

Bakunowicz, Czesław

Kolejnictwo II Rzeczypospolitej Polskiej : (przygotowania do wojny 1918-1939)

Dzieje Najnowsze 30/4, 75-83

1998

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Czesław Bakunowicz
Warszawa

Kolejnictwo II Rzeczypospolitej Polskiej (przygotowania do wojny 1918-1939)

Początki kolejnictwa na obszarze II Rzeczypospolitej Polskiej sięgają okresu zaborowego, kiedy to w latach 1839-1848 została zbudowana z inicjatywy polskiej i polskim sumptem Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, która poprzez Skierniewice, Piotrków i Częstochowę połączyła Warszawę ze zbiegiem granic trzech państw zaborowych w miejscowości Maczki, zwanej później Granicą. Opisując dzieje kolejnictwa II Rzeczypospolitej Polskiej należy zauważyć, że załóżki polskiej państwowości w postaci niektórych organów władzy państwowej, w tym także urzędu kierującego sprawami kolejnictwa, powstały w okresie I wojny światowej, gdy niepodległe państwo polskie nie istniało. W odniesieniu do kolejnictwa można posunąć się do stwierdzenia, że koleje polskie w okres niepodległości weszły z ukształtowanymi, w znacznym stopniu, polskimi zrębami organizacyjnymi, tak że można tu nawet mówić o ciągłości władzy kolejowej.

W przeddzień wybuchu I wojny światowej, w zaborze rosyjskim 6 400 km linii (262 000 km² obszaru) było administrowanych przez dyrekcje Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, Kolei Nadwiślańskich, Kolei Poleskich i częściowo przez dyrekcje kolejowe w Petersburgu, Moskwie i Kijowie, w zaborze austriackim 4 400 km linii (79 000 km² obszaru) administrowały dyrekcje kolejowe w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie, a w zaborze pruskim 5 000 km linii (48 000 km² obszaru) — dyrekcje kolejowe w Katowicach, Poznaniu, Bydgoszczy i Gdańsku. W momencie wybuchu wojny działalność wszystkich dyrekcji została ograniczona przez wojskowe komendantury kolejowe.

W wyniku zarządzanej przez Rosjan ewakuacji został ogołocony z taboru obszar Królestwa, a część linii została celowo zniszczona. Ewakuowano do Rosji możliwie największą liczbę personelu, także polskiego. Na obszarach zajmowanych okupanci przekuwali tory na własną szerokość.

Latem 1915 r. obszar dawnego Królestwa Polskiego został podzielony na okupację niemiecką i austriacką, między którymi granica przebiegała, w znacznej części, wzdłuż rzek: Pilicy, Wisły i Wieprza. Na obszarze okupacji niemieckiej zachowano formy cywilnych dyrekcji kolejowych, chociaż personel administracyjny był wojskowy. Utworzono dyrekcje w Warszawie, Wilnie i Brześciu n. Bugiem, a nad nimi Dyрекcję Generalną w Warszawie. Na obszarze okupacji austriackiej koleje były zmilitaryzowane całkowicie. Utworzono Komendę Kolei Wojskowych Północnych w Radomiu, podzieloną na oddziały w Radomiu, Lublinie i Kowlu.

Głównym zadaniem kolei pod zarządem niemieckim i austriackim była obsługa transportowa frontu.

5 XI 1916 r. przez Niemcy i Austro-Węgry zostało proklamowane Królestwo Polskie. Sprawy kolejowe były nadal prowadzone przez wojska okupacyjne. W służbie kolejowej znalazło się niewielu polskich kolejarzy, w znacznej części bowiem zostali oni ewakuowani do Rosji. Do służby przyjęto około 1 500 Żydów, z uwagi na ich łatwość porozumiewania się w języku niemieckim.

Po zawarciu, 3 III 1918 r., tzw. traktatu brzeskiego ustały działania wojenne na froncie wschodnim i ruszyły transporty kolejowe z wojskiem niemieckim i austriackim na fronty zachodnie, a także transporty różnych ludzi, powracających do domów.

