

## KOLEJ W POLSCE W LATACH 1918-1945<sup>1</sup>

---

**Jerzy Bąkowski**

mgr inż., Klub Seniora przy Oddziale SITK RP W Krakowie

---

**Jerzy Hydzik**

mgr inż., Krajowy Klub Miłośników Historii i Zabytków Transportu, e-mail: jh31@wp.pl

---

***Streszczenie.** W artykule przedstawiono opis niektórych zdarzeń dotyczących początków Polskich Kolei Państwowych. Opisanie zostały zniszczenia i wielka troska o szybką odbudowę i rozbudowę sieci kolejowej potrzebnej do uruchomienia transportu na terenach kraju. Opisanie też niektóre osiągnięcia kolejarzy, którzy w tych trudnych warunkach potrafili nie tylko dogonić sąsiadów, ale nawet ich wyprzedzić.*

**Słowa kluczowe:** odbudowa sieci kolejowej, rozbudowa sieci kolejowej, tabor

Kończyła się wojna światowa na ziemiach Polski. Po stuletnim przeszło śnie budziła się niepodległa Rzeczpospolita, w potężnym zrywem patriotycznym zrzucała kajdany niewoli i obejmowała w niepodzielne władanie odwieczne swe dziedzictwo.

Teren Polski opuszczały ostatnie oddziały okupantów, rozbrajane i usuwane mocą odradzającego się oręża narodowego, pozostawiając kraj doszczętnie zniszczony przez kilkuletnie działania wojenne i wyeksploatowany przez rabunkową gospodarkę wrogą.

W tym miejscu przypomnimy, że w rezultacie rozbioru 82% terytorium Rzeczypospolitej znalazło się pod panowaniem rosyjskim, 11% austriackim i 7% pruskim. Na terenach tych rozwijały się zakłady produkujące na rzecz kolei i tak: w Warszawie od 1868 r. zakłady Lilpop, Rau, Loewenstein, Firma Rudzki z Mińska Mazowieckiego i wiele innych. Specjalizowały się one w produkcji szyn kolejowych, wagonów, lokomotyw, elementów mostowych. W odrodzonej Polsce były podwaliną do uruchomienia, po zniszczeniach wojennych, napraw zdewastowanego taboru, a następnie do produkcji nowego (działały do 1944 r.).

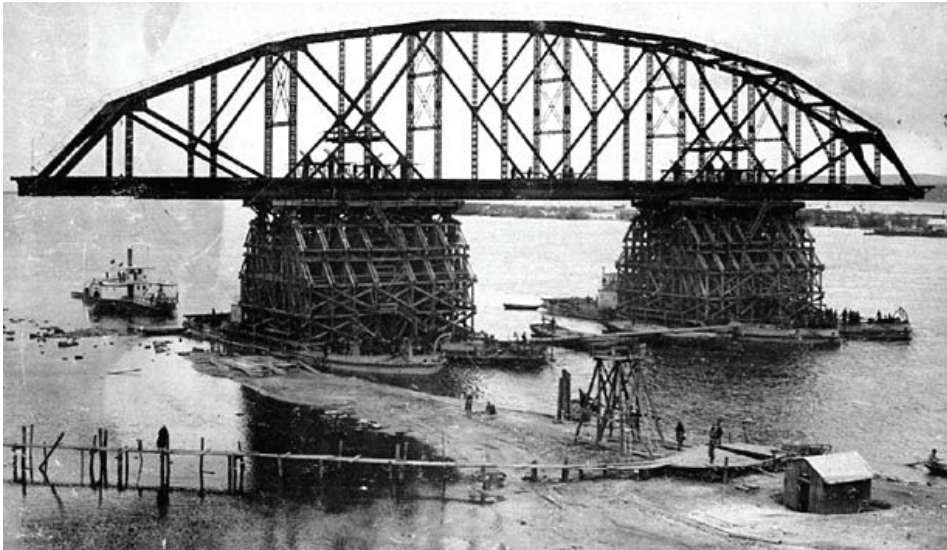
Szczególnie zdewastowane wychodziły z okresu wojennego koleje, wielokrotnie niszczone gruntownie podczas toczonych na naszych ziemiach walk. Tysiące zburzonych dworców, warsztatów, budynków i urzędzeń kolejowych, dziesiątki kilometrów zniszczonych mostów, setki kilometrów zrujnowanych, źle utrzymanych lub zgoła nawet wcale nie utrzymywanych torów oto obraz ruiny, jaką przedstawiała wówczas nasza sieć kolejowa.

