

Janusz Skowroński

Dzieje powstania linii kolejowej Rzeszów - Kolbuszowa - Dęba - Rozalin

Rocznik Kolbuszowski 1, 87-106

1986

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.

DZIEJE POWSTANIA LINII KOLEJOWEJ RZESZÓW— KOLBUSZOWA — TARNOBRZEG

W roku 1984 minęła 20 rocznica oddania do użytku odcinka kolei żelaznej łączącego Rzeszów i Kolbuszowę. Przypadła też wtedy jedenasta rocznica uruchomienia dalszego jej ciągu z Kolbuszowej do Nowej Dęby.

W latach 1964—1973 Kolbuszowa otrzymała połączenie kolejowe ze światem, a Rzeszów i cała Polska południowa najkrótszą łączność z Warszawą, naszą stolicą. Powstanie tej linii ma olbrzymie znaczenie dla rozwoju gospodarczego miasta Kolbuszowej i jej okolicy, zabiegali o nią najbardziej światli przedstawiciele trzech tutejszych pokoleń, aż pragnienie ich zostało spełnione w Polsce Ludowej.

Niniejsza praca przedstawi jak starano się o budowę linii kolejowej Rzeszów — Kolbuszowa — Nowa Dęba i jak ona powstała.

Oddanie w 1861 r. do użytku linii kolejowej Kraków — Lwów stworzyło przesłanki do włączenia ziem leżących na północ od tej trasy do powstającego systemu komunikacyjnego Galicji. Dotyczyło to zwłaszcza Kotliny Sandomierskiej posiadającej duże potencjalne możliwości gospodarcze.

Niezbędnym warunkiem uruchomienia tych możliwości było wybudowanie szlaku kolejowego wiodącego przez ziemie leżące w widłach Wisły i Sanu. Konieczności tego kroku świadomy był Sejm Krajowy, który 5 XII 1871 r. podjął uchwałę wymieniającą Sandomierz jako kierunek mającej się budować kolei. Szczupłość środków finansowych, będących do dyspozycji władz autonomicznej Galicji, nie pozwalała na natychmiastową realizację tej uchwały. Pozostała jednak idea, od której zainteresowana społeczność i lokalna władza nie odstąpiły.

Wreszcie 5X1883 r. Sejm Krajowy podejmuje decyzję o przeznaczeniu subwencji krajowej na budowę kolei, która połączy okolice nadwiślańskie z koleją Karola Ludwika.

W Rzeszowie zawiązany został komitet budowy kolei, który starał się przekonać akcjonariuszy kolei Karola Ludwika, że projektowany szlak żelazny winien brać swój początek w tym mieście. Uchwała Sejmu Kra-

jowego nie precyzowała bowiem przebiegu trasy i komitet liczył się widocznie z możliwością włączenia jej do głównej arterii komunikacyjnej Galicji Kraków — Lwów w innym miejscu niż w Rzeszowie. Wymieniając zakłady przemysłowe, które znalazłyby się w zasięgu linii kolejowej Rzeszów -- Kolbuszowa -- Dęba -- Rozwadów, gdyby taka trasa została zaakceptowana „Przegląd Rzeszowski” pisał: „to są gałęzie przemysłu, których powiat niski nie posiada, z wyjątkiem jednej fabryki wyrobów drewnianych w Rudniku”.¹

Ostatecznie zdecydowano, że punktem wyjściowym kolei biegnącej do Rozwadowa będzie Dębica. Wobec tego prasa rzeszowska oskarżyła komitet, że sugerując się poprawą stosunków austriacko-rosyjskich, nie wykazał należytej czujności w chwili, gdy ważyły się losy przebiegu projektowanego szlaku kolejowego do okolic ujścia Sanu. Trzeba więc było cierpliwie czekać na następną okazję, która pozwoli wrócić do idei budowy linii kolejowej łączącej Rzeszów z ziemiami położonymi na północ.

Po upływie z górą dwudziestu lat sprawa ponownie odżyła dzięki staraniom posłów Janusza Tyszkiewicza i Tomasza Szajera. Zdopingowało to czynniki społeczne zainteresowane tym przedsięwzięciem do działania.

Szczególną aktywność w tej dziedzinie wykazywały władze Rzeszowa, gdzie 21 X 1906 r. odbył się zjazd przedstawicieli społeczeństwa tego miasta. Postanowiono wysłać do Sejmu Krajowego memoriał w sprawie budowy kolei Rzeszów Kolbuszowa • Tarnobrzeg i wybrać komitet społeczny, który czuwałby nad tym przedsięwzięciem. Memoriał został wysłany do Sejmu na początku 1907 roku. Ten ciekawy dokument zasługuje na uwagę choćby ze względu na interesującą argumentację jaką posługiwali się jego autorzy.

Zdając sobie sprawę, że budowę linii kolejowej nie można poprzeć zasadą rentowności (nie przebiegałaby ona przez większe ośrodki przemysłowe) piszą w projekcie memoriału: „Rentowną więc będzie linia kolejowa, jeżeli pobudzi z uspienia szereg miast i miasteczek leżących na linii Rzeszów - - Tarnobrzeg (...), jeżeli się przyczyni do wzrostu takiego centra zbytu, jakim dla wszystkich okolic jest Rzeszów.”² W wystanym do Lwowa memoriale uwzględnione zostały również korzyści gospodarcze wynikające z wybudowania nowego szlaku komunikacyjnego, przy czym zwraca uwagę rzeczowość argumentacji. Nowa linia kolejowa miała by zapewnić także odpowiednio ruch pasażerski, gdyż jak oceniają autorzy memoriału ilość osób udających się z powiatu kolbuszowskiego

¹Kolej Rzeszów — Nadbrzeże, „Przegląd Rzeszowski” RI, 1883, nr 7.

²Projekt memoriału do wysokiego Sejmu Krajowego o budowę kolei lokalnej normalno-towarowej Rzeszów — Głogów — Kolbuszowa — Majdan — Tarnobrzeg, „Głos Rzeszowski” RIO, 1906 r., nr 41.

na emigrację, bądź roboty sezonowe wynosi około 10 tysięcy rocznie. Za taką koncepcją przebiegu trasy przemawiały również względy polityczne, administracyjne i kulturowe. Rzeszów był bowiem centrum życia społeczno-politycznego dla ziem leżących na północ od tego miasta. Zdecydowanie odrzucono także wersję, w myśl której linia kolejowa biegłaby z Rzeszowa do Rozwadowa z pominięciem Tarnobrzega i Nadbrzeża. Po rosyjskiej stronie na Wiśle oddano w tym czasie do użytku port rzeczny, a hr. Zamoyski uzyskał koncesję na budowę kolei z Lublina do Sandomierza. Rysowały się więc znaczne perspektywy dla szlaku kolejowego Rzeszów - Tarnobrzeg — Nadbrzeże, a także samego miasta Rzeszowa.