1 IX 1918 r., za zgodą prezesa rządu Królestwa Polskiego, Jana Kantego Steczkowskiego, została powołana Sekcja Kolejowa przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu z inż. Julianem Eberhardtem, który był inicjatorem jej powołania. Utworzony 23 X 1918 r. gabinet Józefa Świeżyńskiego powołał Ministerstwo Komunikacji z inż. Wacławem Paszkowskim jako ministrem. Od 4 do 14 XI 1918 r. funkcję ministra komunikacji w gabinecie Władysława Wróblewskiego pełnił inż. Julian Eberhardt. 11 XI 1918 r. skończyła się I wojna światowa i zaczęło funkcjonować państwo polskie¹.

Rola kolei w działaniach wojennych I wojny światowej urosła do wymiaru strategicznego. Państwa walczące budowały na ziemiach polskich na potrzeby frontu, szeroko-, normalno- i wąskotorowe linie kolejowe². Wydzielone kolejowe oddziały wojskowe stały się, właściwie, nowym rodzajem broni. Na torach kolejowych pojawiły się pociągi pancerne, działa kolejowe kalibru 380 mm i donośności do 22 km oraz wagony-cysterny z gazem bojowym³.

Działające na podstawie dekretu Rady Regencyjnej Królestwa Polskiego z 26 X 1918 r. Ministerstwo Komunikacji⁴ rozpoczęło natychmiast czynić przygotowania do przejęcia kolei od 4 Dykcji Wojskowej Niemieckiej w Warszawie i od Północnej Dykcji Wojskowej Austriackiej w Radomiu. Przejęcie dykcji w Warszawie nastąpiło 12 XI 1918 r., a niemiecki opór zbrojny był słaby⁵. Bez większych trudności następowało przejmowanie kolei w zaborze austriackim. W zaborze pruskim procedura ta odbywała się w sposób skomplikowany, także zbrojny i rozciągnięty w czasie.

W decydującej o losach państwa polskiego wojnie polsko-bolszewickiej z 1920 r., dzięki 150 amerykańskim parowozom towarowym typu 1-4-0 „Consolidation”, o znacznych przebiegach bez nawadniania i nawęglania, zakupionym w firmie „Baldwin Works” w Filadelfii,

¹ Na podstawie: J. Eberhardt, *Koleje na Ziemiach Polskich w czasie Wojny Światowej*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11 (51); konsultacja: J. Holzer, J. Molenda, *Polska w pierwszej wojnie światowej*, Warszawa 1973, wyd. III.

² A. Sarter, *Die deutschen Eisenbahnen im Kriege*, Stuttgart, Berlin, Leipzig und New Haven 1930, passim; *Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Bearbeitet im Reichsarchiv. Zweiter Band. Die Befreiung Ostpreussens*, Berlin 1925, mapa operacyjna z siecią linii kolejowych, s. 337; *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918-1928*, Warszawa 1928, s. 5-6; T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, „Dokumentacja Geograficzna” 1959, z. 5, s. 16-17, 58-62.

³ G. Sippko, *Koleje Niemieckie i wojska kolejowe w czasie Wielkiej Wojny Światowej*, „Inżynier Kolejowy” nr 6 (58) z 1 VI 1929, s. 173-174; *Der Weltkrieg im Bild. Originalaufnahmen des Kriegs-Bild und Filmamtes aus modernen Materialschlacht*, Berlin-Oldenburg 1928, np. s. 9-10; *Deutschland im ersten Weltkrieg*, Berlin 1970, t. 2, s. 474 b.

⁴ Dziennik Praw Królestwa Polskiego, nr 14 z 2 XI 1918, poz. 30, s. 83.

⁵ *Dziesięciolecie PKP...*, s. 8.

oraz 4 600 wagonom towarowym, pochodzącym z demobilizacji i zakupionym od rządu Stanów Zjednoczonych, strona polska miała lepsze możliwości zaopatrzeniowe i manewrowe⁶. Ten tabor kolejowy był na pewno istotnym czynnikiem polskiego zwycięstwa.