Wśród zgliszcz i ruin, po chwiejnych; prowizorycznych mostach krążyły niedobitki taboru kolejowego, dziwny zbiór różnych typów wysłużonych i od lat nie-

---

1 Wkład autorów w publikację: Bąkowski J.: 30%; Hydzik J.: 70%

naprawianych parowozów, dwu lub trzyosiowych przestarzałych wagonów osobowych, z bocznymi wejściami – z powybijanymi szybami i niemożliwie zniszczonymi wnętrzami, oraz nieliczne stare wagony towarowe. Brak najbardziej podstawowych materiałów, takich jak: szyny, podkłady, żelazo, materiały budowlane, brak dobrze urządzonych warsztatów. Brak niezbędnych narzędzi, zupełne wyniszczenie przemysłu prywatnego, w którym najpoważniejsze przed wojną firmy nie mogły podejmować w pierwszych miesiącach po powstaniu państwa żadnych poważniejszych robót, uzupełniają obraz sytuacji materialnej i warunków, w których rozpoczęło swój niezależny byt polskie kolejnictwo.



*Fot. 1. Budowa mostu Chabarowskiego w latach 1913-1915 przez polską firmę Rudzki i S-ka z Mińska Mazowieckiego*

A jednocześnie na wszystkich niemal rubieżach odradzającego się państwa rozgorzała zacięta walka z zachłannością sąsiadów, walka o utrwalenie i ugruntowanie niepodległości. Walczyła ciągle, młoda, w kurzawie bitewnej powstająca, armia polska na wschodzie z nadciągającą nawałą bolszewicką, na zachodzie odbierając z rąk niemieckich Wielkopolskę i na południu, broniąc prastarych śląskich ziem piastowskich.

Koleje nasze zatem nie tylko musiały się odbudowywać i goić rany, zadane przez wojnę, nie tylko wykonywać swą normalną codzienną pracę na usługach gospodarki narodowej, lecz jednocześnie i równolegle musiały spełniać swą najważniejszą funkcję, do jakiej są powołane w dziele obrony państwa: wykonywać sprawnie przypadające im transportowe zadania wojenne dla armii na froncie, wyrąbującej mieczem granice Rzeczypospolitej.

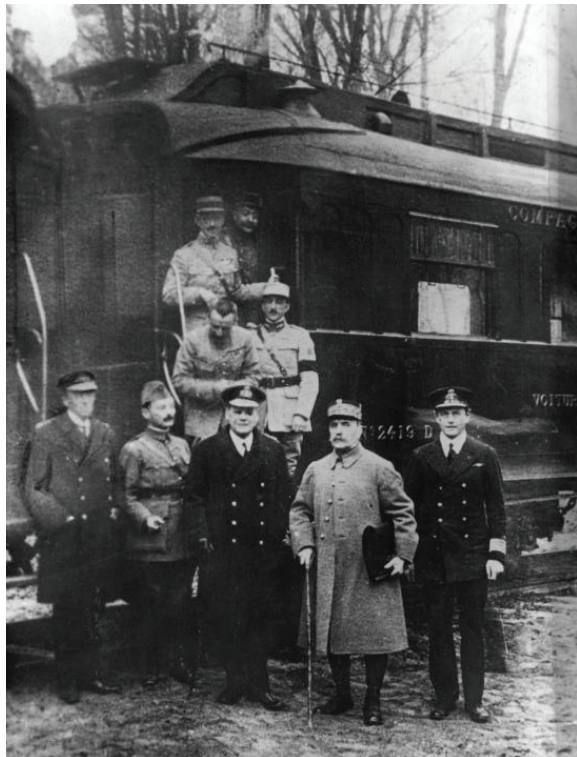
Wszystkie te zadania musiał wykonywać ten drugi, niemniej od wyposażenia materialnego ważny czynnik każdego przedsięwzięcia, tj. zespół ludzki. Wykonywać je musiał tym staranniej i dokładniej, im większe były braki materialne ko-

lei, albowiem twórczą inicjatywą, niezmordowaną energią i wytrwałą pracą trzeba było wypełniać luki wyposażenia, by kolej mogła stanąć na wysokości swych zadań.

W październiku 1918 r. w Warszawie pozostającej pod okupacją pruską Rada Regencyjna powołała Ministerstwo Komunikacji z sekcją kolejową.