Argumenty zawarte w memoriale częściowo przekonały widocznie posłów we Lwowie, gdyż uznali oni za celowe budowę kolei z Rzeszowa do Niska przez Kolbuszowę — Bojanów z ewentualną odnogą do Tarnobrzega. Mógł więc społeczny komitet kolejowy w Rzeszowie stwierdzić, że co prawda połowicznie osiągnął swój cel. Jak bowiem stwierdziła miejscowa prasa „Uchwała ta jest wprawdzie jedynie zasadnicza, bo uznając pożyteczność wymienionej kolei, poleca ona dopiero wydziałowi krajowemu wypracowanie projektu wstępnego, ale w każdym razie jest uchwała ta nader doniosła, bo nie tylko ona ukazuje zasadę pożyteczności kolei, ale nadto wiąże ona niewątpliwie Sejm na przyszłość.”³ W oparciu o tę uchwałę należało pręźnie działać. Już w lipcu 1907 r. wysłana została do Wiednia, z inicjatywy posła Bobrzyńskiego, deputacja w osobach Adama Jędrzejowicza - prezesa komitetu budowy kolei i ks. kanonika Królikowskiego — zastępcy marszałka powiatowego w Kolbuszowej. Przeprowadzili oni rozmowy z ministrem komunikacji i posłami skupionymi w Kole Polskim. Minister przyrzekł szybki bieg sprawie budowy linii kolejowej z chwilą, gdy nadejdą odpowiednie materiały z wydziału krajowego.

Wysłano więc delegację do Lwowa, gdzie oświadczono jej, że materiały zostaną przesłane z chwilą ich opracowania. Ponieważ jednak w tym czasie w wydziale krajowym opracowywano dokumentację trzech linii kolejowych (m.in. szczegóły techniczne linii Kraków — Myślenice), a zdolności „przerobowe” wydziału były ograniczone, należało przypuszczać, że materiały te nie prędko dotrą do Wiednia. Istniały także wątpliwości czy Sejm będzie w stanie dysponować sumą niezbędną do realizacji inwestycji. Sprawę rozwiązywałaby oczywiście dotacja rządu wiedeńskiego, ale to uzależniało całe przedsięwzięcie od koniunktury politycznej jaka panowała w stolicy Austro-Węgier. W efekcie do wiosny 1914 r. zdołano tylko wytyczyć szlak przyszłej trasy i zgromadzić pewną ilość materiałów pod budowę.

³ W sprawie budowy linii kolejowej Rzeszów — Kolbuszowa -- Nisko, „Głos Rzeszowski”, RII, 1907 r., nr 32.

Po zakończeniu działań wojennych niepodległe państwo polskie za jedno z pierwszoplanowych zadań uznało budowę jednolitego systemu kolejowego na ziemiach byłych zaborców.

Toteż już w lipcu 1919 r. Sejm z inicjatywy posłów ks. E. Okonia i T. Dąbala podjął decyzję o budowie kolei Rzeszów — Kolbuszowa — Tarnobrzeg i mostu kolejowego na Wiśle koło Sandomierza. W następnym roku Okręgowa Dyrekcja Kolejowa we Lwowie przystąpiła do jej realizacji, przyczyni wykorzystano plany jakie zostały opracowane przed wojną. Po wykupieniu gruntów w 1921 r. rozpoczęto roboty ziemne na odcinku od Rzeszowa do północnych granic powiatu kolbuszowskiego. W okresie półtora roku wykonano tzw. podłoże do Zaczernia i niedużą stację w tej miejscowości, postawiono magazyny w Kolbuszowej a przez strumyki przerzucono mosty i przepusty betonowe.

Do końca 1922 r. wykonano około 60% zaplanowanych robót. Niestety, właśnie w tym momencie Ministerstwo Kolei zdecydowało o przerwaniu prac przy tej inwestycji. Jak oceniała „Ziemia Rzeszowska” decyzja ta spowodowała straty na łączną sumę około dwóch miliardów marek polskich.⁴

W latach 1923—1939 wszelkie starania o wznowienie inwestycji nie dały rezultatu. Bez echa pozostał między innymi apel senatora Wojciecha Wiącka z Machowa, który zwrócił się do rządu o przystąpienie do prac nad przerwana budową korzystając z poprawy sytuacji gospodarczej państwa po 1926 r. Tymczasem w 1938 r. w ramach powstającego COP-u oddano do użytku szlak kolejowy z Tarnobrzega do Dęby-Rozalina. Nie można jednak stwierdzić, że trasę tę zbudowano w ramach linii Rzeszów — Tarnobrzeg.

Wybuch II wojny światowej rozwał wszelkie spekulacje i złudzenia na ten temat, a realizację idei tej linii odsunął ponownie w przyszłość.

Po zakończeniu wojny w Polsce Ludowej najważniejszym zadaniem Polaków była odbudowa tego co zostało zniszczone. Dopiero plan 6-letni stwarzał nowe nadzieje, że tym razem budowa kolei zostanie pomyślnie zakończona. Nadzieje te były uzasadnione tym bardziej, że w 1948 r. Biuro Pomiarów i Studiów Ministerstwa Komunikacji przeprowadziło pomiary i sporządziło plany kolei Rzeszów — Kolbuszowa — Dęba. Na tym się jednak wszystko zakończyło i inwestycja nie była realizowana mimo, że weszła do planu. Władze powiatu kolbuszowskiego ze swej strony czyniły starania, aby sprawę ruszyć z miejsca.

W piśmie do Ministerstwa Komunikacji uzasadniającym korzyści ekonomiczne, jakie wynikałyby z budowy tej linii kolejowej informowały, że „społeczeństwo tutejsze doceniając znaczenie linii kolejowej zadeklamowało

⁴ O kolei Rzeszów — Tarnobrzeg — Rozwadów, „Ziemia Rzeszowska”, R3, 1921, nr 41.

na wszystkich Radach Narodowych na terenie 115 tysięcy dniówek robocizny niefachowej celem wykonania robót ziemnych." ⁵ Starania te nie przyniosły skutków, a powiat kolbuszowski ominął kolejny boom inwestycyjny jaki przeżywał kraj.

Dopiero w 1956 r., gdy nastały lepsze czasy dla inicjatywy społecznej, starania zwolenników kolbuszowskiej kolei u władz centralnych dały efekty. Dzięki nim i osobistym interwencjom posła Wacława Rózgi — przewodniczącego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej (WRN) w Rzeszowie, Sejm jesienią 1956 r. ostatecznie zatwierdził projekt budowy linii kolejowej, przeznaczając na ten cel około 140 mln zł.

Decyzję Sejmu poprzedziła głęboka analiza racji ekonomicznych przemawiających za tym projektem. Wszechstronne badania przeprowadziły odpowiednie organa wojewódzkie, które podkreślały, że ruch towarowy na zamierzonej trasie kolejowej nie spotka się z konkurencją innych szlaków kolejowych, bądź komunikacji samochodowej, która z uwagi na szczupłość taboru nie może już podoląć zwiększającym się przewozom towarów i osób. Autorzy tej analizy ⁶ przewidywali, że przyszła linia kolejowa wywrze pozytywny wpływ na rozwój nie tylko przemysłu ale także rolnictwa i spółdzielczości na obszarach, które znajdują się w zasięgu jej oddziaływania. Sama spółdzielczość powiatu kolbuszowskiego, jak wyliczono skrupulatnie, zapotrzebowuje na swoje towary ponad 16 tys. wagonów rocznie. Ta olbrzymia masa towarowa dostarczana była dotychczas transportem kołowym ze stacji Rzeszów bądź Sędziszów, co znacznie podniosło koszty transportu, nie mówiąc o innego rodzaju kłopotach, np. w zimie. Rysował się także inny problem.