Powojenne traktaty międzynarodowe, ustalające, względnie uznające, granice terytorialne państwa polskiego, unormowały prawnie także zagadnienia kolei żelaznych. Traktat pokojowy w Wersalu, podpisany 28 VI 1919 r., na podstawie art. 371, przyznawał Polsce wszystkie urządzenia kolejowe, według stanu sprzed 11 XI 1918 r., znajdujące się na dawnym obszarze niemieckim, przyznanym Polsce. Podstawą przejęcia kolei na Górnym Śląsku był art. 88 traktatu wersalskiego i art. 396-500 konwencji polsko-niemieckiej, podpisanej w Genewie 15 V 1922 r. Art. 104 traktatu wersalskiego i art. 21, 22 i 25 konwencji polsko-niemieckiej, podpisanej w Paryżu 9 XI 1920 r. przyznawały Polsce nadzór i zarząd linii kolejowych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, z wyjątkiem tramwajów i kolei znaczenia miejscowego na obszarze miasta. Traktat pokojowy w St. Germain, podpisany 10 IX 1919 r., na podstawie art. 318, 319 i 320 przyznawał Polsce wszystkie urządzenia kolejowe, według stanu z 3 XI 1918 r., znajdujące się na dawnym obszarze austriackim, przyznanym Polsce. Traktat pokojowy w Rydze, podpisany 18 III 1921 r., na podstawie art. XIV i załącznika 4, przyznawał Polsce sieć kolejową, która znalazła się w granicach państwa polskiego i ustalał wielkość zwrotu Polsce taboru kolejowego.

Łącznie państwo polskie przejęło od państw zaborczych 15 947 km linii kolejowych (4 228 km z zaboru niemieckiego, 4 357 km z zaboru austriackiego i 7 362 km z zaboru rosyjskiego), 4 762 parowozów, 1 379 wagonów osobowych i 111 092 wagonów towarowych⁷. Część taboru na Górnym Śląsku była wspólną własnością Polski i Niemiec⁸.

Przejęte przez państwo polskie koleje w części zaboru rosyjskiego i austriackiego były w znacznym stopniu zniszczone przesuwającymi się frontami I wojny światowej i wojny polsko-bolszewickiej 1920 r. Zniszczeniu uległa przeważająca część mostów. Stan nawierzchni wymagał natychmiastowej naprawy bądź wymiany. Ogromny procent budynków leży w gruzach. Tabor kolejowy stanowił mozaikę licznych typów i serii. Znaczne trudności powodowały odmienne przepisy kolejowe w dawnych dzielnicach zaborowych. Zadanie odbudowy, modernizacji, rozbudowy i powiązania dawnych kolei zaborowych w jeden organizm komunikacyjny państwa stało się jednym z naczelných zadań II Rzeczypospolitej.

Powołane przez Radę Regencyjną Ministerstwo Komunikacji, na mocy dekretu Naczelnika Państwa z 16 I 1919 r., przekazało do kompetencji nowo utworzonego Ministerstwa Robót Publicznych sprawy dróg kołowych i żeglugi śródlądowej⁹. Dekretem Naczelnika Państwa z 8 II 1919 r. zostało ono przemianowane na Ministerstwo Kolei Żelaznych¹⁰. Ustawa z 12 VI 1924 r. przemianowała Ministerstwo Kolei Żelaznych na Ministerstwo Kolei, a art. 2 tejże ustawy do zakresu działania Ministerstwa Kolei zaliczał: naczelny zarząd kolei państwowych i innych, będących pod zarządem państwowym, zwierzchni nadzór nad kolejami prywatnymi i tramwajami oraz nadzór nad lotnictwem cywilnym¹¹. Rozporządzenie Prezydenta

6 S. Wasilewski, *Powstanie i rozwój taboru kolejowego w okresie 1918 r. — 1928 r.*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 408.