7 listopada 1918 r. Ignacy Daszyński tworzy w wolnym od zaborców Lublinie pierwszy rząd Niepodległej Polski, jak pisze w pamiętnikach: „*setki robotników i chłopów wstępuje do wojska, w miastach powstają spontanicznie komitety zabezpieczające opuszczone magazyny, wszystkich prześcignęli kolejarze ratujący pociągi, kasy, magazyny przed grabieżą żołdackich maruderów i band uwolnionych jeńców ciągnących z niewoli niemieckiej na wschód w wagonach, na dachach wagonów, buforach w żywiołowej wędrówce do domu. Pociągi pracowały niestrudzenie byle tylko spłynęła z Polski ta niebezpieczna fala. Ze wchodu zaś uciekały do domu tłumy żołnierzy austriackich. Toteż codziennie żądałem raportów z kolei i z radością dowiadywałem się o skutecznej pracy naszych kolejarzy*”.

11 listopada 1918 r. Rada Regencyjna przekazała dowództwo naczelne wojska J. Piłsudskiemu i zwróciła się doń o utworzenie rządu narodowego. Dzień ten uważany jest za ostateczny koniec I Wojny Światowej. W wagonie kolejowym na stacji w Rothonde przedstawiciele pobitych Niemiec podpisali zawieszenie broni na warunkach Koalicji. Przewidywało wycofanie wojsk z terenów okupowanych za wyjątkiem terenów na wschód od Królestwa Polskiego. Wojska okupacyjne rozpoczęły niekontrolowaną wędrówkę powrotną pozostając w Wielkopolsce, na Śląsku i Pomorzu.



Fot. 2. Moment podpisania rozejmu w Rothonde

Obszary odradzającej się Polski były pozbawione siły roboczej, a podczas pierwszych szacunków stanu sieci kolejowej stwierdzono, że podczas wojny zniszczeniu uległo od 41% do 91% mostów o długości ponad 20 m (najwięcej na terenach dystryktu Wileńskiego i Stanisławowskiej).

Pracownicy kolejowi stanęli do pracy ochoczo, spełniali ją rzetelnie, gorliwie, a nawet ofiarnie, dając niejednokrotnie dowody swego głębokiego patriotyzmu i poczucia odpowiedzialności. Nie należy jednak zapominać, że do warsztatu pracy stanął pracownik, który przeżył na kolei wielką, czteroletnią wojnę i że przeżycia wojenne pozostawiły głębokie ślady na jego psychice. Pracownik ten zaznał kilkuletniej niedoli, przymusowej tułaczki na obczyźnie, w cudzym mu duchowo środowisku, przeszedł gehenną rewolucji bolszewickiej, szykan austriackich, okupacji niemieckiej, inwazji ukraińskiej. Pracownik ten, zmęczony nerwowo i fizycznie, po nędzy, którą znosił u zaborców, żądał zabezpieczenia i dobrobytu we własnej Ojczyźnie. Nic dziwnego zatem, że ludzie zaczęli się zrzeszać w różnego rodzaju organizacje, a jedną z pierwszych był Związek Zawodowy Kolejowy. 26 kwietnia 1919 r. zjazd organizacyjny inżynierów kolejowych, powołuje zrzeszenie pod nazwą Związek Polskich Inżynierów Kolejowych, z siedzibą w Warszawie.

Zwykle właśnie z ramienia tych związków pracownik otrzymywał nominacje i postawiony był na stanowisku służbowym, czuł więc swą siłę, a nie rozumiejąc ciężkiej sytuacji, w jakiej wówczas znajdowało się świeżo odbudowane państwo i nie zdając sobie sprawy z trudności, z którymi musiało się ono borykać, walczył nieustępliwie i przy użyciu nieraz jak najostrzejszych środków o swe prawa i byt. 15 października 1923 r. rozpoczął się strajk powszechny, również kolejarzy, z końcem października rząd ogłosił powołanie pracowników kolei do wojska. Każdy kolejarz który porzuciłby pracę mógł być skazany na śmierć jako dezerterski.

Kolejny premier Władysław Grabski powołuje emisyjny Bank Polski jako spółkę akcyjną z jednoprocentowym udziałem skarbu państwa. Równocześnie wprowadzono podatek majątkowy oraz podniesiono taryfy przewozowe zapewniając samowystarczalność kolei. 1 lipca 1924 r. reforma walutowa została zakończona, bilety markowe polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej straciły wartość 1 800 000 marek = 1 zł, 1 dolar USA = 5,18 zł. Wprowadzono bilon groszowy i banknoty złotowe. Konsorcjum francusko – polskie rozpoczęło budowę Gdyni oraz Centralnej Magistrali Węglowej.