W związku ze zwiększeniem się obrotów między Polską a jej wschodnim sąsiadem, zwłaszcza po oddaniu do użytku Huty im. Lenina, trasa Kraków - Przemyśl musiała się stać bardziej przelotowa i nie można jej było zatarasować zbyt wieloma stojącymi wagonami towarowymi. Decyzja Sejmu była więc ze wszech miar uzasadniona. Nadszedł teraz czas praktycznego działania społeczeństwa i władz, które tą sprawą były żywotnie zainteresowane. Niemal równocześnie z decyzją Sejmu Powiatowa Rada Narodowa (PRN) w Kolbuszowej podjęła uchwałę o powołaniu Społecznego Powiatowego Komitetu Kolejowego, na czele którego stanął Władysław Kukulski, ówczesny przewodniczący Prezydium PRN. Komitet składał się z prezydium, komisji rewizyjnej oraz sekcji organizacyjnej, propagandowej, finansowej i technicznej. Tak ustalona struktura

⁵ Pismo Powiatowej Rady Narodowej w Kolbuszowej do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie z dnia 23 X 1950 r. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej w Kolbuszowej, materiał nieuporządkowany.

⁶ Badania ekonomiczne projektowanej linii kolejowej Rzeszów — Kolbuszowa - Dęba brak daty wydania. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej w Kolbuszowej — materiał nieuporządkowany.

organizacyjna Komitetu utrzymała się aż do zakończenia jego działalności, mimo że skład jego ulegał wielu zmianom. Komitet zrzeszał ludzi o różnych zawodach: nauczycieli, lekarzy, urzędników, inżynierów i techników oraz działaczy społecznych.

Pierwszym krokiem podjętym przez Komitet było powołanie analogicznych komitetów; miejskiego w Kolbuszowej i w gromadach powiatu kolbuszowskiego. Głównym ich zadaniem było „włączenie społeczeństwa do czynnego udziału w dokończeniu budowy kolei poprzez czyny społeczne przy robotach ziemnych oraz dobrowolne datki pieniężne i dochody z urządzonych imprez i zabaw.⁷ Komitety takie powstały nie tylko w gromadach, przez które przebiegać miała linia kolejowa, ale także w innych, np. w Ranżowie, Dzikowcu czy Sokolowie. Niektóre z nich deklarowały już konkretny swój wkład w budowę kolei. Jedynie w Niwiskach uczestnicy zebrania wiejskiego wypowiedzieli się przeciwko utworzeniu komitetu kolejowego.

W grudniu 1956 r. Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy (PSKK) przesłał memoriał do Ministerstwa Komunikacji, w którym wnioskował o szybkie dokończenie dokumentacji technicznej projektowanej budowy i mianowanie kierownictwa budowy, pod nadzorem którego Komitet mógłby przystąpić do pierwszych prac. Ze swej strony Komitet zapewniał



16. Budowa torów kolejowych koło Kolbuszowej (na zdjęciu inż. M. Hrycyszyn z prawej i W. Opaliński z lewej).

⁷ Apel do Prezydów Miejskich i Gromadzkich Rad Narodowych w powiecie z dnia 29 XI 1956 r. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej w Kolbuszowej, materiały nieuporządkowane.

kierownictwu budowy odpowiednie wyposażenie; pomieszczenia biurowe, magazyny, środki transportowe i pomoc sekcji technicznej. Na czele tej sekcji stał wielce zasłużony dla budowy linii kolejowej Rzeszów — Kolbuszowa inż. Michał Hrycyszyn. Równocześnie zwrócono się z prośbą o przydział materiałów budowlanych potrzebnych do budowy obiektów, których wykonania podjęto się w czynie społecznym i choćby minimalnych kredytów na konto Komitetu, co zapewniłoby szybki postęp tych robót.

Finansowy aspekt działalności Komitetu był bardzo złożony. Wiadomym było, że prace, których podjęto się w czynie społecznym, pociągną za sobą spore wydatki, znacznie przekraczające przychody Komitetu. Przychody te w stosunku do ogólnej wartości planowanych prac społecznych były niewielkie i np. w 1957 r. wyniosły niecałe 69 tys. zł. Dlatego też Komitet podjął konkretne kroki w celu zapewnienia sobie dodatkowych, bardziej znaczących dochodów. Niestety podjęta w 1957 r. próba uzyskania zezwolenia na rozprawienie na terenie kraju, bądź województwa rzeszowskiego cegiełek zakończyła się fiaskiem.

Nie powiódł się również apel skierowany do dyrekcji Rzeszowskiej Gry Liczbowej „Koniczynka”, mający na celu uzyskanie zgody na przeprowadzenie dodatkowych ciągnięć na terenach, przez które przebiegać będzie trasa kolejowa. Te usilne starania były tym bardziej zrozumiałe, w pierwszym roku budowy rząd na inwestycję przeznaczył tylko 1 milion złotych co, jak stwierdzał z niepokojem Komitet, „wystarczy jedynie na sporządzenie dokumentacji i niektóre prace przygotowawcze.”⁸ Zanim przystąpiono do tych prac nastąpił dość istotny dla mieszkańców ziemi kolbuszowskiej i sprawy budowy linii kolejowej fakt. W 1957 r. w styczniowych wyborach do Sejmu posłem został doktor nauk historyczno-społecznych Kazimierz Skowroński, człowiek niezmiernie głęboko zaangażowany w budowę kolei kolbuszowskiej.

W kwietniu 1957 r. wykonawca robót, którym była Krakowska Dyrekcja Okręgowej Kolei Państwowej (DOKP) przystąpił do uzupełnienia pomiarów na trasie Rzeszów - - Dęba. W związku z tym 13 maja odbyło się posiedzenie Prezydium PSKK, które postanowiło zwiększyć wysiłek propagandowy w celu upowszechnienia w społeczeństwie idei budowy kolei między innymi poprzez zwiększenie informacji o tej budowie w prasie i wydania jednodniówki.

Jednocześnie stwierdzono, że rozpoczęcie prac w formie czynów społecznych nastąpi z chwilą zatwierdzenia niwelaty trasy. W dwa dni później wystosowano apel do zakładów pracy powiatu kolbuszowskiego o poparcie akcji, którą podejmuje PSKK na rzecz budowy kolei. Jeszcze w

⁸ Do dyrekcji Rzeszowskiej Gry Liczbowej „Koniczynka” w Rzeszowie. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej w Kolbuszowej.

tym samym miesiącu odbyło się kolejne posiedzenie Komitetu, na którym inż. Hrycyszyn zapoznał obecnych z dotychczasowym przebiegiem prac pomiarowych, a dr Kazimierz Skowroński mówił o przebiegu akcji propagandowej, której nasilenie nastąpiło w miesiącach od czerwca do sierpnia. Co prawda nie udało się zrealizować wszystkich zamierzeń, lecz trudno było winić za taki stan *rzeczy* miejscowych działaczy.

Okres letni, to także czas intensywnej pracy ludzi działających w sekcji organizacyjnej i technicznej, a zwłaszcza tej ostatniej, co było związane z końcowymi pracami nad projektem trasy.

