

Tadeusz Olejnik

"Kolej Kalety–Wieluń–Podzamcze
1926–2006", Henryk Dąbrowski,
Stanisław Kokot, Marek Moczulski,
Warszawa 2006 : [recenzja]

Rocznik Wieluński 6, 186-188

2006

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.

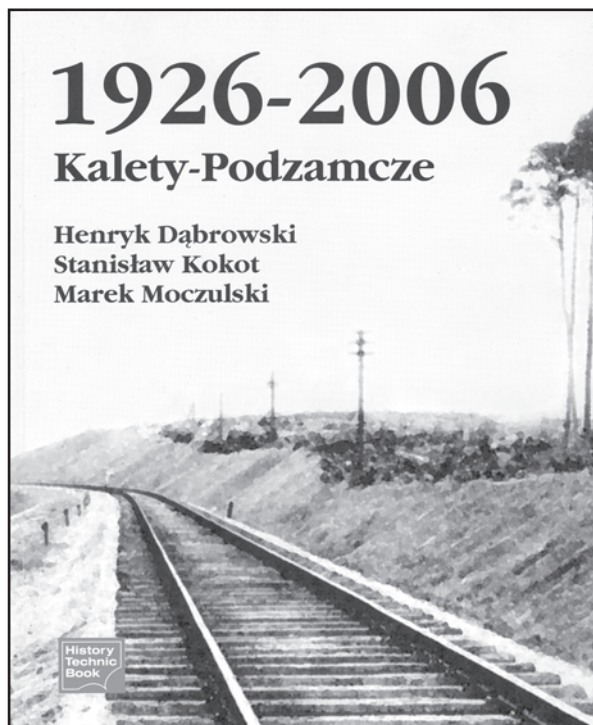
HENRYK DĄBROWSKI, STANISŁAW KOKOT, MAREK MOCZULSKI, *KALETY-PODZAMCZE 1926–2006*, WARSZAWA 2006, ss. 55. (Tadeusz Olejnik)

W dniu 21 maja 2006 r. odbyły się w Wieluniu obchody jubileuszowe 80-lecia linii kolejowej Kalety-Wieluń-Podzamcze. W godzinach rannych przyjechał na dworzec kolejowy Wieluń-Dąbrowa okolicznościowy pociąg z Tarnowskich Gór, którym przybyli przedstawiciele Okręgowej Dyrekcji PKP oraz orkiestra dęta kolejarzy. Gości powitały władze samorządowe miasta i powiatu, poczym dokonano odsłonięcia tablicy pamiątkowej umieszczonej na ścianie frontowej budynku dworca. Następnie uczestnicy uroczystości udali się pociągiem na przystanek kolejowy Wieluń, skąd ze sztandarami, w asyście orkiestry, przemaszerowano do kościoła św. Stanisława na uroczystą mszę św. odprawioną w intencji kolejarzy. Po mszy odbyło się spotkanie kolejarzy w Spółdzielczym Domu Kultury

na os. im. kard. S. Wyszyńskiego, gdzie wręczono zasłużonym kolejarzom okolicznościowe medale i publikacje oraz wysłuchano prelekcji T. Olejnika, prezesa Wieluńskiego Towarzystwa Naukowego, o dziejach budowy linii kolejowej Kalety-Wieluń-Podzamcze.

Z okazji jubileuszu dyrekcja Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach wydała okolicznościową publikację w opracowaniu wymienionych wyżej autorów.

Odrodzone po 123 latach niewoli narodowej państwo polskie borykało się z olbrzymimi problemami transportowymi wynika-



jącymi z niewystarczającej sieci dróg żelaznych, a co z tym idzie braku bezpośrednich połączeń kolejowych między ważnymi ośrodkami życia gospodarczego, m.in. Górnego Śląska z Wielkopolską i portami Morza Bałtyckiego. Dla rozwiązywania trudnych problemów komunikacyjnych władze Polski Odrodzonej powołały Ministerstwo Kolei Żelaznych, przemianowane następnie na Ministerstwo Komunikacji. W 1926 r. utworzono przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe zarządzające całym majątkiem kolei.