3 stycznia 1925 r. do portu gdańskiego na statku Prosper przybywa ładunek 620 cetnarów bilonu dla Banku Polskiego, monety z mennicy w Szwajcarii zostały przewiezione koleją do portu w Antwerpii i stamtąd przypłynęły do Gdańska w dalszą drogę do Warszawy ładunek został przewieziony koleją.

W 1926 roku Rada Naczelna PPS 14 marca zażądała od rządu Skrzyńskiego zaprzestania redukcji zatrudnienia przede wszystkim kolejarzy. 12 maja Piłsudski dokonuje zamachu stanu. Związek Zawodowy Kolejarzy proklamuje strajk uniemożliwiający dojazd jednostek wiernych rządowi.

Następuje poprawa koniunktury, strajk generalny w Wielkiej Brytanii otwiera rynki zbytu na polski węgiel (wydobywa się go 47 000 000 ton). Pełną parą idzie budowa portu w Gdyni i magistrali węglowej. 23 sierpnia odchodzi Sławek, ster

rządu przejmuje Piłsudski. w nocy z 9 na 10 września aresztowanie kilkunastu posłów. Aresztowanie Wincentego Witosa w pociągu pomiędzy Krakowem a Płaszowem i przewiezienie go policyjnym samochodem do więzienia w Brześciu.

29 września 1926 r. powołano przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe. W tych szczególnie trudnych i ciężkich warunkach odbudowy i organizacji polskiego kolejnictwa, inżynierowie kolejowi nie mogli pozostać biernymi świadkami rozgrywających się zdarzeń i nie mogli się ograniczyć do wyłącznego wykonywania swych obowiązków zawodowych, przeciwnie uważali za nakaz obywatelski zespolenie wszystkich swych sił we własnym zrzeszeniu, aby tak ustokrotnione oddać przede wszystkim na usługi dobra ogólnego i poświęcić je celowej pracy zbiorowej nad organizacją i usprawnieniem kolejnictwa zarówno w dziedzinie technicznej, jak i organizacyjnej i administracyjnej. *„Nic bardziej nie usposabia do zawierania łatwych znajomości, jak przedział wagonu kolejowego, gdzie niejeden, zmuszony do przesiadywania przez czas dłuższy, skazany na nudę bezczynności a w innych warunkach niezbyt skory do nawiązywania stosunków towarzyskich - z zadowoleniem podchwytuje możliwość urozmaicenia sobie długiej i monotonnej podróży”* - pisała w 1934 roku o urokach jazdy koleją jedna z gazet.

Początki wojaży pociągami w II Rzeczypospolitej jednak do łatwych nie należały. Po odzyskaniu niepodległości sieć połączeń kolejowych i tabor były w opłakanym stanie. Działania wojenne sprawiły, że blisko 42 procent mostów i ponad 60 procent dworców zostało zniszczonych, a połowa z pięciu tysięcy przejętych od zaborców parowozów nie nadawała się do użytku. Po zaborcach odziedziczyliśmy także różne typy szyn: rosyjskie tory miały szerszy rozstaw, w byłym zaborze austriackim na torach - odwrotnie niż w Niemczech i Rosji - obowiązywał ruch lewostronny, co wymagało ujednolicenia Zwrotnice wymagały więc przebudowy, a nie mające bezpośrednich połączeń z wielkimi miastami trakcje potrzebowały szybkiej rozbudowy i modernizacji. Sprawa była nagląca, bo dwudziestogodzinna podróż z Warszawy do Wilna w 1920 roku była koszmarem.

Z wagonami też nie było lepiej. Na początku lat dwudziestych Polskie Koleje Państwowe dysponowały 129 typami przestarzałych wagonów pasażerskich, z których zdecydowaną większość stanowiły wagony trzeciej klasy, które pozbawione ogrzewania i z twardymi ławkami do siedzenia nie zapewniały komfortu podróży. *„Najczęściej przyjeżdżało się z rana po uciążliwej drodze, po tłuczeniu się trzecią klasą - czasem jechało się w tak zwanym breku, takiej dziwnej przybudówce (przeznaczonej kiedyś dla konduktora hamulcowego) sterzącej przed wagonem, jeżeli pociąg był przepelniony, to można było przytulić się w takim breku”* - opisywał podróże z Warszawy do Krakowa Jarosław Iwaszkiewicz.