W dniu 28 VI 1957 r. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Krakowie odbyła się konferencja, której przedmiotem było ustalenie sposobu możliwie szybkiego nabycia nieruchomości potrzebnych pod projektowaną linię. Przedstawiciele Prezydium PRN w Kolbuszowej zobowiązali się na niej w terminie dwumiesięcznym do odtworzenia pasa terenów wywłaszczonych pod kolej w przeszłości i oznaczenia go w terenie i na mapach oraz powiadomienia użytkowników wywłaszczonych terenów, aby wstrzymali się z dalszą uprawą tych ziem. Kilkanaście dni później odbyła się następna konferencja w DOKP Kraków poświęcona tym razem sprawie wykonawstwa robót przy budowie kolei Rzeszów — Kolbuszowa — Dęba Rozalin i ustalenia zasad i warunków uczestnictwa w budowie społecznych komitetów kolei. W tej ostatniej sprawie postanowiono, że komitety „wykonywać będą roboty przy budowie podłoża z wydzielonymi odcinkami...”⁹ pod nadzorem, technicznym inwestora, którym zostało Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 9 z Krakowa.

W czasie narady okazało się, że generalny wykonawca, tj. Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych - - 9 (PRK-9) będzie miało pewne problemy z rozpoczęciem robót (brak kredytów na urządzenie zaplecza), które były jednak możliwe do rozwiązania.

Pewną pomocą służył w tym przypadku PSKK w Kolbuszowej, który wynajął na swój koszt pomieszczenia dla pracowników projektujących linię kolejową i podjął starania o uzyskanie baraków w Przyłęku. Biorąc pod uwagę te fakty i stan zaawansowania dokumentacji technicznej ustalono, że około 1 X 1957 r. PRK-9 rozpocznie roboty, a komitety kolejowe wejdą na trasę budowy miesiąc wcześniej.

Komitety Budowy Kolei w Rzeszowie i Kolbuszowej zobowiązały się wykonać jeszcze w br. prace o wartości 1 mln zł, a więc tyle ile wynosił limit inwestycyjny jaki przydzieliło Ministerstwo Komunikacji na rok 1957.

W sierpniu projekt wstępny budowy linii kolejowej i koszty jej realizacji

⁹ Protokół z konferencji odbytej w dniu 10 VII 1957 r. w DOKP Kraków w sprawie wykonawstwa robót przy budowie linii kolejowej Rzeszów — Kolbuszowa — Dęba Rozalin. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej.

uzyskał akceptację Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego w Rzeszowie.

Kilka zdań na temat samego projektu: linia kolejowa Rzeszów — Kolbuszowa - Dęba Rozalin. Liczyła 52 km długości, na których zaplanowano 6 stacji z niezbędnymi urządzeniami dla przewozów w ruchu pasażerskim i towarowym. Przewidywano również przystosowanie 13 km odcinka linii kolejowej Ocice — Dęba Rozalin do warunków linii drugorzędnej. Koszt tej inwestycji w pierwszym etapie do 1960 r. obejmującym budowę odcinka Rzeszów — Kolbuszowa wynosić miał około 116 mln zł (po pewnych korektach koszty te zmniejszono do 85 mln zł), zaś w drugim etapie obejmującym budowę w latach 1960—1962 odcinka Kolbuszowa — Dęba Rozalin około 106 mln zł, czyli ogółem 222 mln zł. Postanowiono do linii kolbuszowskiej włączyć między stacjami Rzeszów — Zaczernie bocznice kolejową prowadzącą na lotnisko. Całą trasę projektowano tak, aby w przyszłości możliwa była jej elektryfikacja.

Po wspomnianej czerwcowej naradzie odbyło się kolejne posiedzenie Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego, na którym delegacja z Kolbuszowej złożyła sprawozdanie z jej przebiegu. Na posiedzeniu tym opracowano program pracy na najbliższy okres dla działających w ramach Komitetu sekcji.

Między innymi postanowiono przeszkolić członków sekcji technicznej do kierowania pracami społecznymi oraz założyć ewidencję czynów wykonywanych przy robotach kolejowych. Poparto także ideę powołania do życia Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego. Do realizacji jej jednak nie doszło, gdyż zdaniem Prezydium WRN komitety kolejowe winny działać tylko w trzech powiatach bezpośrednio zainteresowanych budową tej linii.

17 XI 1957 r. w Głogowie Małopolskim odbyła się konferencja, gdzie ustalono, które odcinki trasy będą wykonane przez społeczeństwo. Kolbuszowianom przypadło wykonywanie pracy od granicy swego powiatu z powiatem rzeszowskim. W trzynastcie dni później została zawarta umowa pomiędzy Powiatowym Społecznym Komitetem Kolejowym w Kolbuszowej a inwestorem dotycząca wykonania robót w czynie społecznym w latach 1957—1960. Uzgodniono ich wartość na 15 mln zł (po 7,5 mln zł dla powiatu rzeszowskiego i kolbuszowskiego). W następnym miesiącu przystąpiono do pierwszych prac, które z uwagi na skąpe środki „w bieżącym roku ograniczy się wyłącznie do prac wykopowo-ziemnych”.¹⁰ Front robót, które zostały rozpoczęte, nie był więc imponujący i zapewne negatywnie wpływał na zapał i inicjatywę społeczną. Te oraz inne czynniki (m.in. późno dostarczono orientacyjną dokumentację) spowodowało, że powiat kolbuszowski wykonał roboty ziemne w 1957 r.

¹⁰ W październiku pierwsze prace przy budowie kolei Rzeszów — Kolbuszowa — Dęba, „Nowiny Rzeszowskie” R9, 1957 r., nr 210.

tylko na kwotę 150 tys. zł. Trzeba jednak dodać, że na poczet tej kwoty nie zaliczono prac pomocniczych przy wytyczaniu trasy. Następny rok wydawał się zapowiadać bardziej optymistycznie.

Ministerstwo Komunikacji przydzieliło w 1958 r. na budowę kolei kwotę 9,5 mln zł, poza tym Ministerstwo Obrony Narodowej powiadomiło, że wojska kolejowe w ramach praktyki wezmą udział w budowie tej linii i wykonają prace wartości 4 mln zł. Z początkiem 1958 r. pojawił się problem zmiany trasy kolejowej w miejscowości Widelka podyktowany koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kołowego na drodze państwowej Rzeszów -- Tarnobrzeg i względami natury technicznej. " Postanowiono bowiem wybudować wiadukt kolejowy nad wspomnianą drogą, która miała być na początku lat sześćdziesiątych modernizowana. Ta nagła zmiana trasy wywołała protesty wśród niektórych rolników i zaskoczyła inwestora oraz komitet budowy kolei w Kolbuszowej, przysparzając dodatkowych kłopotów. Zagadnienia te były omawiane na posiedzeniu Komitetu w końcu marca.