Po przyłączeniu w czerwcu 1922 r. części Górnego Śląska do Polski, na pograniczu polsko-niemieckim tego regionu, powstał niekorzystny układ granic, w wyniku którego większe stacje rozrządowe pozostały po stronie niemieckiej. Tymczasem poważnie rósł eksport polskiego węgla, głównie do krajów skandynawskich; stanowił on ważne źródło dopływu dewiz dla państwa. Zapotrzebowanie na polski węgiel w Europie wzrosło szczególnie po strajku górników w Wielkiej Brytanii. Transporty kolejowe z węglem z Górnego Śląska do Wielkopolski i dalej do portów nadbałtyckich musiały przejeżdżać przez tzw. korytarz kluczborski, linią biegnącą od Lublińca przez Olesno do Kluczborka i dalej do Wielkopolski. Za tranzyt wagonów Polska musiała płacić Niemcom bardzo wysokie cło. W 1923 r. koszty z tego tytułu wyniosły 6 713 109 zł. Opłaty tranzytowe wzrosły jeszcze bardziej, gdy Komisarz Węglowy Rzeszy ograniczył tranzyt polskiego węgla z Górnego Śląska do portów. Wojna celna, jaką 15 czerwca 1925 r. Niemcy wypowiedziały Polsce, miała zadać cios polskiej gospodarce, uzależnić Polskę gospodarczo od Niemiec. Z tych przyczyn budowa linii kolejowej z ominięciem tzw. korytarza kluczborskiego stawała się pilną potrzebą gospodarczą i polityczną. O realizację tej inwestycji zabiegały również wieluńskie władze samorządowe. Korzystając z pracy T. Olejnika¹, *Wieluń. Dzieje miasta 1793-1945*, autorzy przytaczają uwarunkowania gospodarcze i polityczne budowy linii kolejowej Kalety-Herby Nowe-Wieluń-Podzamcze, jako jednej z większych inwestycji kolejowych w pierwszym 10-leciu Odrodzonej Polski; stała się ona swoistym poligonem doświadczalnym dla budowy linii kolejowych w Polsce.

Nominację na kierownika budowy Kolei Państwowej Kalety-Podzamcze otrzymał zasłużony budowniczy linii kolejowych w Polsce, inż. Józef Nowkuński. W Sali Tradycji na dworcu w Herbach Nowych zachowała się wydana w Bydgoszczy w 1927 r. księga *Budowa Kolei Państwowej Kalety-Podzamcze*, zawierająca pełną dokumentację techniczną budowy. Dzięki tej publikacji autorzy omawianego opracowania mogli zamieścić w nim dokumentalne zdjęcia z przebiegu budowy, budowniczych, jak też obiekty stacyjne: dworce kolejowe,

¹ Szczegółowo na ten temat pisze T. Olejnik, *Wieluń. Dzieje miasta 1793-1945*, Piotrków Trybunalski 2003.

wieże ciśnień, żurawie wodne, mosty w trakcie budowy oraz z próbami obciążenia itp. Ta część opracowania stanowi najwartościowszy walor publikacji.

Nadzór nad pracami budowlanymi sprawowały dwa oddziały, jeden z siedzibą w Herbach, drugi w Wieluniu. Choć była to linia jednotorowa, to jednak biorąc pod uwagę przyszłe potrzeby, na wielu odcinkach przygotowywano grunt pod budowę drugiej nitki torów. Budowa linii kolejowej, przy zaangażowaniu ok. 2 tys. robotników, przebiegała bardzo sprawnie. Koszt jej wyniósł ok. 17 milionów złotych, a uroczyste otwarcie miało miejsce 6 listopada 1926 r. w Dzieztrznikach, z udziałem przedstawicieli władz państwowych, m.in. wicepremiera Kazimierza Bartla i ministra przemysłu i handlu Eugeniusza Kwiatkowskiego. Pierwsze pociągi z polskim węglem ruszyły już wkrótce po otwarciu linii.

Doświadczenia zdobyte przy budowie tej linii kadra młodych inżynierów polskich w pełni wykorzystywała przy budowie drugiej wielkiej inwestycji kolejowej II Rzeczypospolitej – magistrali węglowej z Herb Nowych przez Karsznice, Inowrocław i Kościerzynę do Gdyni, oddanej do eksploatacji 1 marca 1933 r. Obie te linie były dla Polski strategicznymi drogami żelaznymi łączącymi Górny Śląsk z portami bałtyckimi.

Po 1990 roku znaczenie wieluńskiej linii kolejowej w ruchu towarowym i pasażerskim bardzo zmalało. Władze kolejowe nosiły się z zamiarem jej zamknięcia, jednak na skutek protestów kolejarzy i władz samorządowych jest ona nadal czynna.

Omawiane opracowanie jest typowym drukiem okolicznościowym. Jest w nim sporo reklam firm, które sponsorowały uroczystości jubileuszowe, są również drobne artykuły poświęcone m.in. wielkiemu budowniczemu polskich dróg żelaznych, inż. Józefowi Nowkuńskiemu, Izbie Tradycji na stacji w Herbach Nowych, okolicznościowym medalom i znakom książkowym wydanym przez kolejarzy w związku z jubileuszami. Zawiera też kalendarium ważniejszych wydarzeń związanych z budową linii kolejowej oraz współczesny wykaz pracowników linii kolejowej nr 181.