własnościowej i docelowo w przyszłości prywatyzacja (inwestor strategiczny lub giełda);

– likwidacja i przekazanie oddziałów spółki w ręce samorządów (powołanie nowych przewoźników lub połączenie z istniejącą spółką w danym województwie).

Rozważając podjęcie konkretnych działań trzeba pamiętać, że bez względu na formę przekształceń cały czas istnieje kwestia zapewnienia obsługi transportem kolejowym, zwłaszcza słabszych ekonomicznie regionów, jak również nie bez znaczenia jest kwestia utrzymania dotychczasowych miejsc pracy załogi spółki PR. Jak dotąd właściciele nie podjęli strategicznych decyzji w odniesieniu do przyszłości spółki, koncentrując się na działaniach operacyjnych w zakresie restrukturyzacji oraz wzmocnienia potencjału ekonomicznego spółki w najbliższych latach.

ad. 3)

Obserwując powstawanie i rozwój kolejowych przewoźników samorządowych warto zauważyć, że trend do tworzenia własnych spółek samorządowych

43 Informacje, ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa: http://mib.gov.pl/2-WspolnyBilet.htm#, 10.04.2017.

może być nadal podtrzymany, gdyż powołanie swoich spółek rozważały również inne samorządy województw np. świętokrzyskiego czy zachodniopomorskiego.

Na gruncie założeń czysto teoretycznych, związanych z usamorządowieniem (regionalizacją), wszelki udział organizatora przewozów w spółkach realizujących te przewozy, jest niepożądany, gdyż deformuje obiektywizm dokonywania wyborów przewoźników. Z punktu widzenia modelowego, samorządy powinny zajmować się wyłącznie organizowaniem i finansowaniem przewozów regionalnych, nie będąc związanymi z żadnym podmiotem, zabiegającym o kontrakty. Jednak w przypadku przewozów regionalnych wykonywanych transportem kolejowym, sprawa jest bardziej złożona. Przewozy te są przecież ze swej istoty deficytowe, stąd kapitał prywatny może być zainteresowany tym biznesem jedynie wtedy, gdy zapewniony zostanie określony poziom zysku. Ponadto do rozpoczęcia tej działalności konieczny jest duży kapitał oraz majątek (głównie tabor). Nic więc dziwnego, że na rynku regionalnych przewozów pasażerskich transportem kolejowym w Polsce jak i innych państwach unijnych dominują podmioty samorządowe czy rządowe. Trudno obecnie przewidzieć jak ukształtuje się w przyszłości struktura rynku. Jest to zapewne proces, który potrwa jeszcze wiele lat, warto jednak pamiętać, ze docelowo podmioty samorządowe powinny wycofać się z inwestycji we własność przewoźników kolejowych i przeprowadzić ich prywatyzację.

ad. 4)

Przyjęty pod koniec 2016 r. IV pakiet kolejowy wprowadził zmiany w rozporządzeniu 1370/2007, dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego[44]. Zgodnie z wprowadzonymi zapisami od grudnia 2020 r. przewoźnicy kolejowi będą mogli oferować przewozy na usługach komercyjnych na liniach krajowych w państwach UE w ramach wolnego dostępu. Sytuacja ta jednak dotyczyła będzie raczej przewozów międzyregionalnych. Z punktu widzenia przewozów regionalnych bardziej istotny jest zapis o możliwości startu dla wszystkich licencjonowanych przewoźników z państw unijnych w przetargach na przewozy wykonywane w ramach usługi publicznej ogłaszane przez organizatorów od grudnia 2023 r. Ponadto przyjęto również przepisy ujednolicające zasady przeprowadzania takich przetargów na obszarze całej UE. Celem przyjętych regulacji jest otwarcie krajowych rynków kolei pasażerskich na konkurencję i podniesienie w ten sposób jakości usług. To oznacza jednak, że w kontraktach o wykonywanie przewozów regionalnych mogą pojawić się konkurenci zagraniczni. Czy zagrożenie jest poważne? Na pewno nie trzeba popadać w rozpacz. Trzeba pamiętać, że zgodnie z obecnymi zapisami rozporządzenia 1370/2007 (które nie zostały zmienione), maksymalny okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych w odniesieniu

44 Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007)

do usług kolejowego transportu pasażerskiego wynosi 15 lat od zawarcia tej umowy. To oznacza, że do grudnia 2023 r. umowy można zawierać na obowiązujących wcześniej zasadach (np. poprzez zlecanie realizacji przewozów tzw. podmiotom wewnętrznym). Zawierając więc umowę przed grudniem 2023 r. na maksymalny okres 15 lat, przedłużamy wejście nowych zapisów rozporządzenia nawet do 2038 r. Przytoczony tu przykład jest oczywiście czysto teoretyczny, niemniej należy przypuszczać, że w wielu państwach UE władze rządowe i samorządowe skorzystają z tej możliwości w odniesieniu do własnych przewoźników regionalnych. Zapewne również i Polska wykorzysta taką możliwość. Jest więc jeszcze wystarczająco dużo czasu na zabezpieczenie własnego rynku oraz ochronę rodzimych przewoźników. Ten czas musi być jednak efektywnie wykorzystany na restrukturyzację przewoźników regionalnych w celu wzmocnienia swojej pozycji ekonomicznej, jak i ukształtowaniu pożądanej struktury rynku kolejowych przewozów regionalnych w Polsce. Konsekwencją tego mogą być dalsze zmiany w strukturze podmiotowej i własnościowej przewoźników regionalnych w Polsce. Trudno jednak dziś odpowiedzieć jednoznacznie, w jakim kierunku potoczą się zmiany.

Z przeprowadzonych w artykule rozważań można wyciągnąć podstawowy wniosek, że proces usamorządowienia (regionalizacji) kolei w Polsce jest procesem ciągłym i dynamicznym, gdzie do rozwiązania pozostało jeszcze wiele problemów, zanim ukształtowany zostanie efektywny system transportu regionalnego, funkcjonujący z korzyścią dla państwa i społeczeństw poszczególnych regionów.

Bibliografia

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008 r. *w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością* (DzU RP 2008, nr 218, poz. 1393).

Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. *dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego* oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (DzU L 315 z 3.12.2007)

Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa – kwiecień 2007 r.