7 T Bissaga, *Geografia kolejowa Polski*, Warszawa 1938, s. 90-91.

8 S. Wasilewski, *Powstanie i rozwój taboru...*, s. 410.

9 Dziennik Praw Państwa Polskiego nr 8 z 25 I 1919, poz. 118, s. 64.

10 Ibidem, nr 14 z 8 II 1919, poz. 172, s. 250.

11 Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej nr 57 z 1 VII 1924, poz. 580, s. 833.

Rzeczypospolitej z 24 IX 1926 r. przekształciło Ministerstwo Kolei w Ministerstwo Komunikacji¹², któremu po likwidacji w 1932 r. Ministerstwa Robót Publicznych¹³ podlegał zarząd kolejami żelaznymi, drogami kołowymi, komunikacją samochodową, żegluga śródlądową i lotnictwem cywilnym. Ministerstwo Komunikacji i jego ustrój, oparty na stanie organizacyjnym z 1932 r., przetrwały z niewielkimi zmianami do wybuchu II wojny światowej.

Państwowa sieć kolejowa została podzielona na Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych, sprawujące zarząd kolejami w granicach wyznaczonych okręgów, jednakże pod naczelnym kierownictwem ministra komunikacji. Po przeniesieniu w 1933 r. siedziby Dyrekcji Gdańskiej z Gdańska do Torunia¹⁴ i po likwidacji w 1934 r. Dyrekcji Stanisławowskiej do wybuchu wojny w 1939 r. działało osiem DOKP z siedzibami w: Warszawie, Radomiu, Poznaniu, Toruniu, Katowicach, Krakowie, Wilnie i we Lwowie. Kolejami na obszarze W. M. Gdańska zarządzało Biuro Gdańskie PKP, podległe DOKP w Toruniu¹⁵.

Na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 24 IX 1926 r.¹⁶ zostało utworzone Przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe. Oznaczało to głównie, że koleje zostały wyodrębnione z gospodarki ogólnopaństwowej i skomercjalizowane. Bezpośredni zarząd kolejami państwowymi i naczelný nadzór nad przedsiębiorstwem PKP sprawował Minister Komunikacji a Ministerstwo Komunikacji praktycznie spełniało funkcję Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych.

Koleje polskie były włączone w europejski system komunikacji kolejowej i uczestniczyły w dwóch najważniejszych konwencjach komunikacyjnych, tzn. w Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej i Konwencji Barcelońskiej. Komunikacja kolejowa z Litwą iz ZSRR stanowiła dla Polski zagadnienie porozumień dwustronnych, państwa te bowiem nie uczestniczyły w Konwencji Berneńskiej¹⁷.

Sieć kolei żelaznych uzupełniała komunikacja samochodowa PKP, działająca na podstawie ustawy z 1934 r. o koncesjonowaniu przewozów autobusowych¹⁸.

Przejęte przez państwo polskie koleje znajdowały się w stanie powojennej ruiny. Pierwszym krokiem na drodze do odbudowy było utworzenie warsztatów pogotowia mostowego i prowizoryczna odbudowa mostów. Z tym także wiązała się wymiana nawierzchni i układanie szyn produkcji polskiej. W latach 1919-1937 wymieniono 50 milionów drewnianych podkładów¹⁹. Drewniane szopy zastępowały zniszczone budynki kolejowe. Z 2 513 parowozów, 2 875 wagonów osobowych i bagażowych i z 41 448 wagonów towarowych znaczna część nie nadawała się do użytku²⁰.

Od 1927 r. można zauważyć wzrost inwestycji na kolejach. Jednakże kryzys lat 1930-1936 spowodował zahamowanie realizacji wielu planów inwestycyjnych. W latach 1921-1939 zbudowano około 1 650 km nowych linii kolejowych²¹. Najdłuższe z nich to: Kutno-Koło-Strzał-

12 Ibidem, nr 97 z 28 IX 1926, poz. 567, s. 1068.

13 Ibidem, nr 51 z 23 VI 1932, poz. 479, s. 868.

14 F. Marszałek, *Prawa Polski w Wolnym Mieście Gdańsku (ich źródła, zakres i obrona)*, Gdańsk 1958, s. 14.

15 *20-lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, wydawnictwo i nakład Koncernu Prasowego „Ilustrowany Kurier Codzienny”, Kraków 1939, s. 242-243.