Wszelką bolączką był oczywiście niedobór taboru, co szczególnie dawało się odczuć w okresie letnim i przedświątecznym. *„Na dworcach, w wagonach, na ich stopniach, buforach, na dachach rozgrywają się obecnie sceny wprost dantejskie. Do długiego węgiel chłonącego pociągu, do kilku wozów, przeznaczonych dla publiczności cywilnej i wojskowej, cisną się tysiące ludzi. Bliźni nie zważają na bliźniego, mąż wpada na niewiastę, na nich oboje kuferek, wszystko to się tłoczy, popycha, tłamsi, przygniata, miażdży. Postępująca w ariergardzie siła zbrojna najrozmaitszych szarż, wyszkolona w strategii, idąca*

*po zatem zwartą masą a z impetem - siłą zdobywa wagony, szturmując przez okna, drzwi i wszystkie możliwe otwory i ostatecznie - oczywiście - staje się panią placu”* - opisywały dramatyczną sytuację na warszawskich dworcach „Nowiny Codzienne” w kwietniu 1920 roku.



*Fot. 3. Popularny w owym czasie wagon III klasy z brekiem*

Rok później świeżo utworzona Państwowa Rada Kolejowa przystąpiła do odbudowy linii kolejowych, wiaduktów, dworców i budynków stacyjnych. Uruchomiono krajową produkcję lokomotyw i rozpoczęto budowę wagonów, które pod koniec lat dwudziestych miały już ogrzewanie, szersze okna i lepszą izolację akustyczną.



*Fot. 4. Budynek stacji w Sulejówku z 1934 roku*

Z roku na rok otwierano nowe połączenia, a inauguracja nowej linii była wciąż wielką atrakcją. „Widzieliśmy istne tabory włościan, koczujących w położonych wzdłuż toru lasach, włościan, którzy nie ograniczyli się do obejrzenia pierwszego pociągu, ale dniami i nocami, przy pochodniach, patrzyli z nabożeństwem na przejeżdżającego żelaznego smoka” - pisał w 1937 r. w książce „Drogi żelazne Rzplitej” inżynier Juian Ginsbert.

Szczególną wagę przywiązywano do dworcowych budynków, które były wizytówką nie tylko Polskich Kolei Państwowych, ale chlubą każdego miasta. Przerzonne wnętrza, gdzie znajdowały się nie tylko poczekalnie i hale kasowe, lecz otwarte do późna w nocy bary oraz restauracje, robiły na przyjezdnych wrażenie. „Na miejscu starej budy wyrósł wśród strzelistych, malowniczych sosen, piękny w różowym odcieniu budynek. Dwie kasy sprawnie i szybko obsługują publiczność. Obszerna poczekalnia, miłe urządzenie wewnątrz, jasne pokoje dla służby kolejowej - tchną komfortem i wygodą. Na peron wchodzi się przez tunel, którego przedłużenie biegnie pod torami anińskiej drogi. Pasażerowie nie są już narażeni na niebezpieczeństwo przejechania przez pociąg, zdążając przez tory do swoich willi i domków” - relacjonował przebudowę dworca w podwarszawskim Wawrze „Express Poranny” w grudniu 1938 roku.

W latach trzydziestych, prócz szybszych połączeń - tuż przed wybuchem II wojny światowej pośpieszny pociąg z Warszawy do Wilna pokonywał trasę 423 km w 5 godzin i 25 minut - PKP zaczęły też wprowadzać korzystniejsze taryfy. Wcześniej normą były ulgi (od 25 do 66 procent). Teraz pojawiły się tanie bilety weekendowe, uzdrowskowe, powrotne i szkolne.



Fot. 5. Uczestnicy podróży wsiadają do pociągu

Wielką atrakcją stał się uruchomiony w lutym 1932 roku specjalny pociąg turystyczny, zwany Narty-Dancing-Brydż. Jego trasa liczyła 1200 kilometrów i zaczynała się w Krakowie - wiodła przez Wisłę, Zakopane i Krynicy, następnie pociąg jechał od Rymanowa do granicy polsko-ukraińskiej. Podróż, za którą trzeba było zapłacić 200 złotych (dziś to prawdopodobnie dwa tysiące) trwała dziesięć dni i nocy, a podróżni mieli do dyspozycji nie tylko kuszetki, wagon dancinowo-restauracyjny z krzesłami obitymi skórą, ale też salę kinową i wagon kąpielowy. *„Był to pociąg przebiegający podnóża polskich gór, który zatrzymywał się we dnie w narciarskiej miejscowości tak, by uczestnicy owej imprezy mogli sobie dowolnie pojeździć na deskach, a wieczorkiem potańczyć w salonce lub udać się na spoczynek do wagonu sypialnego”* - wspominał zakopiański malarz Rafał Malczewski.