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. *o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe"* (DzU RP 2000, nr 84, poz. 948 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* (DzU RP 2011, nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji. COM (2001) 370, Bruksela, 12.09.2001 r.

Biała Księga transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. COM (2011) 144, Bruksela, 28.03.2011 r.

Engelhardt J., *Usamorządowienie kolei regionalnych w Polsce – fakty i mity*, „Logistyka" 2014, nr 2.
Koncepcja optymalizacji struktury organizacyjnej przewozów regionalnych w Polsce, „Transport i Komunikacja" 2005, nr 2.
Kozińska K., *Dwa scenariusze dla kulejącego przewoźnika*, „Puls Biznesu" ?, nr 2020.
Pasażer staje się (powoli) coraz ważniejszy – Raport, „Rynek Kolejowy" 2008, nr 11.
Raport z audytu finansowo-prawnego działalności dotyczącej świadczenia usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. w 2012 roku. ZDG TOR, Warszawa – kwiecień 2013 r.

Arkadiusz Drewnowski – Municipalization of railways in Poland – the past, present and future

The process of municipalisation of Polish Railways have been going on for 16 years now but it is still not finished. Some major changes took place within this time regarding organisation of regional railways and ownership structure of regional passenger transport rail operators. A number of complex problems still await their solution. The article presents the chronology of all the transformations that have occurred so far; the author offers the assessment of the current situation and outlines main problems related to the ongoing process of railway municipalisation in Poland.

Arkadiusz Drewnowski – Umstrukturierung der Bahn in Polen - Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft

Der Prozess der Entflechtung und Verselbstständigung der Eisenbahn in Polen dauert bereits seit mehr als 16 Jahren an, ohne dass er schon zu einem Abschluss gekommen wäre. Während dieser Zeit gab es große Veränderungen bei der Bahn, insbesondere hinsichtlich ihrer Organisation und der Eigentümerstruktur des regionalen Eisenbahnpersonenverkehrs. Viele alte Probleme wurden bis heute nicht gelöst.

Der Artikel zeichnet die Chronologie der Veränderungen bei der Bahn nach, und skizziert die aktuelle Lage der Eisenbahn in Polen sowie mögliche Probleme bei der weiterenUmstrukturierung.

Słowa kluczowe: pasażerski transport kolejowy, restrukturyzacja polskich kolei, regionalni przewoźnicy kolejowi, koleje regionalne, usamorządowienie kolei
Keywords: rail passenger transport, restructuring of the Polish Railways, regional rail operators, regional railways, municipalisation of railways
Stichworte: Eisenbahnpersonenverkehr, Umstrukturierung der Eisenbahn in Polen, regionale Eisenbahnen

Arkadiusz Drewnowski, dr inż., pracownik naukowo-dydaktyczny Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego w Katedrze Systemów i Polityki Transportowej. Absolwent Wydziału Transportu i Łączności Uniwersytetu Szczecińskiego (1998) oraz Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej (2002). W latach 1998–2001 pracownik Przedsiębiorstwa PKP i PKP S.A.

Krzysztof Soida

Ustawa o transporcie kolejowym przesądza o (*być, albo*) *nie być* kolei

Jedną z charakterystycznych cech najnowszych dziejów polskiej kolei są liczne zmiany zasadniczych przepisów regulujących jej funkcjonowanie. W znacznej mierze, lecz nie tylko, zmiany te wymusza przynależność od 1 maja 2004 r. do Unii Europejskiej[1]. Już 17 maja 2003 r. ogłoszono ustawę branżową (z 28 marca 2003 r.) w nowym brzmieniu[2]. Automatycznie straciła moc obowiązującą dotychczasowa ustawa z 27 czerwca 1997 r.[3], która zdezaktualizowała ustawę o kolei wydaną 2 grudnia 1960 r.[4] Ta najnowsza ustawa z 2003 r. doczekała się dotychczas aż 49 zmian. Mimo górnolotnie artykułowanych peanów mających przekonać do kolejnej nowelizacji prawa, kondycja transportu kolejowego systematycznie się obniża, natomiast samochody nieustannie zyskują. Winna jest taka, a nie inna naczelna resortowa regulacja prawna. Ostatnia jej nowela to, wbrew pozorom kolejny krok intensyfikujący panującą degrengoladę na torach.

Symptomatyczne, że poddany w lutym 2016 r. „konsultacjom publicznym" projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym spotkał się z nadzwyczaj krytyczną reakcją środowiska. Tylko spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA

1 Na mocy traktatu akcesyjnego podpisanego 16 kwietnia 2003 r.
2 DzU RP 2003, nr 86, poz. 789.
3 DzU RP 1997, nr 96, poz. 591.
4 DzU RP 1960, nr 54, poz. 511.

zgłosiła 127 umotywowanych uwag, PKP CARGO SA – 60 uwag, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego – 110 uwag, Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych – 19 uwag. Zastrzeżenia zgłosiło łącznie 20 spośród 24 firm i instytucji związanych z branżą kolejową.

49., najobszerniejsza i najdonioślejsza zmiana ustawy (z 16 listopada 2016 r.) została podpisana przez prezydenta RP i ogłoszona 29 listopada 2016 r.[5] Wprowadza ona:

– nowe znaczenie podstawowych pojęć takich, jak np.: infrastruktura kolejowa, linia kolejowa, bocznica kolejowa, stacja kolejowa, czy dworzec kolejowy;

– nowe pojęcie – *aplikant*, określające podmiot, który ma prawo, obok przewoźników, do *zamawiania zdolności przepustowej* (dotychczas obowiązywało określenie „zamawianie tras pociągów") na podstawie umowy zawartej z zarządcą;

– nowy termin – *infrastruktura usługowa*, oznaczający infrastrukturę, jak np. dworce kolejowe, terminale towarowe, porty morskie itp., zarządzaną przez osobny podmiot (*operatora*) niezależny od zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnika i aplikanta;

– obowiązek uzyskania ubezpieczenia przez przewoźnika już na etapie złożenia wniosku o wydanie licencji;

– obowiązkowe monitorowanie punktualności pociągów;

– opracowywanie planów biznesowych przez przewoźników i zarządców infrastruktury, a przez tych drugich jeszcze sporządzenie dokumentu o nazwie *Statut sieci kolejowej*;

- zmianę statusu prezesa Urzędu Transportu Kolejowego plasująca go poza strukturą resortu właściwego dla transportu kolejowego.