16 Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej nr 97 z 28 IX 1926, poz. 568, s. 1069-1072.

17 T Bissaga, *Geografia kolejowa...*, s. 170-176.

18 *20-lecie komunikacji...*, s. 453-458.

19 Ibidem, s. 150.

20 Ibidem, s. 164.

21 M. Pisarski, *Koleje Polskie 1842-1972*, Warszawa 1974, s. 58.

kowo (1921 r., 111 km), Kalety-Herby Nowe-Podzamcze-Wieruszów (1926 r. 115 km), Herby Nowe-Karsznice-Zduńska Wola (1930 r., 103 km), Karsznice-Piotrków Kuj.-Inowrocław (1933 r., 155 km), Warszawa Zach.-Warka-Radom (1934 r., 100 km)²². Największą inwestycją kolejową II Rzeczypospolitej była budowa, niezwykle ważnej dla gospodarki państwa, magistrali węglowej z Herb Nowych, przez Karsznice, Inowrocław, Bydgoszcz, Kościerzynę, do portu w Gdyni, o długości 485 km. Linia ta była budowana przez PKP stopniowo, od lat powojennych do 1930 r. W latach 1931-1933 Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe SA, dokończyło budowę tej linii i rozpoczęło jej eksploatację²³.

Koleje polskie były kolejami głównie o trakcji parowej. Po powojennych zakupach taboru za granicą i akcji rewindykacyjnej przemysł polski zaczął zaspokajać podstawowe potrzeby polskiego kolejnictwa. Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce Sp. Akc. Chrzanów, H. Cegielski Sp. Akc. Poznań i Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów dostarczały, coraz to lepsze, parowozy; fabryki: „Zieleniewski i Fitzner-Gamper” w Sanoku, „Lilpop, Rau i Loewenstein” w Warszawie i także „H. Cegielski” w Poznaniu — wagony. Remonty taboru kolejowego odbywały się w kolejowych warsztatach naprawczych, parowozowniach i wagonowniach.

Elektryfikacja kolei była związana głównie z przebudową warszawskiego węzła kolejowego. W 1927 r. oddano do użytku prywatną, zbudowaną od podstaw, zelektryfikowaną linię z Warszawy, przez Komorów, do Grodziska Mazowieckiego. W 1936 r. PKP zelektryfikowały odcinek Otwock-Warszawa-Pruszków, a w 1937 r. odcinek Pruszków-Grodzisk Maz.-Żyrardów i Warszawa Wsch.-Rembertów-Mińsk Maz.²⁴

Zwieńczeniem niejako budowy nowych linii kolejowych było zbudowanie przez towarzystwa prywatne i z udziałem kapitału PKP: w 1936 r. kolei linowej Zakopane (Kuznice) — Kasprowy Wierch, w 1937 r. kolei linowo-terenowej w Krynicy, na Parkową Górę i w 1938 r. kolei linowo-terenowej w Zakopanem, na Gubałówkę²⁵.

W 1938 r. w PKP było zatrudnionych 180 256 pracowników²⁶. Koleje wąskotorowe PKP zatrudniały w 1939 r. 3 494 pracowników²⁷.

Dane techniczne dotyczące PKP w 1938 r.²⁸ przedstawiono w tab. 1:

²² T Lijewski, *Rozwój sieci...*, s. 62-66.

²³ *20-lecie Komunikacji...*, s. 506-507; T Lijewski, *Rozwój sieci...*, s. 70; Inż. J. Nowkuński, *Uwagi o kosztach robót kolejowych w okresie budowy Kolei Śląsk-Gdynia*, „Inżynier Kolejowy” nr 4 (140), 1936, s. 128-131.

²⁴ T Lijewski, *Rozwój sieci...*, s. 70.

²⁵ *50 lat Kolei Linowych w Polsce*, „Podtatrze”, wiosna 1986, s. 29, 121-123.

²⁶ „Rocznik Polityczny i Gospodarczy 1939”, Polska Agencja Telegraficzna, s. 887.