Zaakceptowano także umowę z PRK-9 w sprawie wykonania czynów społecznych, z którą zapoznał obecnych na tym posiedzeniu mgr Henryk Książek, od października 1957 r. przewodniczący Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego. Umowę tę podpisano 18 kwietnia 1958 r. uzgadniając jednocześnie zasady sporządzania kosztorysów budowy podłoża i innych obiektów. Równocześnie Komitet chcąc dokładniej zorientować się w zamiarach władz centralnych w kwestii realizacji w bieżącym roku inwestycji, skierował odpowiednie pismo do rządu. W odpowiedzi na nie Komisja Planowania przy Radzie Ministrów zawiadomiła, że w planie gospodarczym na 1958 r. przeznaczono na te inwestycje 6,5 mln zł. Doliczając nawet wartość czynów społecznych (4 mln zł) kwota ta nie gwarantowała odpowiednio wysokiego wykonawstwa robót mogącego zapewnić oddanie inwestycji w terminie. W tej sytuacji także udział wojska w budowie nowej linii kolejowej w 1958 r. był zbędny.

Majowe posiedzenie Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego poświęcone zostało sprawom dalszej aktywizacji społeczeństwa w pracach na rzecz kolei. W związku z tym postanowiono, że wyznaczeni pracownicy Powiatowej Rady Narodowej podejmą opiekę nad poszczególnymi miejscowościami powiatu kolbuszowskiego celem skoordynowania prac społecznych. Front robót był już przygotowany, bowiem wyznaczone zostały ostateczne odcinki trasy od Kolbuszowej do Wojkowa i od granicy powiatu do Widelki, a Komitet otrzymał plan sytuacyjny stacji kolejowej w Kolbuszowej.

Latem społeczeństwo powiatu kolbuszowskiego rozpoczęło intensywne

¹¹ Pismo Departamentu Inwestycji Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 III 1958 r. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej.

prace na wyznaczonej trasie. Z pomocą pospieszyła również młodzież z sąsiedniego powiatu mieleckiego. Postęp prac nie był jednak zadowalający (do października wykonano tylko prace wartości 423 tys. zł). Stan ten był przedmiotem obrad Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego w dniu 14 października 1958 r.

Analizując pracę PSKK stwierdzono, że „w ostatnim okresie tak Komitet Powiatowy jak też gromadzkie komitety zaniedbały się w swojej pracy”.¹²

Niewystarczająca była także pomoc gromadzkich rad narodowych w realizacji czynów. Dlatego też zobowiązano instytucje działające w Kolbuszowej do opieki i pomocy dla poszczególnych gromad i postanowiono przeorganizować te gromadzkie komitety kolejowe, które nie wykazały się aktywnością. Wysłane zostało do Prezydów Gromadzkich i Miejskich Rad Narodowych z powiatu kolbuszowskiego także odpowiednie pismo zobowiązujące je „do założenia ścisłej ewidencji obywateli wykonujących czyny społeczne oraz dokładne listy składek pieniężnych”.¹³

Wysunięto również wnioski o rozszerzenie składu PSKK poprzez wprowadzenie do niego przedstawicieli kółek i organizacji rolniczych oraz ZMS i ZMW, a także o nasilenie oddziaływania na społeczeństwo poprzez plansze i fotogazetki. Zwołane w tym samym miesiącu (w dniu 27) posiedzenie Komitetu miało na porządku dziennym tylko jeden punkt — sprawozdanie opiekunów z przeprowadzonych działań w terenie mających na celu zmobilizowanie społeczeństwa do prac przy budowie kolei. Sprawozdawcy stwierdzili, że w niektórych przypadkach wystąpiły pewne trudności w mobilizacji społeczeństwa do tych prac, co można było wytłumaczyć koniecznością wykonania w tym okresie przez rolników pracochłonnych prac polowych. Na posiedzeniu tym ponadto podjęto decyzję o wydrukowaniu pewnej ilości cegiełek, których sprzedaż zapewniłaby Komitetowi fundusz. Sytuacja jednak z końcem 1958 r. nie była optymistyczna. Jak stwierdziło Ministerstwo Komunikacji, Komitet w latach 1957—1958 na planowane zobowiązania wartości 2,5 mln zł wykonał roboty tylko na sumę 522 tys. zł, tj. 20,7%. Wobec takiego stanu prac „istnieje zagrożenie wykonania zobowiązań do 31 XII 1960 r., a tym samym oddania do użytku odcinka linii kolejowej Rzeszów — Kolbuszowa”.¹⁴

Aby nadrobić zaległości w czynach społecznych resort komunikacji proponował zwiększyć umowny zakres prac społecznych w 1959 r. Kie-

¹² Protokół z posiedzenia Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego odbytego w dniu 14 X 1958 r.

¹³ Prezydów Gromadzkich i Miejskich Rad Narodowych w powiecie, pismo z dnia 15 X 1958 r. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej.

¹⁴ Pismo Ministra Komunikacji do Prezydium Powiatowej Rady Narodowej z dnia 23 II 1959 r. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej.

rując się tą sugestią Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy podjął 10 III 1959 r. ambitne i nierealne wstępne zobowiązania na tenże rok. Obok bowiem prac wykonywanych w ramach umowy z DOKP Kraków przy budowie podłoża o wartości 3 mln zł Komitet miałby podjąć się przebudowy kilku zabudowań gospodarczych i mieszkalnych stojących na trasie kolei w Widelce. Prace, których wartość oszacowano na kwotę 900 tys. zł miały być wykonane do końca października 1959 r. Prezydium PSKK obradujące w dziewięć dni później miało wątpliwości, czy zobowiązania te jest w stanie wykonać.

Odnosnie Widelki postanowiono z decyzją poczekać do czasu wyjaśnienia jej wszystkich aspektów.

Za pierwszoplanowe zadanie w najbliższym okresie uznano budowę dróg dojazdowych do stacji oraz przejazdów tak potrzebnych budowniczym jak i rolnikom.

Przemawiający na tym posiedzeniu przedstawiciel Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej Kraków apelował o zwiększenie wysiłku społeczeństwa na rzecz budowy stwierdzając, że oddanie inwestycji w przewidzianym terminie tj. w 1960 r. jest realne tylko wtedy, gdy zadeklarowane czyny zostaną wykonane. Było to postawienie sprawy do góry nogami. Kilka dni bowiem wcześniej przeprowadzona została przez Wojewódzką Komisję Komunikacyjną w Rzeszowie kontrola wykonawstwa robót na budowie kolei Rzeszów — Kolbuszowa. Komisja stwierdziła brak szeregu materiałów, między innymi „szyn, kruszywa do prac betonowych i opóźnienia w budowie mostu na 11,5 km (...) co zagraża terminowemu uruchomieniu odcinka kolei do Głogowa”.¹⁵

Pismem z 24IV Biuro Inwestycji Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Krakowie potwierdziło krytyczną sytuację jaką zastała Komisja Komunikacyjna na budowie i w związku z tym uznało, że niemożliwe jest dotrzymanie terminu przekazania do eksploatacji odcinka linii Rzeszów — Głogów. Jednocześnie zwrócono się do PRK-9 o zwiększenie tempa robót na tej inwestycji. Wykonawca nie wziął sobie jednak tego apelu zbyt głęboko do serca.