Do chwili obecnej[6] *liberalizacja* rynku skutkowała zaistnieniem 93 przewoźników towarowych i 38 pasażerskich z aktywnymi licencjami[7] oraz 11 zarządców infrastruktury kolejowej z autoryzacją bezpieczeństwa[8]. Konkurencja na rynku transportowym, a tym bardziej między spółkami kolejowymi jest nieporozumieniem i nie służy ani klientowi, ani przewoźnikowi, ani też fiskusowi. Na potwierdzenie tej tezy wystarczy przytoczyć dane statystyczne obrazujące działalność przedsiębiorstw transportowych. Udział kolei w transporcie towarów i w przewozach pasażerów jest mizerny od wielu dekad, a panująca od 13 lat *konkurencja*, wbrew oczekiwaniom jej zwolenników, nie zmieniła tego stanu rzeczy. Najbardziej przekonywującym na to dowodem jest poniższe zestawienie procentowego udziału kolei w przewozach i pracy przewozowej wykonanej łącznie przez transport kolejowy i drogowy w Polsce w okresie po wprowadzeniu ustawy o transporcie kolejowym.

5 DzU RP 2016, poz. 1923.
6 Przed wejściem w życie 49. zmiany ustawy o transporcie kolejowym.
7 Wykaz licencjonowanych przewoźników kolejowych – stan na 19 sierpnia 2016 r.; strona www.utk.gov.pl, 01.10.2016.
8 Obecnie, po wejściu w życie 49. zmiany ustawy, spodziewana ilość zarządców wzrośnie do kilkuset (w związku z zaliczeniem wielu bocznic do infrastruktury).

Tabela 1. Udział kolei w transporcie łącznie kolejowym i drogowym w Polsce

Lata	Transport towarów [%]*)	Praca przewozowa przy transporcie towarów [%]	Przewozy pasażerów [%]	Praca przewozowa przy przewozach pasażerów [%]
2004	20,36	32,06	25,21	38,29
2005	17,74	29,36	24,82	38,25
2006	17,61	28,13	26,09	39,73
2007	16,82	25,38	28,02	42,06
2008	15,67	23,00	30,47	42,98
2009	13,51	18,53	31,56	43,32
2010	13,59	18,55	31,45	45,35
2011	13,48	19,71	33,01	46,81
2012	13,39	17,33	35,46	47,11
2013	13,03	16,38	36,97	45,60
2014	12,83	16,00	38,33	42,75
2015	12,97	15,63	39,95	44,60
2016	12,58	14,30	42,79	50,01

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport – wyniki działalności w 2004 roku* i w latach następnych. Informacje i opracowania statystyczne GUS za lata 2004–2015

Uwaga: *) Procentowy udział kolei w transporcie towarów ustalono przyjmując dane bez *przewozów manewrowych* (termin użyty przez GUS). W przypadku uwzględnienia tych „przewozów" udział kolei wzrósłby w rozpatrywanym okresie odpowiednio o: 2,45, 2,24, 3,13, 2,79, 1,50, 1,05, 1,05, 1,06, 0,51, 0,63, 0,89, 1.01 i 1,06%. O przyjęciu takich danych zdecydował fakt, że wielkości opublikowane przez Urząd Transportu Kolejowego zbliżone są do wersji prezentowanej w powyższej tabeli.

Paradoksalnie rozdział kolei na infrastrukturę i przewozy doprowadził do zwielokrotnienia obciążenia budżetu państwa wydatkami. Gdy obydwie struktury znajdowały się w jednym przedsiębiorstwie, intratny ruch towarowy pokrywał nie tylko ewentualny deficyt przewozów pasażerskich, ale i w dużej mierze subsydiował utrzymanie kosztownej infrastruktury. Teraz działalności te stanowią domenę niezależnych firm, które nie mają interesu we wzajemnym wspieraniu się. Wobec tego sektor pasażerski „wisi na garnuszku" samorządowym, a państwową infrastrukturę trzeba wspierać z fiskalnej kiesy. Mało tego, teraz fiskus będzie dofinansowywał także infrastrukturę prywatnych zarządców, a nawet bocznice kolejowe. Te ostatnie, mocą ostatniej zmiany ustawy, stały się infrastrukturą kolejową ze wszystkimi konsekwencjami ekonomiczno-prawnymi.

Ponadto firmy sektora infrastruktury musiały rozbudować administrację o niepotrzebne dotychczas struktury zajmujące się obsługą przewoźników; znacząco wzrosła biurokracja. Wytwarzane są nieznane do tej pory dokumenty, jak chociażby opasły w przypadku PKP PLK SA, *Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 20../20..* Już sam rozbudowany ponad miarę tytuł sugeruje sztab pracowników czuwających nad corocznie przeprowadzaną jego nowelizacją i nieprzerwanie dokonywanymi zmianami dokumentu w trakcie jego obowiązywania (minimum 1–2 zmian miesięcznie)[9]. Drugim bardzo istotnym dokumentem podlegającym corocznemu zatwierdzeniu decyzją prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i publikacji jest *Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej...* Egzekwowaniem regulaminu i cennika zajmują się kolejne zespoły pracowników na wszystkich szczeblach administracyjnych zarządcy infrastruktury kolejowej, a także stanowiska bezpośrednio związane z ruchem pociągów, np. dyżurni ruchu. Tymczasem przewoźnicy zatrudniają pracowników do analizy zasadności i kontroli własnych wydatków ponoszonych na rzecz zarządcy, a to z uwagi na występujące błędy i nierzadko odmienną interpretację w pogmatwanych relacjach mimo wszechobecnej informatyzacji[10]. Zatem sztaby pracowników przedsiębiorstw kolejowych zajmują się wieloma zadaniami, których można było uniknąć nie podejmując parcelacji kolei, a mianowicie:

- redagowaniem i cykliczną nowelizacją wielkiej ilości umów między przedsiębiorstwami tej samej kolejowej profesji (m.in. w relacjach: zarządca–przewoźnik, zarządca–zarządca, przewoźnik–przewoźnik oraz najnowsze: aplikant–zarządca, aplikant–przewoźnik, operator–zarządca, operator–przewoźnik, a także zarządca–minister właściwy ds. transportu);
- redagowaniem i cykliczną nowelizacją: *Regulaminu przydzielania tras pociągów...*, *Cennika stawek jednostkowych...*, *Regulaminu wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników kolejowych korzystających z linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, *Zasad udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* i wielu innych dokumentów;
- uzyskaniem i utrzymaniem w aktualności prawa dostępu do infrastruktury kolejowej;
- składaniem wniosków na przydzielenie tras pociągów (teraz – przydzielenie zdolności przepustowej);

9 Od ostatniej zmiany ustawy dokument ten nosi znacznie skróconą nazwę – „Regulamin sieci".
10 W praktyce informatyzacja często utrudnia zamiast pomagać. Wynika to przede wszystkim z mnogości funkcjonujących programów i aplikacji, którym daleko do kompatybilności. Zdarza się, i to nierzadko, że ten sam miernik eksploatacyjny ma różne wartości tylko z tej racji, że generowany jest przez różne systemy informatyczne. Inną przyczyną są rozbieżności w interpretacji podstawowych pojęć i zjawisk występujących w procesie eksploatacyjnym. Rozbieżności te potęgują jeszcze ciągłe modyfikacje ich definicji. W zgubny trend dezinformacji, od 1997 r. wpisuje się niechlubnie ustawa o transporcie kolejowym.

- rozpatrywaniem wniosków na przydzielenie tras pociągów (zdolności przepustowej);
- przydzielaniem tras pociągów (zdolności przepustowej);
- opracowywaniem *Katalogu tras PKP PLK S.A.*;
- sporządzaniem *Studium rozkładu jazdy*;
- naliczaniem kosztów realizacji rozkładu jazdy;
- reklamacjami z tytułu wzajemnych rozliczeń finansowych.

Wymieniono tylko niektóre zagadnienia i nie wspomniano ogromu dokumentacji towarzyszącej tym przedsięwzięciom. Przede wszystkim nie wymieniono zagadnień, które wiążą się z faktem ustanowienia nowego podmiotu – *operatora infrastruktury usługowej* oraz instytucji *aplikanta*.

Ostatnia nowela ustawy *nobilituje* użytkowników bocznic do grona zarządców infrastruktury kolejowej (tych, na których prowadzony jest ruch pociągów). Dzięki temu, z jednej strony użytkownik bocznicy jest zwolniony z podatku od nieruchomości i opłat za użytkowanie gruntów pod liniami kolejowymi oraz ma możliwość uzyskania wsparcia finansowego z budżetu i dostęp do funduszy unijnych (po spełnieniu określonych warunków). Jednocześnie z drugiej strony zobowiązany jest uzyskać autoryzację bezpieczeństwa opartą o SMS[11], tj. m.in. do wyposażenia się w komplet instrukcji wewnętrznych właściwych zarządcom infrastruktury, posiadania personelu o odpowiednio wysokich kwalifikacjach itp. Ponadto swoją prywatną infrastrukturę usługową zobowiązany jest udostępnić przewoźnikom na niedyskryminujących zasadach, jeśli jest to *istotne z punktu widzenia realizacji procesu przewozowego*. Wobec tego użytkownik bocznicy, jako zarządca infrastruktury, na której również prowadzony jest ruch pociągów[12], musi posiadać regulamin jej udostępniania oraz cennik opłat. Wszystkie te zagadnienia są właściwe dla przedsiębiorstwa *stricte* kolejowego, nie zaś huty, kopalni lub innej firmy eksploatującej bocznicę. Wątpliwe, czy wymienione przywileje zrekompensują ciężary wynikające z użytkowania bocznicy, czy nie będzie to w najbliższej przyszłości przyczynek do dalszych likwidacji bocznic kolejowych i rezygnacji z usług kolei tych klientów, którzy jeszcze wytrwale wykorzystują ten system transportu.

Według postanowień znowelizowanej ustawy, o *przydzielenie zdolności przepustowej* (dotychczas – *przydzielenie tras pociągów*), poza przewoźnikami mogą się ubiegać inne podmioty, które zawarły umowę z zarządcą infrastruktury kolejowej. Przykładowo należą do nich organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, jak np. urzędy marszałkowskie, które po otrzymaniu rozkładu jazdy będą dopiero szukały przewoźnika. Dotyczy to także różnych instytucji i firm

11 System zarządzania bezpieczeństwem (ang. *Safety Management System*), zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie nr 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, oznacza organizację i środki przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania prowadzoną przez dany podmiot działalnością.

12 Ustawa zakłada, że na bocznicy nie będącej linią kolejową nie prowadzi się ruchu pociągów (tylko manewry). Wówczas zarządca takiej infrastruktury zobowiązany jest posiadać świadectwo bezpieczeństwa zamiast autoryzacji bezpieczeństwa.

zainteresowanych zamówieniem zdolności przepustowej linii kolejowych, w tym licznych spedytorów, nadawców towarów i operatorów logistycznych. Większa ilość uprawnionych do rezerwowania zdolności przepustowej automatycznie potęguje konflikty związanie z blokowaniem dostępu do infrastruktury. W niedługim czasie efektem tego będzie jedynie intensywniejsza *konkurencja* na torach, co z założenia jest zjawiskiem szkodliwym i w żaden sposób nie powoduje wzrostu przewozów koleją (patrz załączona tabela i diagramy).

Wprowadzono nowe pojęcie *obiekt infrastruktury usługowej*, w stosunku do którego stosowane są odmienne niż w przypadku infrastruktury kolejowej zasady udostępniania i pobierania opłat za korzystanie z niego. W związku z tym do istniejących w tej chwili: zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych i kilkustopniowej instytucji spedytora, ustawa w znowelizowanym brzmieniu dorzuca jeszcze jednego – *operatora obiektów infrastruktury usługowej*. Ponadto istnieje obowiązek udostępniania torów dojazdowych do obiektów infrastruktury usługowej, w tym bocznic, na ogólnych zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej. Fakt ten wiąże się ściśle z, opisanymi wyżej, problemami stojącymi przed użytkownikami i właścicielami bocznic.