Fot. 6. Wnętrze wagonu





Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3030-1

Fot. 7. Kącik wypoczynkowy w wagonie pociągu Narty-Dancing-Brydż

Najbardziej luksusowym pociągiem w międzywojniu była Lux-Torpeda, która obsługiwała m. in. relacje: Kraków-Zakopane, Kraków-Katowice oraz Kraków-Tarnów-Krynica. „Leci jak strzala i w półtorej godziny jesteśmy w Łodzi” - zanotowała w „Dziennikach” Maria Dąbrowska. Najszybszy pojazd szynowy na polskich torach - do wybuchu wojny było ich pięć - posiadał tylko pierwszą klasę, na pokład zabierał jedynie 72 pasażerów i rozwijał prędkość 120 kilometrów na godzinę. Dzięki zastosowaniu gumowych okładzin kół, nikomu nie dokuczał hałas. Rekord padł w 1936 roku, kiedy trasę Kraków-Zakopane Lux-Torpeda pokonała w niecałe 140 minut.

Mimo, że nowoczesny tabor ciągle był rzadkością, PKP miały opinię bardzo rzetelnego przewoźnika. Składy słynęły z punktualności, zaś zawód kolejarza cieszył się powszechną estymą. Ówczesny świat urokliwych stacyjek i parowozów dobrze uchwycił Tadeusz Konwicki w „Kronice wypadków miłosnych”: „W straszliwym łaskocie rozdzwonionego żelaza przelatywały kurierzy lśniące nielkami, mosiężnymi poręczami, srebrzystymi napisami i cyframi. (...). Pstrokate, podmiejskie, złożone z najdziwniejszych i najstarszych wagonów, przypominały ruchliwe i wesole muzea. Z tych pociągów wysypywało się najwięcej podróżnych: zapóźnieni sztubacy, urzędnicy z teczkami i parasolami, kolejarze dźwigający drewniane kufarki z przytroczoną lampą karbidową, panie wracające z randek albo od fryzjera”.

Pomimo wielu trudności następowała rozbudowa sieci kolejowej. W latach 1921-1939 wybudowano 1802 kilometry linii kolejowych w tym: Kutno-Strzał-

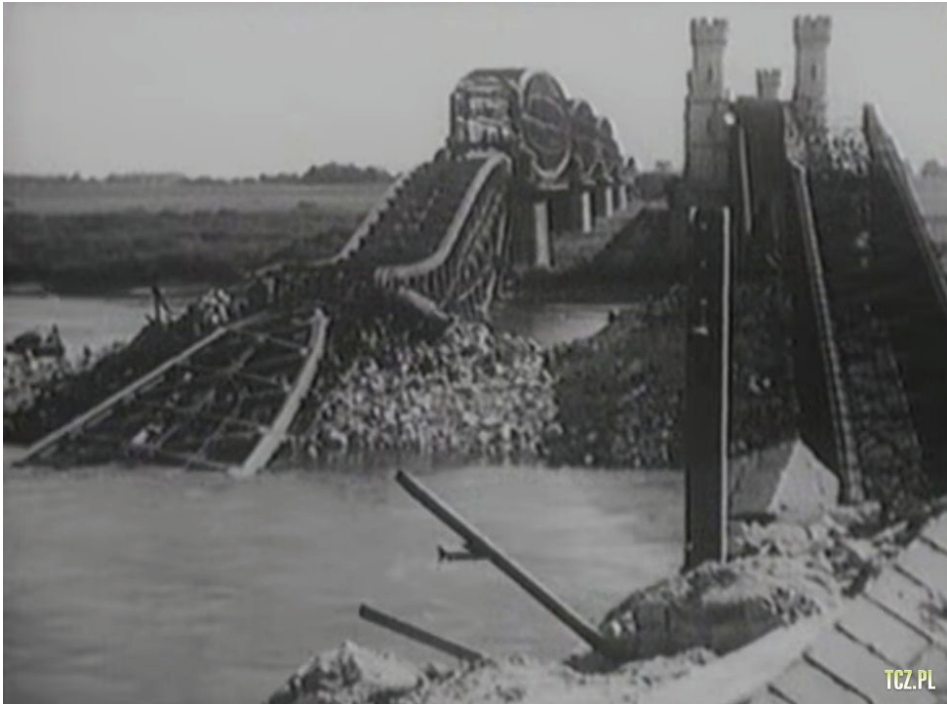
kowo 110,7 km już w 1921 roku, Kalety-Podzamcze 114,7 km w 1926 r., Herby Nowe- Karsznice 102,5 km w 1930 r., Karsznice-Inowrocław 155,02 km w 1933 r., Kraków-Tunel i Warszawa-Radom 154 km w 1934 r., Toruń - Sierpc-Brodnica 134 km w 1937 r., Częstochowa - Siemkowice 48 km. w 1939 r. W planie budowy na lata 1928-1936 przygotowanym przez ministra komunikacji inż. Pawła Romockiego były jeszcze linie: Lublin-Belżec, Łódź-Uniejów, Hrubieszów-Sokal, Stary Sącz-Szczawnica-Nowy Targ.