²⁷ *Ibidem*, s. 890.

²⁸ A. Krzyżanowski, *Polskie koleje przed wojną*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 6 z grudnia 1945, s. 210-211.

Tabela 1. Dane techniczne dotyczące PKP w 1938 r.

	Linie normalnotorowe	Linie wąskotorowe	Razem
Długość linii jednotorowych	17 897 km	2 252 km	20 149 km
Długość linii wąskotorowych	5 452 km		
Ogólna długość torów	31 838 km	2 547 km	34 385 km
Długość mostów i wiaduktów			163 km
Długość tuneli	9 km		9 km
Liczba parowozów	5 111	290	5 401
Liczba wagonów osobowych	10 489	313	10 802
Liczba wagonów towarowych	153 394	7 491	160 885
Liczba autobusów			133

Majątek PKP w dniu 1 stycznia 1938 r. stanowiły²⁹:

nieruchomości	— 5 088 383 000 zł,
ruchomości	— 3 034 331 000 zł,
majątek obrotowy	— 411 337 000 zł,
rozliczenia inne	— 114 211 000 zł,
	+ _____
razem	8 648 262 000 zł.

Funkcję ministra komunikacji pełnił od 1936 r. płk dypl. Juliusz Ulrych, a funkcje podsekretarzy stanu — inż. Julian Piasecki i inż. Aleksander Bobkowski³⁰.

Za przygotowanie komunikacji do potrzeb obrony państwa było odpowiedzialne Ministerstwo Komunikacji, a osobiście płk dypl. J. Ulrych, w przeszłości legionista i zastępca II wiceministra Ministerstwa Spraw Wojskowych³¹. W strukturze organizacyjnej Ministerstwa Komunikacji funkcjonowało Biuro Wojskowe jako organ doradczy i wykonawczy, zatrudniające 39 pracowników, w tym pięciu oficerów zawodowych. Dyrektorem biura był od 1930 r. płk dypl. Józef Zborzil, a jego zastępcą ppłk dypl. Piotr Kończyc. W Sztabie Głównym Wojska Polskiego, w Oddziale IV istniało stanowisko generalnego komisarza kolejowego. U schyłku lat trzydziestych dokonano zmiany i utworzono Szefostwo Komunikacji Sztabu Głównego WP. Funkcję szefa komunikacji wojskowej Sztabu Głównego pełnił do wybuchu wojny, gen. bryg. Aleksander Szychowski³².

29 Ibidem, nr 5 z listopada 1945, s. 169.

30 „Rocznik Polityczny i Gospodarczy 1939”, op. cit., s. 251.

31 *Czy wiesz kto to jest?*, t. 1, red. S. Łoza, Warszawa 1938, s. 765.

32 I. Bujniewicz, *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935-1939*. Praca doktorska pod kier. nauk. prof. dr. S. Herbsta, Wojskowa Akademia Polityczna, Wydział Historyczny, Warszawa 1963 (w Bibliotece Głównej — Archiwum Akademii Obrony Narodowej w Warszawie, nr ewid. 7332,

W latach 1923-1935 opracowano plany przygotowania kolejnictwa na wypadek wojny na wschodzie o kryptonimie „Wacław” („W”) i na zachodzie o kryptonimie „Zygmunt” („Z”). W latach 1935-1939 Sztab Główny opracował nowe koncepcje obronne. W marcu 1939 r. Ministerstwo Komunikacji przystąpiło do dostosowywania planu „W” do planu „Z”. Do prac nad planem „Z” przystąpiono w maju 1939 r., po otrzymaniu ze Sztabu Głównego danych dotyczących mobilizacji. Wyłoniły się poważne trudności. Większość taboru znajdowała się na zachodnich rubieżach kraju. Tabor ten należało wycofać na wschód, gdzie linie kolejowe były w bardzo małym stopniu wykorzystywane. Ożywienie ich wymagało przesunięcia personelu kolejowego z zachodu na wschód. Obecność wojsk niemieckich w Słowacji wyłoniła potrzebę kolejnej modyfikacji planu, a nierównomiernie rozwinięta sieć kolei polskich ograniczała możliwości przewozowe. Rozpoczętych prac nad planem „Z” nie ukończono. Władze terenowe nie otrzymały stosownych dokumentów w sprawie realizacji planu transportowego „Z”³³. Sztab Główny zobowiązał PKP, w razie wojny z Niemcami, do przewiezienia na pozycje wyjściowe trzech piątych sił zbrojnych, stanowiących 32 związki taktyczne, tzn. 26 dywizji piechoty i 6 brygad kawalerii³⁴. Koleje nie dysponowały dostateczną liczbą pociągów do wykonania tego zadania³⁵.