Wymaga się, aby przedsiębiorca jeszcze przed rozpoczęciem działalności (na etapie składania wniosku o udzielenie licencji) wykazał, że jest w stanie pokryć zobowiązania z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Natomiast nie musi na tym etapie dysponować taborem niezbędnym do realizacji przewozów. Oznacza to, że podmiot składający wniosek musi ubezpieczyć się od ryzyka prowadzenia działalności przewozowej, chociaż nie prowadzi jeszcze tej działalności i ponosić koszty ubezpieczenia od ryzyka, które nie istnieje, a pojawi się dopiero w momencie rozpoczęcia działalności przewozowej, czyli kilka miesięcy a może nawet lat od złożenia wniosku, o ile oczywiście zostanie on rozpatrzony pozytywnie. Jest to uregulowanie sprzeczne z prawem europejskim.

Nowo wprowadzony, rygorystyczny dla przewoźników, system zarządzania opóźnieniami wprowadza potrzebę monitorowania punktualności pociągów oraz długotrwałe konsekwencje finansowe w rozliczeniach nie tylko z zarządcą infrastruktury (zmienna wysokość opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury – uzależniona od stopnia wykonania planu opóźnień w minionym rozkładzie jazdy), ale także z innymi przewoźnikami (wzajemne rekompensaty), co koordynuje zarządca. Absurd takiej regulacji obnażony zostaje całkowicie w przypadku niewielkich zarządców infrastruktury kolejowej którzy, z praktycznych względów, nie stosują na swojej sieci godzinowego rozkładu jazdy, tylko prowadzą operatywny ruch pociągów. Dodatkowo, aby zrealizować postanowienia ustawy przedsiębiorcy muszą utworzyć rozbudowane komórki organizacyjne wyłącznie do obsługi owego systemu. Zwiększa to zatrudnienie administracji, a w konsekwencji koszty własne firm. Trzeba też zauważyć, że opóźnienia pociągów przysparzają przewoźnikom dostatecznie wysokich kosztów i nie ma potrzeby ich dodatkowego karania, gdy pociąg kursuje

w odchyleniu od czasu rozkładowego, a w ruchu towarowym jest to powszechne zjawisko, najczęściej niezależne od przewoźnika[13].

Ustawa przewiduje obowiązek sporządzania przez przedsiębiorców planu biznesowego. W związku z tym zarządca infrastruktury kolejowej zobligowany jest do prowadzenia rejestru aktywów wraz ze szczegółami dotyczącymi kosztów odnowy i modernizacji infrastruktury. Koniecznie trzeba zadać tu pytanie – czy dotychczasowa biurokracja nie jest wystarczająca? To samo pytanie dotyczy wprowadzonego obowiązku sporządzania dokumentu o nazwie *Statut sieci kolejowej*, w którym zarządca wskazuje linie kolejowe i inne drogi kolejowe którymi zarządza.

Zdecydowano o wyeliminowaniu nadzoru nad prezesem Urzędu Transportu Kolejowego ze strony ministra właściwego do spraw transportu i przeniesienie tej funkcji na prezesa Rady Ministrów. W uzasadnieniu przyjęcia takiego rozwiązania stwierdzono, że funkcja organu regulacyjnego rynku kolejowego musi być niezależna od wszelkich interesów rynkowych. W tym miejscu trzeba przypomnieć, że na Urząd nałożono ogromną ilość zadań, z których kluczowym jest nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Do 1997 r. funkcja ta od 70 lat pozostawała w gestii przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe i należy dodać, że była realizowana ze skutkiem nie gorszym niż po transformacji, w trakcie której firmę te zdemontowano. W żadnej mierze nie przeszkadzało łączenie w ramach jednej instytucji funkcji realizacji usług i nadzoru tejże realizacji. Znaczącą wartością w tym modelu był wysoki profesjonalizm kontrolerów, którzy na co dzień wiązali teorię z praktyką, właśnie dzięki integracji wspomnianych funkcji w jednej firmie.

Typowym przykładem wprowadzonej przez ustawę dezinformacji i zerwaniem z tradycyjną, sprawdzoną i merytoryczną terminologią jest nowe pojęcie *stacji pasażerskiej*. Definicja wyjaśniająca, że jest to: *obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego*, uderza w podstawy techniki ruchu kolejowego. Burzy wszystko co do tej pory było wiadomo na temat m.in.: *stacji kolejowej*, *posterunku ruchu*, czy *punktu eksploatacyjnego na sieci kolejowej,* nie wnosząc nic w zamian, prócz chaosu[14].

13 Ze względu na niezdyscyplinowanie klientów, wynikające m.in. z panującej *konkurencji* na torach, przewoźnicy towarowi powszechnie korzystają z indywidualnych rozkładów jazdy (zamawianych *ad hoc* u zarządcy infrastruktury), choć korzystniej byłoby zamawiać stabilne rozkłady roczne. Druga alternatywa pozwala przewoźnikowi dokładnie określić zasoby niezbędne do realizacji zadania, lecz w aktualnie panującym porządku organizacyjno-prawnym jest nieopłacalna. Można zatem twierdzić, że stworzono warunki, w których kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe zmuszone są do nieracjonalnego gospodarowania.

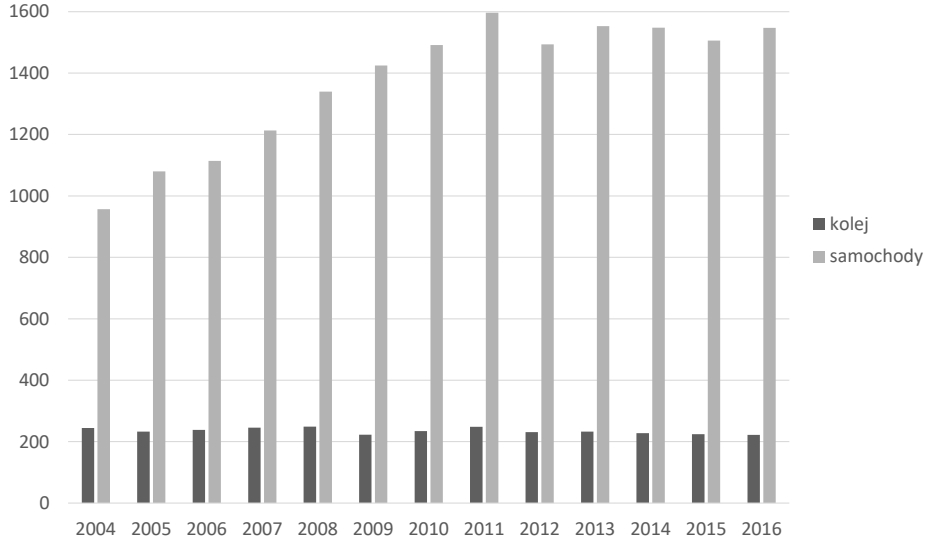
14 O stopniu dezinformacji świadczą liczne inne przykłady, w tym treść dwóch wybranych ustępów artykułu 5 ustawy, które stanowią:

3. Zarządca, który udostępnia infrastrukturę kolejową, z wyjątkiem zarządcy, który udostępnia wyłącznie infrastrukturę kolejową stanowiącą element obiektu infrastruktury usługowej, nie jest uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, z wyjątkiem wykonywania przewozów technologicznych dla własnych potrzeb.

Na wszystkie te, i wiele innych, kardynalne błędy, mimo że były podnoszone przez instytucje opiniujące projekt, nie zwróciła uwagi komisja parlamentarna procedująca tekst regulacji, a 21 października 2016 r. Sejm RP uchwalił *ustawę o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw* jednogłośnie (głosowało 431 posłów)[15].

Niezmiennie pozostaje aktualne podstawowe nieszczęście generujące wszelkie dalsze negatywne zjawiska, a mianowicie podział struktury kolei na „niezależne" podmioty. Zamiast wydzielić infrastrukturę i przewozy jedynie księgowo, dokonano głębokiej ingerencji w monolityczną tkankę kolei. Im więcej firm pośredniczy w obsłudze klienta tym produkt finalny staje się droższy. Bez dokonywania obliczeń rachunkowych można stwierdzić, że tylko z tego tytułu cena biletu na przejazd dla pasażera i wysokość przewoźnego dla klienta towarowego niechybnie wzrasta. W konsekwencji, po raz kolejny zyskuje transport samochodowy. Wydaje się, że właśnie zamiar osiągnięcia tego efektu od bardzo wielu lat przyświeca ustawodawcy. Konsekwentne dążenie do celu przynosi oczekiwany skutek, który uwidoczniono na załączonych diagramach. 49. nowela ustawy o transporcie kolejowym pogłębia jeszcze tę tendencję, a na wykresach w nadchodzących latach różnica wysokości słupków niewątpliwie będzie wyraźniejsza.

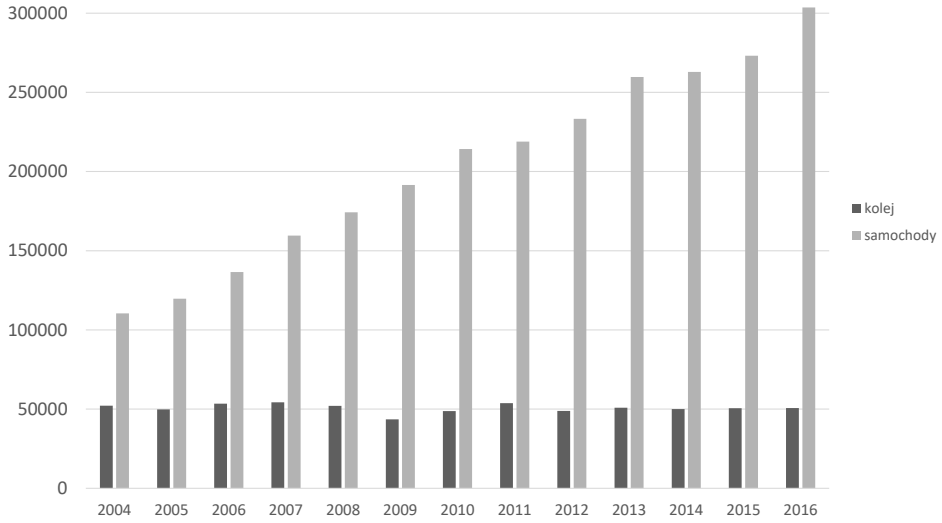
Wykres 1. Transport towarów koleją i samochodami w Polsce w latach 2004–2016 według GUS [mln ton]



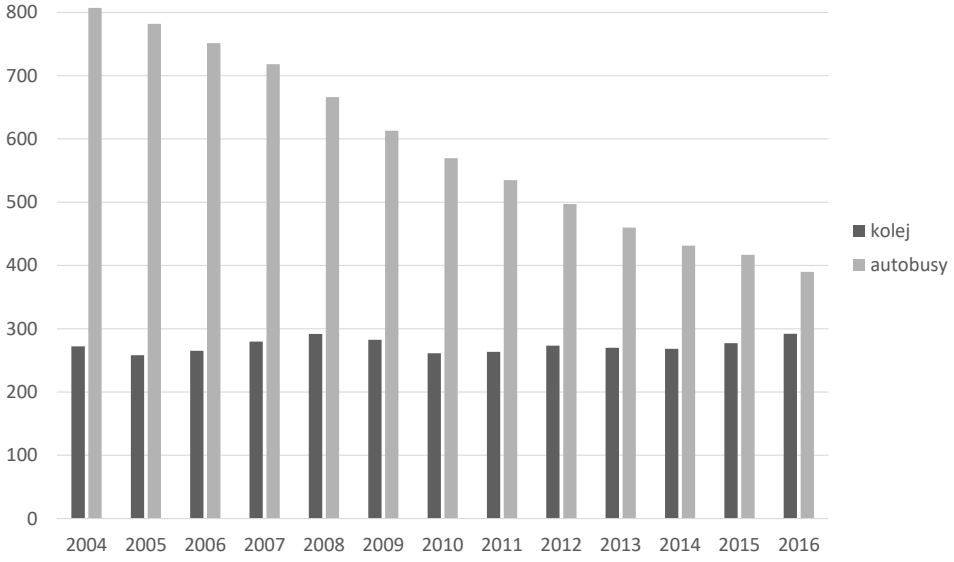
3a. Przewoźnik kolejowy nie jest uprawniony do zarządzania infrastrukturą kolejową z wyjątkiem infrastruktury kolejowej stanowiącej element obiektu infrastruktury usługowej, którego jest operatorem, oraz infrastruktury prywatnej.