*Fot. 8. Luxtorpeda*

Rozwijała się bardzo działalność społeczna kolejarzy: Towarzystwo Rodzina Kolejowa, liczne Domy Kultury, Kluby Sportowe „Kolejarz”, drużyny harcerskie, teatry amatorskie. Rozwijała się baza socjalna: szpitale kolejowe, sanatoria ośrodki wypoczynkowe dla dorosłych i dla dzieci. W dużej mierze dzięki aktywności Związków Zawodowych. Na łamach IKC z dnia 26 sierpnia 1939 r. umieszczony jest artykuł „Wspaniały rozwój kolei Śląsk- Bałtyk”: „W 1938 przewieziono 4 632 000 ton węgla eksportowego, co stanowiło 55% przewozów tą linią. Z uzyskanych dochodów 15 005 388 zł wypłacono PKP, do Skarbu Państwa wpłacono 11 988 584 zł. Udział Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego, stanowiący czysty zysk akcjonariuszów z których 7/15 są Polakami wyniósł kwotę 1 740 982 zł, z tego zysku kwota 1 000 000 zł została zasubskrybowana na pożyczkę POP”.

Dnia 1 września 1939 roku o godz. 4.34 w pierwszym nalocie Niemcy zbombardowali przyczółki mostu kolejowego w Tczewie, aby powstrzymać agresorów saperzy polscy wysadzili most w powietrze o godz. 6.00.

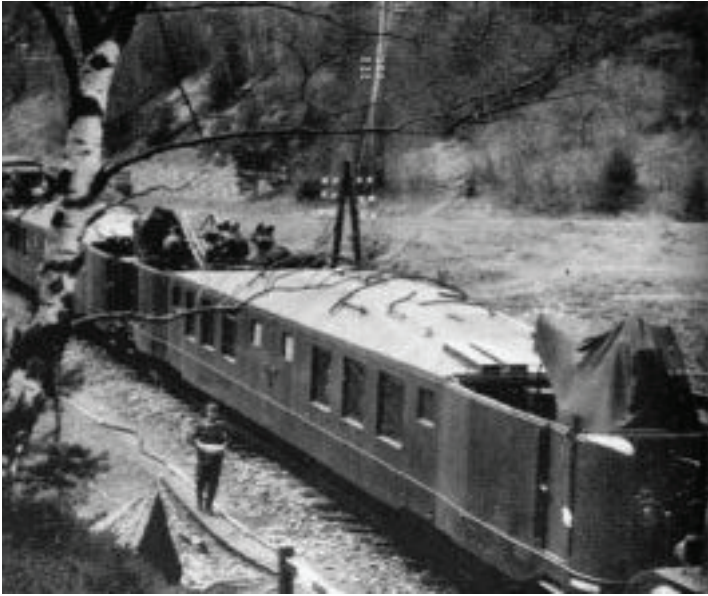


Fot. 9. Mosty w Tczewie zniszczone przez Polaków 1 września 1939 roku

Mostem miał przejechać pociąg z wojskiem niemieckim. Kolejarze z Szymankowa udaremniłi ten przejazd powiadamiając saperów przy moście. W odwecie NSDAP wymordowało pracowników kolejowych i ich rodziny ze stacji Szymankowo. To byli pierwsi z licznych kolejarzy, którzy poległi w walce z okupantem.