Ministerstwo Komunikacji miało być w czasie wojny równocześnie Szefostwem Komunikacji Naczelnego Wodza, jego organem kierowniczym i wykonawczym w zakresie przewozów wojskowych. W zakresie transportów zaopatrzeniowych i ewakuacyjnych szef komunikacji Naczelnego Wodza miał wykonywać zadania Generalnego Kwatermistrzostwa. Sieć kolejowa państwa została podzielona, pod względem transportów, na sieć szefa komunikacji Naczelnego Wodza i sieci poszczególnych dowódców armii³⁶. Ministerstwo Komunikacji zamierzało zmobilizować: 6 kompanii drogowo-kolejowych, 8 kompanii ruchowo-kolejowych, 16 kompanii robót drogowo-kolejowych, 3 plutony kolei wąskotorowych i 2 składnice sprzętu kolejowego.

Do rangi problemu kluczowego urastała sprawa paliwa dla parowozów w razie odcięcia Śląska od reszty kraju. Głównym paliwem zastępczym miało być drewno. Planowano w pobliżu linii kolejowych zbudowanie składów węgla i tzw. stacji nadrzewiania i dodrzewiania, czyli składów drewna³⁷.

Zachowane akta Biura Wojskowego informują o prowadzonych pracach kompleksowego, technicznego przygotowania kolei do wojny. Przykładowo można tu wspomnieć o gromadzeniu zapasów materiałowych i stalowych kompletów mostowych do prowizorycznej odbudowy mostów³⁸, o schronach obrony przeciwlotniczej na Dworcu Głównym w Warszawie³⁹, o szkoleniu w Kazuniu koło Modlina urzędników Ministerstwa Komunikacji i PKP w zakresie minerskim⁴⁰,

s. 1-2, 6, załącznik 2).

33 Ibidem, s. 7-8, 105-106.

34 *Polski czyn zbrojny w II wojnie światowej. Wojna obronna Polski 1939*, Warszawa 1979, s. 279.

35 I. Bujniewicz, *Kolejnictwo w przygotowaniach...*, s. 105.

36 Ibidem, s. 109 i 116.

37 Archiwum Akt Nowych, zespół Ministerstwa Komunikacji 19(22)26 — 1939, teczki: 1769, 1779, 1853, 1854, 1867 i in.

38 Ibidem,teczka 1594.

39 Ibidem,teczka 1604.

40 Ibidem,teczka 1607.

o ćwiczeniach (grach wojennych) kolejowo-transportowych⁴¹, o liczbie parowozów⁴², o planach mobilizacji i postępowaniu po jej ogłoszeniu⁴³ itp.

Osobne zagadnienie stanowiło Kolejowe Przystosowanie Wojskowe. Zostało ono utworzone w 1927 r. jako „zrzeszenie ludzi dobrej woli”, a długoletnim prezesem jego Zarządu Głównego był poseł Władysław Starzak. W okresie pokojowym całokształt prac KPW można podzielić na: wykształcenie ogólne (techniczno-wojskowe i wojskowe), wychowanie obywatelskie, sport i wychowanie fizyczne. W czasie działań wojennych KPW miało zapewnić sprawne funkcjonowanie przewozów wojskowych i cywilnych przez ochronę i natychmiastowe usuwanie zniszczeń na szlakach kolejowych. KPW zrzeszało na zasadach dobrowolności pracowników kolei, zarówno mężczyzn, jak i kobiety. W 1938 r. liczba członków KPW wzrosła do 115 tys. na około 180 tys. pracowników PKP. Przeszło 500 ognisk KPW, zorganizowanych głównie przy większych stacjach kolejowych, prowadziło świetlice, strzelnice do strzelania z broni wojskowej i boiska sportowe. Urządzano zawody w układaniu fragmentów szlaku kolejowego w warunkach zbliżonych do działań wojennych. 20 tys. członków KPW miało odznaki strzeleckie. KPW wydawało od 1929 r. dwutygodnik „Kolejowe Przystosowanie Wojskowe”, a później jeszcze czasopismo „Instruktor”⁴⁴.