15 W istocie, do projektu ustawy posłowie przegłosowali cztery poprawki (w jednym głosowaniu na cztery był tylko 1 głos przeciw). Sprawozdanie Stenograficzne z 28. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Warszawa 2016, s. 326–327.

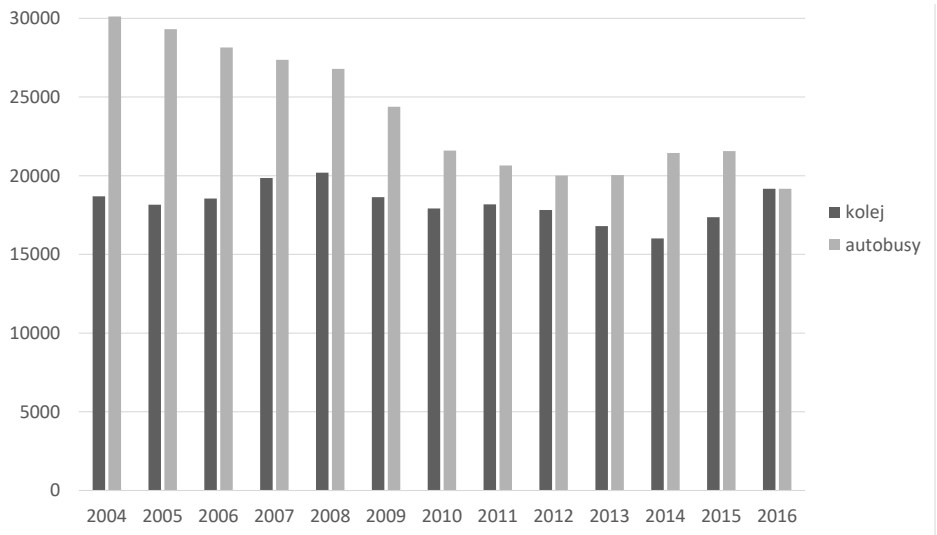
Wykres 2. Praca przewozowa przy transporcie towarów koleją i samochodami w Polsce w latach 2004–2016 według GUS [mln tkm]



Wykres 3. Przewozy pasażerów koleją i autobusami w Polsce w latach 2004–2016 według GUS [mln osób]



Wykres 4. Praca przewozowa przy przewozach pasażerów koleją i autobusami w Polsce w latach 2004–2016 według GUS [mln paskm]



Prezentowane diagramy dowodzą, że w ciągu 11 lat funkcjonowania „wolnego" rynku kolejowego nie osiągnięto podstawowych celów, do których rynek ten rzekomo miał doprowadzić, a udział kolei w transporcie lądowym, w najlepszym przypadku, pozostał na niezmiennym poziomie. W zakresie transportu towarów trzeba dodać – niezmiennie niskim poziomie. Tymczasem skutki *quasi*-konkurencji w opisywanej branży są wyłącznie negatywne. Liczni przewoźnicy walczą między sobą o tę samą tonę towaru, co nie przekłada się na ograniczenie kongestii na drogach.

Niepożądane efekty *konkurencji* szczególnie wyraźnie widoczne są w zakresie tzw. kompleksowej[16] obsługi bocznic kolejowych. Prowadzenie eksploatacji tych punktów handlowych stało się modnym zajęciem wielu, niekoniecznie wyspecjalizowanych[17] przedsiębiorstw. Zjawisku temu sprzyja powszechne przekazywanie przez zakłady poszczególnych agend swojej działalności firmom zewnętrznym. Doszło nawet do tego, że kopalnie węgla zatrudniają obce firmy przy podziemnej eksploatacji złóż. W tej sytuacji bocznice kolejowe stały się tylko jedną z wielu dziedzin funkcjonowania zakładu, które można wynająć w ramach zamówienia publicznego. Organizowane są zatem przetargi, w wyniku których wyłoniony zwycięzca eksploatuje bocznicę przez określony czas – do

16 Przymiotnik ten nie jest precyzyjny, albowiem właściciel bocznicy kolejowej zatrzymuje w swojej gestii zagadnienia handlowe, a pracownicy najemcy (tzw. operatora bocznicy), otrzymując stosowne dyspozycje zajmują się tylko stroną techniczno-organizacyjną obsługi punktów ładunkowych. Właściciel zakładu zatrudnia też tzw. koordynatora, którego obowiązkiem jest współpraca ze zmieniającymi się okresowo operatorami bocznicy. Na właścicielu bocznicy ciąży także wiele powinności wynikających z ustawy o transporcie kolejowym.

17 Istnieją przypadki, że przetarg na obsługę bocznicy wygrywa firma, która nie ma nic wspólnego z transportem kolejowym i aby sprostać zleceniu wynajmuje podwykonawców.

następnego wygranego przetargu. Trzeba zauważyć, że proceder ten nie prowadzi do obniżenia ceny produktu, ani ograniczenia kosztów, nie poprawia też bezpieczeństwa ruchu[18]. Zdarza się, że nawet nie przynosi zysku podmiotowi wykonującemu usługę. W efekcie, istnienie pośrednika podraża produkt finalny, choćby tylko dzięki naliczanej marży i podatkom VAT. W przypadku zakładu górniczego zbywany surowiec jest droższy dla odbiorcy w porównaniu z sytuacją kiedy kopalnia samodzielnie eksploatowała bocznicę. Cena produktu dzisiaj jest wyższa także z powodu różnych, nierzadko wygórowanych wymagań zamawiającego wobec wykonawcy, sformułowanych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia na usługę transportu kolejowego[19]. Dodatkowo proces ten jest nadzwyczaj szkodliwy społecznie. Do obsługi bocznicy kolejowej niezbędni są pracownicy o określonych kwalifikacjach. Kiedy firma realizująca usługę przegrywa kolejny przetarg, kończy działalność w określonej lokalizacji i podejmuje ją tam gdzie przetarg wygrała. Pracownicy, nie chcąc przemieszczać się w odległe nieraz miejsce wraz ze swoją firmą, w najlepszym razie mogą zmienić pracodawcę na zwycięzcę przetargu usługi kolejowej w miejscowości w której zamieszkują. Innym, często wybieranym rozwiązaniem jest dojazd do

Il. 1. Foto Mariusz Turszyński (SM42.pl)

18 Żaden przedsiębiorca (tu: operator bocznicy) nie będzie inwestował w infrastrukturę pozostającą własnością innej firmy (tu: zakładu – właściciela bocznicy) ponad prace wynikające z umowy na wykonanie zamówienia publicznego.