3 września o godz. 9.00 Adolf Hitler nowym specjalnym pociągiem *Amerika* udał się w pobliże pól bitewnych. Pociąg ciągnięty przez dwie lokomotywy składał się z 15 wagonów: dwie platformy z działkami pl., salonka, wagon kąpielowy, restauracyjny, dwa wagony bagażowe, wagon komunikacyjny adiutantów.

Na terytorium opanowanym przez Niemcy, kolejarze polscy zostali pracownikami „Ostbahn”. Generalny Gubernator Hans Frank rozpoczynając 14 października panowanie na Wawelu, zwrócił się z oświadczeniem, że Niemcy przybyli ażeby pomóc uciemiężonemu narodowi. Ruszyła budowa rezydencji na Wawelu, wielkie porządkowanie Krakowa, odbudowa i rozbudowa sieci i urządzeń kolejowych, Zarząd Miejski w Stołecznym Królewskim Mieście Krakowie przystąpił do urządzania ulicy Juliusza Lea od ul. Chocimskiej do Misjonarskiej. W tym rejonie powstawała dzielnica dla urzędników z Rzeszy, a oni potrzebują czystego szpitala, na ten cel został przeznaczony budynek Seminarium Duchownego a więc potrzebny jest dogodny dojazd. A co to ma wspólnego z koleją? W 1945 roku powstanie tam doskonały Szpital Kolejowy.



*Fot. 10. Pociąg sztabowy Hitlera - America*



*Fot. 11. „Pozostałości” po Szpitalu Kolejowym*

Tymczasem już we wrześniu 1939 roku rozpoczęły się pacyfikacje i rozstrzelania ludności. W końcu lipca 1940 r. gen. Jodl wydał polecenie analizy transportu kolejowego na wschód. Linia kolejowa Chabówka- Nowy Sącz odegrała ważną rolę po rozpoczęciu wojny na wschodzie w przewozach wojska i sprzętu wojennego oraz ropy z Rumunii. Tereny Beskidu Wyspowego sprzyjały rozwojowi ruchu partyzanckiego. Linii kolejowej broniły bataliony ochrony transportów, na większych stacjach czekały ratownicze pociągi pancerne, od Mszany do Nowego Sącza ustawiono zasieki, mimo to partyzanci zniszczyli 20 parowozów i 210 wagonów, spowodowano 40 wykolejeń.

1945 rok - wycofujące się oddziały okupantów niszczą urządzenia kolejowe, wysadzają tunele. Ponadto w wyniku działań wojennych linie kolejowe są zdewastowane. Ocalali z wojennego kataklizmu przystępują do odbudowy transportu kolejowego (prowizoryczna odbudowa przez saperów).

W latach powojennych następują kolejne etapy odbudowy a następnie rozbudowy sieci kolejowej:

- modernizacja nawierzchni zbudowanej z przeróżnego typu szyn (stopniowa wymiana na szyny S 42),
- trakcję parową stopniowo wypiera trakcja spalinowa,
- budowa torów związanych z rozbudową przemysłu,
- port przeładunku rudy w Medyce – Hurko i Żurawicy,
- kolejna modernizacja linii kolejowych w związku z elektryfikacją,
- budowa nowych linii kolejowych, dobudowa drugich torów,
- poprawa warunków podróżowania budowa peronów, nowych przystanków kolejowych,
- rozbudowa zakładów pracujących dla kolei: ZNTK, Chrzanów, PAFAWAG, Cegielski i wiele innych.

Obecnie, dzięki funduszom z Unii Europejskiej, możliwa jest kolejna modernizacja sieci kolejowej. Nastąpiło szerokie wykorzystanie sieci kolejowej do przewozów aglomeracyjnych i rozwój przedsiębiorstw produkujących tabor kolejowy na światowym poziomie (PESA, NEWAG).

## Bibliografia

- [1] „Drogi żelazne Rzplitej” inżynier Juian Ginsbert 1937.
- [2] Roczniki „Nowiny Codzienne” 1920 i 1921.
- [3] Roczniki: „Express Poranny” 1938.
- [4] Artykuł inż. M. Widawskiego w Nr. 5 „Inżyniera Kolejowego”.
- [5] „Z dziejów Drugiej Rzeczypospolitej” – Olgierda Terleckiego.
- [6] „Na zachód od Imperium” Michała Jałowickiego.
- [7] „Roczniki Ilustrowanego Kuriera Codziennego”.