Wojsko Polskie w swych planach wojennych uwzględniało koleje jako ważny teatr działań wojennych i także jako oręż. W tym celu został sformowany 1 Dywizjon Pociągów Pancernych, stacjonujący w Legionowie, w składzie pięciu pociągów pancernych i 2 Dywizjon Pociągów Pancernych, stacjonujący w Niepołomicach, także w składzie pięciu pociągów pancernych⁴⁵. Istniały także jednostki wojskowe wyspecjalizowane: 2 Batalion Mostów Kolejowych, mający w ramach planu mobilizacyjnego utworzyć cztery Dowództwa Grup Wojsk Kolejowych, kompanie mostów kolejowych, czołówki warsztatowe mostów kolejowych, głównie składnice mostów i nawierzchni kolejowych, kompanie drogowo-kolejowe i kompanie ruchowo-kolejowe⁴⁶.

Koleje polskie w 1939 r. nie były dostatecznie przygotowane do skutecznego prowadzenia wojny z Niemcami, tym bardziej na dwa fronty, z Niemcami i z ZSRR, mimo że władze polskie czyniły w tym kierunku wysiłki, niekiedy znaczne, ale na miarę swoich możliwości, stosunkowo skromnych wobec przeciwników.

The Railways of the Second Republic and War Preparations in 1918-1939

At the end of the first world war Polish territories occupied by Germany and Austro-Hungary witnessed the emergence of a state railway administration, together with organs of Polish

41 Ibidem, teczka 1011.

42 Ibidem, teczka 1720.

43 Ibidem, np. teczki 1342 i 1351.

44 „Kolejowe Przystosowanie Wojskowe” nr 13 (110) z 26 IX 1937, s. 3 i *20-lecie komunikacji...*, s. 283-286.

45 T Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939*, Warszawa 1987, s. 33-34.

46 P. Zarzycki, *2. Batalion Mostów Kolejowych*, Pruszków 1994, s. 15; T Jurga, *Regularne jednostki Wojska Polskiego w 1939 r. Wojsko Polskie*, w: *Krótki informator historyczny o Wojsku Polskim w latach II wojny światowej*, red. S. Komornicki, Warszawa 1975, s. 23.

state authorities. The delineation of the frontiers of the Second Republic in 1918-1921 was achieved by military means; the same holds true for the process of taking over of the railway network from the occupants. Postwar international treaties, signed in 1919 in Versailles and St. Germain, as well as the peace treaty signed by Poland and Soviet Russia in 1921 in Riga, regulated the most important problems concerning the railways. Poland took part in two most significant communication conventions, i. e. the International Berne Convention and the Barcelona Convention. The task of the reconstruction, modernisation, expansion and linkage of the former partition-era railways into a single state communication organism succeeded to a considerable degree, as evidenced by the initiation of the electrification of the railways. Prior to the outbreak of the second world war, Polish State Railways managed more than 20 000 kms. of railway lines and employed over 100 000 workers. The readiness of the Polish railways for wartime tasks was entrusted to the Ministry of Communication, which co-worked with the Communication Chiefs in the Staff of the Polish Army. Preparation plans included „Zygmunt”, which dealt with the war against Germany, and „Wacław” — for the war against the Soviet Union. Nonetheless, in 1939, the Polish railways were insufficiently prepared for effective and simultaneous activity at the threshold of hostilities against Germany and the Soviet Union.