Dziennikarze „Nowin Rzeszowskich”, którzy w dwa miesiące później zwiedzali trasę budowy zauważyli, że „wielu ludzi napotkanych na trasie siedziało na skarpie, podczas gdy pozostali obserwowali tylko czy nie zbliża się jakaś «kontrola»”.¹⁶ Stwierdzili, że na budowie brak jest nadzoru i panuje ogólny bałagan organizacyjny. W tej sytuacji obciążanie czynnika społecznego za niedotrzymanie terminu przekazania inwestycji

¹⁵ Protokół z dnia 10 III 1959 r. w sprawie kontroli wykonawstwa robót budowy kolei Rzeszów — Kolbuszowa. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej.

¹⁶ E. Wiś z, *Gdy wykonawca ma czas* — „Nowiny Rzeszowskie” RII, 1959 r. nr 155.

do użytku było zwykłym nadużyciem umowy między DOKP Kraków a PSKK w Kolbuszowej z 30 IX 1957 r., której § 4 zastrzegł, że nie wykonanie na czas prac podjętych przez Komitet uniemożliwi przystąpienie do nich przez PRK-9.

Niewątpliwie na odcinku Widelka — Kolbuszowa istniały opóźnienia w pracach społecznych, co jednak w żadnym stopniu nie rzutowało na pracę na odcinku Rzeszów — Głogów. Opóźnienia te nie obciążały społeczeństwa kolbuszowskiego. Łopatami, kilofami i chłopskimi furmankami niemożliwe było wykonanie tak szerokiego zakresu robót ziemnych jakiego podjął się Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy. Komitet zdając sobie z tego sprawę podjął starania o wypożyczenie szyn i koleb do tych prac między innymi w Stalowej Woli, które jednak nie przyniosły efektów. Pomoc wielkich zakładów z terenu województwa była prawie żadna, a Wojewódzka Rada Narodowa nie potrafiła je do tego zmobilizować. W ogóle rzucał się w oczy fakt niskiej mechanizacji prac także w PRK-9, co zresztą wykonawca przewidywał jeszcze przed wejściem na budowę, bez której trudno było się spodziewać przyspieszenia robót. A konieczność tego była pilna, bowiem jesienią pojawiła się sprawa budowy wielkiej huty szkła na terenie Kolbuszowej. Budowa jej uzależniona była jednak od terminu ukończenia linii kolejowej niezbędnej dla huty. Termin, niestety stawał się coraz bardziej odległy od początkowych założeń, tak że zaistniała nawet groźba wstrzymania dalszych robót na tej linii. Konsekwencją tego między innymi była zmiana lokalizacji budowy huty szkła.

Rok 1959, który miał być decydujący, nie można było zaliczyć do udanego. Społeczeństwo powiatu kolbuszowskiego, według oceny inwestora t.j. DOKP Kraków, a z którą to oceną Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy się nie zgadzał, wykonało swoje zobowiązania na 1959 r. tylko w 25%.

Przyczyną nie wykonania planu było między innymi równoczesne zaangażowanie się społeczeństwa w akcję budowy szkół tysiąclecia, budowę lokalnych dróg i remiz strażackich. Ten niepokojący fakt niskiego stopnia wykonania prac był przedmiotem narady Prezydium Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego w dniu 22 11 1960 r., które stwierdziło mały udział społeczeństwa w robotach ziemnych wykonywanych głównie przez pracowników służby drogowej i instytucji państwowych. Za bardzo ważne uznano uregulowanie spraw własnościowych i ostatecznie załatwienie kwestii pojazdów (rozpatrywanej już w ubiegłym roku). Sprawy te bowiem powodowały niezadowolenie i rozgoryczenie ludności, której gospodarstwa leżały na trasie budowanego szlaku kolejowego. Do realizacji przyjęto dodatkowo następujące zadania: budowa dróg dojazdowych do terenu stacji od strony Weryni i szpitala oraz w Wojkowie, odwodnienie stacji w Kolbuszowej i wykonanie 4 prze-

pustów żelbetowych. Wartość tych prac oszacowano na ogólną kwotę 1,9 mln zł.

2 lutego odbyła się w Głogowie Małopolskim narada koordynacyjna przedstawicieli inwestora, wykonawcy, władz wojewódzkich i komitetów kolejowych, na której sumując dotychczasowe osiągnięcia wytyczono zadania na 1960 r.

Za pierwszoplanowe uznano przekazanie do eksploatacji odcinka Rzeszów — Głogów. Na naradzie tej poseł Edmund Rudolf z Rzeszowa zwrócił uwagę na nierealność zobowiązań przyjętych przez komitety, które w stosunku do całości zadań PRK-9 były tylko 7-krotnie mniejsze. Obie strony, tj. DOKP Kraków i komitety kolejowe stanęły jednak na stanowisku nie rewidowania zobowiązań wynikających z umowy. Uczestników narady zapoznano z zamierzonymi pracami PRK-9 na 1960 r., które na odcinku Głogów - Kolbuszowa miały rozpocząć się po oddaniu linii do Głogowa. Komitet miał więc sporo czasu by zastanowić się nad sposobem realizacji przypadających na niego w tym roku prac. Tymczasem dużo czasu i energii pochłonęła sprawa przeniesienia budynków w Widelce, o której już wspomniałem.

Nie wdając się w szczegóły należy stwierdzić, że wielkie tu zaangażowanie Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego nie dało pełnej satysfakcji działaczom Komitetu, bowiem ostatecznego rozwiązania tego problemu podjęła się DOKP Kraków. Należało się w tej sytuacji skupić na zadaniach, które wynikały z ustaleń przyjętych na naradzie koordynacyjnej w Głogowie Małopolskim w dniu 2 lutego. Takie stanowisko zajęli uczestnicy posiedzenia Prezydium PSKKK, które odbyło się 27 maja stanęli. Postanowiono powołać odpowiedni zespół z przedstawicielem Wydziału Rolnictwa Powiatowej Rady Narodowej, który miał zająć się sprawą dojazdów i odwodnienia terenu, zaś Miejską Radę Narodową zobowiązano do zajęcia się zagadnieniem wywłaszczeń gruntów zajmowanych pod drogi dojazdowe, a zwłaszcza drogi dojazdowej koło szpitala. Z problemem tym uporano się stosunkowo szybko a odwodnienie terenu stacji postanowiono przeprowadzić no żniwach. Nie oznacza to, że wszystko przebiegało po myśli działaczy społecznych zaangażowanych w budowę kolei. Duże trudności występowały w dziedzinie zaopatrzenia materiałowego.

Komitet we własnym zakresie musiał bowiem starać się nie tylko o materiały, których dostawy w ramach umowy z DOKP Kraków podjął się dokonać (żwir, piasek, kamień) lecz i takie, których dostarczyć winien inwestor (np. kręgi na przepusty, stal).

Udało się jednak działaczom Komitetu zainteresować w tym okresie sprawą budowy kolei młodzież. W okresie wakacyjnym na obozie w Weryni przebywała młodzież harcerska z województwa rzeszowskiego, która łącząc wypoczynek z pracą wykonywała roboty ziemne na terenie budo-

wanej kolei. Praca ich została wysoko oceniona i w następnych latach powrócono do tej formy wkładu młodzieży na rzecz budowy kolei.

Nie był to zresztą wkład jedyny. Młodzież kolbuszowskiego Liceum i Szkoły Rolniczej w Weryni, gdzie zawiązany został nawet Uczniowski Komitet Budowy Kolei, świadczyła przez cały rok sporo wysiłku na rzecz tej inwestycji.

Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy ze swej strony podejmował się równocześnie takich zadań, które spadały na niego niespodziewanie, a dla których inwestor z różnych przyczyn nie był w stanie zlecić odpowiednim wykonawcom. I tak na przykład Komitet w oparciu o swoje fundusze zlecił sporządzenie operatu wywłaszczeniowego w rejonie przyszłej stacji Kolbuszowa. Kroki takie Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy podejmował kierując się pragnieniem jak najszybszego zakończenia i tak już opóźnionej inwestycji. Ten wysiłek wydał efekty. W maju 1961 r. ułożone zostały pierwsze metry żelaznego szlaku na ziemi kolbuszowskiej.

Wydarzenie to należy oczywiście rozpatrywać głównie w kategorii sukcesu propagandowego. Postęp robót ze strony wykonawcy był nadal niezadowolający, a tempo przebudowy budynków w Widelce, od której uzależnione było dalsze przedłużenie toru w kierunku Kolbuszowej, budziło duży niepokój. W każdym razie w końcu 1961 r. połowa lipca 1962 r. jako termin oddania do użytku odcinka koiei z Rzeszowa do Kolbuszowej nie wydawała się realna. W ramach czynu społecznego mieszkańcy powiatu kolbuszowskiego wykonali prace wartości około 0,9 mln zł. W zasadzie zakończono roboty ziemne na terenie Widelki, a także drogę dojazdową do stacji Kolbuszowa od strony szpitala. Prace ziemne na stacji były opóźniono z uwagi na brak odpowiedniego sprzętu mechanicznego. Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy postanowił więc, że w 1962 r. główne roboty, wykonywane wysiłkiem społecznym, koncentrować się będą na terenie stacji. Wartość tych robót szacowano na ponad 2 mln zł, a ogólną wartość czynów zaplanowanych na 1962 r. na około 2,6 mln zł. Były to zobowiązania, które wymagały pełnej mobilizacji społeczeństwa (dla porównania, wykonane do tego czasu od początku budowy prace społeczne zamykały się kwotą około 2,5 mln zł).

Ten poważny wysiłek, którego podjęło się społeczeństwo został już jednak na początku zdezwuowany faktem, PRK-9 otrzymało limit inwestycyjny tylko w wysokości 12 mln zł, co nie zabezpieczało odprowadzenia linii do Kolbuszowej w terminie.

W związku z tym Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy wysłał memoriał do Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z prośbą o dofinansowanie inwestycji i zwrócił się o poparcie w tej sprawie do posłów na Sejm, reprezentujących tutejszy okręg wyborczy. Chodziło o sumę

11 mln zł. W odpowiedzi na to memorandum i interpelację posła F. Blińskiego Ministerstwo Komunikacji stwierdziło, że potencjał wykonawcy tj. PRK-9 skoncentrowany jest na bardziej priorytetowych inwestycjach i dopiero ich ukończenie pozwoli na większe zaawansowanie robót na linii Głogów — Kolbuszowa.

Na marginesie można dodać, że kwota ta została przydzielona, jednak przedsiębiorstwo nie przyjęło jej do przerobu. Ale i z tym niskim przerobem wykonawca miał także kłopoty i np. do końca sierpnia wykonał zaledwie 30% planu rocznego i mimo, że jesienią prace zostały przyspieszone, to PRK-9 zdołał wykorzystać w 1962 r. tylko 9 mln zł.

Niedotrzymanie pierwotnych terminów i dalsze przedłużenie inwestycji zaczęło przynosić gospodarce narodowej dość poważne straty, np. konieczność dowożenia samochodami materiałów do wznoszonej w Kolbuszowej Wytwórni Elementów Prefabrykowanych spowodowało wzrost kosztów budowy o przeszło milion zł.

W kontekście tych kłopotów zgodzić się należy z ogólną pozytywną oceną przebiegu realizacji czynów społecznych mimo nie wykonania ich w całości.

Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy w sprawozdaniu do Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej pisał, że „czyny społeczne są wykonywane planowo i równoległe z postępem robót PRK-9”.¹⁷

Mimo trudności, między innymi z powodu długotrwałych opadów atmosferycznych, przedsiębiorstwu temu udało się w końcu maja 1962 r. oddać do użytku odcinek linii kolejowej z Głogowa do Widelki. Rozpatrując problemy wynikłe w 1962 r. postanowiono, że w roku 1963 zostanie nieco zmniejszona w porównaniu z rokiem poprzednim wartość czynów społecznych. Natomiast limit inwestycyjny na 1963 r. utrzymany został na poziomie ubiegłego roku.

Roboty wykonywane czynem społecznym koncentrowały się na terenie stacji Kolbuszowa i od ich sprawnego przebiegu uzależniał wykonawca oddanie w III kwartale 1963 r. linii kolejowej do użytku. Ale już na początku tego roku termin ów wydawał się być raczej niemożliwy do osiągnięcia. Prace społeczne zostały bowiem w pierwszym półroczu opóźnione (ciężka zima), a plato stacyjne, jak się okazało, wymagało odwodnienia. Z pracami tymi związany był znaczny, bo wynoszący około 100 tys. zł wydatek na materiały drenarskie, co przy niewielkiej gotówce jaką dysponował Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy zdawało się być barierą nie do pokonania. A do celu pozostało w lipcu tylko 2,5 km.

¹⁷ Pismo Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego w Kolbuszowej do Wydziału Organizacyjno-Prawnego WRN w Rzeszowie z dnia 20IV1962 r. w sprawie realizacji czynów społecznych. Zbiory Muzeum Kultury Ludowej.

Wejście jesienią 1963 r. z układką torów na teren administracyjny miasta znacznie zmobilizowało społeczeństwo do prac przy budowie kolei. Sporządzone zostały operaty katastralne od granicy powiatu do Kolbuszowej Górnej, prowizorycznie odwodniono również teren stacji tak, że jesienią PRK-9 mógł przystąpić tam do prac.

W sumie wartość prac społecznych za mijający rok wynosiła ponad 1,9 mln zł, co znacznie przewyższało sumy jakie Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy przerabiał w poprzednich latach.

Podobną kwotą zamykała się również wartość czynów społecznych jakich podjął się Komitet Kolejowy na 1964 r. Gwarantowało to wykonanie w pełni umowy między DOKP Kraków i PSKK w Kolbuszowej z 30 IX 1957 r.

Prace, których podjął się Komitet koncentrowały się właściwie na terenie stacji i miały na celu umożliwienie rozpoczęcia ruchu osobowego i towarowego na trasie Rzeszów - Kolbuszowa. Z pomocą pospieszyły zakłady pracy dostarczając sprzętu mechanicznego do prac ziemnych (samochody, ciągniki), a także rzemieślnicy wykonując między innymi kłamry na studzienki odwadniające. I wreszcie nadszedł upragniony przez mieszkańców ziemi kolbuszowkiej dzień uroczystego oddania do użytku linii kolejowej Rzeszów — Kolbuszowa.

W niedzielę, 7 czerwca 1964 r. odbyło się uroczyste uruchomienie tej linii kolejowej, w którym udział wzięli m.in.: Władysław Kruczek — I sekretarz KW PZPR, Franciszek Blinowski — członek KC PZPR, poseł na Sejm, Franciszek Dąbał — prezes WK ZSL i inni zaproszeni goście.