19 Zdarza się, że zamawiający zapisuje w SIWZ obowiązek wydzierżawienia niesprawnych lokomotyw i innych zbędnych wykonawcy składników majątku zamawiającego, albo narzuca określoną ilość wagonów, którą wykonawca musi zgromadzić na bocznicy podczas realizacji zlecenia. Ma to bezpośredni wpływ na wartość usługi.

nowego miejsca pracy. Poza utraconym czasem na przemieszczanie się i zmęczeniem pracownika efektem ubocznym tej alternatywy jest dodatkowe zatłoczenie dróg, w tym przypadku nie samochodami ciężarowymi, lecz osobowymi[20]. Kolejna ewentualność jaka pozostaje pracownikowi, to hotel robotniczy i widywanie rodziny tylko w dni wolne od pracy. Ten ostatni model wcale nie jest odosobniony, a jego daleko idących destrukcyjnych społecznie skutków nikt nie uwzględnił podczas redagowania ustawy o transporcie kolejowym.

Bibliografia

Transport – wyniki działalności w 2004 roku i latach następnych. Informacje i opracowania statystyczne GUS za lata 2004–2015.
Dziennik Ustaw Rzeczpospolitej Polskiej 1960–2016.
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (DzU UE L 343 z 14 grudnia 2012 r.).
Sprawozdanie Stenograficzne z 28. Posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Warszawa 2016.

www.utk.gov.pl.

Krzysztof Soida – Rail Transport Act likely to decide about to be or not to be of the railways in Poland

To be or not go be ... this famous line from Hamlet's monologue seem to reflect quite adequately the anxiety and anguish of a contemporary man who is watching the demise of the railways in Poland, largely being the / as a consequence of merely one regulatory act - the Rail Transport Act. The article presents the main aspects of the latest amendments to the Rail Transport Act which, by and large, shapes the future of the railways in Poland. The changes introduced in the Act, some being merely the result of the compliance with the EU directives and some others the result of Polish politicians' initiatives, ultimately make the rail transport more expensive. One cannot help but think that road transport and oil industry lobbyists are behind the latest amendments. The new legislature has dealt a heavy blow to rail cargo transport in the whole Europe, it has a harmful effect on Poland's economy, natural environment, railway operators, and, ultimately, also on the customer who will have to accept the imminent rise of train fares and cargo transport tariffs. Perhaps the best illustration of the problems raised in the article are the diagrams and charts which show the shrinking share of railways in overall passenger and cargo transport.

Krzysztof Soida – Eisenbahntransportgesetz entscheidet über das Sein oder Nicht-Sein der Bahn

„Sein oder Nicht-Sein, das ist hier die Frage..." - dieses berühmte Zitat stammt aus einem Monolog von Hamlet und beschreibt sehr gut die Gedanken eines Mannes voller innerer Zerrissenheit, aber auch die Lage der polnischen Eisenbahn. In dem Beitrag wird die neueste Änderung des Eisenbahngesetzes dargestellt und besprochen. Ergänzend dazu werden auch Aspekte wie die scheinbare Konkurrenz und die Situation der Bahnmitarbeiter und deren Familien skizziert.

20 Ma tu miejsce kuriozalna sytuacja – na szosie mijają się dwa samochody którymi przemieszczają się pracownicy tych samych specjalizacji, lecz zatrudnieni w różnych firmach świadczących usługi bocznicowe, jednocześnie zamieszkujący w sąsiedztwie bocznic kolejowych które mogliby obsługiwać bez korzystania z samochodu, gdyby ich firmy nie przegrały przetargu w korzystnej dla nich lokalizacji.

Die Einführung der Gesetzesänderung war durch die EU verlangt und durch die Angst vor der Erhöhung der Reisekosten diktiert worden. Hinzu kam der Verdacht, dass alle getroffenen Veränderungen von der Kraftstoff- und Autolobby beeinflusst worden seien. Die Folge des neuen Gesetzes ist u.a. ein viel geringeres Gütertransport-Angebot, das sich wiederum negativ auf die Wirtschaft des Landes, die Umwelt und Kunden auswirken könnte. Aus diesem Grund müssen die Kunden damit rechnen, dass die Reisekosten steigen werden. Ein Anzeichen dafür sind die vielen Bahndiagramme, in denen aufgezeigt wird, dass der Anteil der Eisenbahn im Güter- und Personentransport immer geringer wird.

Słowa kluczowe: zarządca infrastruktury kolejowej, przewoźnik kolejowy, obiekt infrastruktury usługowej, aplikant, restrukturyzacja, transport kolejowy, PKP, prawo
Keywords: railway infrastructure management, railway operator, service infrastructure point, applicant, restructuring, rail transport, PKP Polish State Railways, legislature
Stichworte: Eisenbahninfrastrukturverwalter, Bahntransportanbieter, Leistungsinfrastruktur, Restrukturierung, Eisenbahntransport, Polnische Staatliche Eisenbahnen (Polskie Koleje Państwowe – PKP), Recht

Krzysztof Soida, od czasów edukacji (od 1969 r.) zawodowo związany z koleją użytku publicznego (normalno- i wąskotorową) oraz koleją przemysłową. Główną wyuczoną oraz wykonywaną specjalnością jest technika i technologia ruchu kolejowego. Nie przeszkadzało to poświęceniu sześciu lat pracy w służbie trakcji PKP. Działalność pozaetatowa to wykonywanie prac zleconych w całości poświęconych kolei, w tym wykłady na kursach kwalifikacyjnych na rozmaite branżowe stanowiska wykonawcze. Od 1981 r. utrwala dzieje kolei – jest autorem i współautorem publikacji zwartych (14 tytułów o łącznej objętości 4900 stron i masie 22,5 kg papieru) oraz licznych artykułów w prasie fachowej i popularnej.