Główne uroczystości odbyły się na terenie stacji w Kolbuszowej.

Przemówienie wygłosił ówczesny przewodniczący Prezydium Powiatowej Rady Narodowej i zarazem przewodniczący Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego Michał Hawro, który podkreślił ofiarność tutejszego społeczeństwa wyrażającą się w czynach społecznych. Do zebranych przemówił także Władysław Kruczek - I sekretarz KW PZPR. Swoje wystąpienie poświęcił on problemom gospodarczym powiatu kolbuszowskiego. Oficjalna część wieceu zakończyła się miłym akcentem wręczenia sztandaru miejscowemu Hufcowi Harcerskiemu im. Gwardii Ludowej, który wspólnie z harcerzami z innych regionów przepracował przy budowie kolei 13.550 roboczodniówek wartości 1 mln zł.

Po oddaniu linii kursować miało 6 par pociągów osobowych na dobę a ruch towarowy miał się rozpocząć z chwilą zakończenia prac na placu za- i wyładunkowym.

Jesienią 1964 r. mimo, że prace nie zostały zakończone ruch ten został otwarty, a korzystający z niego zgodzili się na pewne tymczasowe niedogodności. Pracy na terenie stacji pozostało jeszcze wiele. Należało przede wszystkim podwyższyć jej teren. Wykorzystano do tego ziemię wywożoną z placu wznoszonej w pobliżu fabryki „Kolbet”, co znacznie ułatwiło



17. Wjazd pierwszego pociągu do Kolbuszowej.

i potaniło te prace i stwarzało możliwość szybkiego rozpoczęcia budowy stacji dla ruchu pasażerskiego. Ruch ten obsługiwany był bowiem w niewielkim budynku zastępcy stacji oddanym do użytku późną jesienią 1964 r. W kilka dni po uroczystym otwarciu linii kolejowej Rzeszów - Kolbuszowa członkowie Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego przeżyli wielkie rozczarowanie.

DOKP Kraków poinformowała ich, że Departament Inwestycji Ministerstwa Komunikacji skreślił projektowane limity na dalsze kontynuowanie budowy tej linii kolejowej z Kolbuszowej do Dęby Rozalina. Interwencje we wspomnianym Ministerstwie i w Urzędzie Rady Ministrów podjęte przez Powiatowy Społeczny Komitet Kolejowy nie przyniosły rezultatu. Społeczeństwo uzyskało jednak zapewnienie, że prace nad tym następnym odcinkiem zostaną podjęte pod koniec następnej pięcioletki obejmującej lata 1966—1970.

W sumie Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych — 9 otrzymało do przerobu na 1965 r. tylko 380 tys. zł, co wystarczyło jedynie na prace wykończeniowe przy oddanej już do eksploatacji trasie kolejowej i zmusiło przedsiębiorstwo do likwidacji całego zaplecza techniczno-organizacyjnego. Wszystko to negatywnie odbiło się na dalszych pracach społecznych przy budowie kolei, które w 1965 r. wykonane zostały jedynie na kwotę 320 tys. zł zamiast jak planowano 620 tys. zł.

Można jednak stwierdzić, że oddanie linii kolejowej Rzeszów - Kol-

buszowa zamykało pewien etap w działalności Powiatowego Społecznego Komitetu Kolejowego w Kolbuszowej. Etap niezwykle intensywnej pracy, którą dziennikarz „Nowin Rzeszowskich” podsumował tymi słowami: „7,5 mln zł, to naprawdę dużo dla biednego powiatu. I cóż się okazuje? Że, już dziś społeczeństwo powiatu kolbuszowskiego nie tylko wykonało wszystkie swoje deklaracje dotyczące budowy całego odcinka kolejowego aż do Dęby ale też przekroczyło zobowiązania realizując je do dnia dzisiejszego (tj. do połowy 1965 r. — J. S.) na wartość 7.580 tys. zł”.¹⁸

Sama linia nie rzutowała w sposób widoczny na życie miasta. Ruch osobowy był niewielki, a przewóz towarów utrudniało niedoinwestowanie placu przeładunkowego. Jak trafnie zauważył jeden z dziennikarzy „Trzydziestokilometrowa trasa, urywająca się nagle w Kolbuszowej, nikogo, mówiąc szczerze nie urządziła”.¹⁹

Zgodnie z obietnicą przerwane prace zostały wznowione w 1970 r. Wysoki stopień mechanizacji prac, sprawna organizacja sprawiły, że już w listopadzie 1971 r. odcinek linii kolejowej Kolbuszowa - Dęba Roza-lin gotów był do eksploatacji. Również w tej fazie budowy społeczeństwo ziemi kolbuszowskiej świadczyło na jej rzecz czyny, choć już nie w takim stopniu jak przy wykonywaniu odcinka Rzeszów — Kolbuszowa.

Prace społeczne koncentrowały się przy wznoszeniu stacji w Zarębkach, przystanku w Cmolasie, przygotowaniu pasów przeciwpożarowych, pracach porządkowych.

W dniu 27 XI 1971 r. odbyło się uroczyste przekazanie do użytku trasy kolejowej Kolbuszowa — Dęba Rozalin.

Korzyści płynące z zakończonej inwestycji były wszechstronne.²⁰ Usprawniony został dojazd do pracy i szkół, a Kolbuszowa uzyskała dogodne i niezawodne połączenie z ważnymi regionami kraju.

W Kolbuszowej rozpoczęto wznoszenie stacji kolejowo-autobusowej, którą oddano do użytku w dwa lata później. Wybudowana kolej stanowi ważny czynnik miastotwórczy. Cały teren położony przy stacji został zabudowany obiektami produkcyjno-handlowymi, przy czym funkcjonowanie niektórych z tych obiektów jest w dużym stopniu związane z transportem kolejowym. Wpływ kolei na rozwój miasta można prześledzić na przykładzie Kolbuszowej i Sokołowa Małopolskiego. O ile w 1956 r. pierwsza miejscowość miała 2,2 tys. mieszkańców, a druga 2,3 tys., to w 1967 r. odpowiednio 3,3 tys. i 2,4 tys., a w 1977 r. 5,2 tys. i 2,5 tys.

¹⁸ S t. G a l o s, *W oczekiwaniu na pociąg* — „Nowiny Rzeszowskie”, R,17 1965 r., nr125.

¹⁹ A. Wysocki, *Stuletnia bitwa o szyny* — „Życie Warszawy”, R21, 1967 r., nr 85.

²⁰ Szerzej na ten temat i uroczystości oddania do użytku odcinka Kolbuszowa — Dęba Rozalin, patrz: *Z dobrą robotą na VI Zjazd Partii* — „Nowiny Rzeszowskie”, R23, 1971 r., nr 329.



18. Fotografia wycinka z prasy o budowie linii kolejowej Rzeszów — Kolbuszowa — Dęba.

Największe znaczenie spraw związanych z historią starań i budowy kolei należy moim zdaniem upatrywać w fakcie aktywizacji społeczeństwa kolbuszowskiego, które np. w 1963 r. na ogólną wartość czynów wynoszącą dla całego powiatu 16,7 mln zł, aż prawie 2 mln zł zrealizowano w ramach pracy przy budowie kolei.