

ZESZYTY NAUKOWO-TECHNICZNE
STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ
ODDZIAŁ W KRAKOWIE
seria: MATERIAŁY KONFERENCYJNE
Zeszyt 3(117) Rok 2018

RESEARCH AND TECHNICAL PAPERS
OF POLISH ASSOCIATION FOR TRANSPORTATION ENGINEERS
IN CRACOW
series: PROCEEDINGS
Issue 3(117) Year 2018

KOLEJARZE POLSCY DLA NIEPODLEGŁEJ OJCZYZNY

POLISH RAILWAYMEN FOR INDEPENDENT HOMELAND

Kraków 2018

Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia
Inżynierów i Techników Komunikacji
Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie.
Seria: Materiały Konferencyjne
Czasopismo wydawane od 2002 roku jako kontynuacja
tytułu Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału
Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji
w Krakowie wydawanego od 1994 roku.

Research and Technical Journal of Polish Association
of Engineers and Technicians of Transportation
Department in Cracow.

Series: Proceedings

Journal published since 2002 as a continuation of the
title of Research and Technical Journal of Department
of Polish Association of Engineers and Technicians of
Transportation in Cracow issued since 1994.

Redaktor naczelny/Editor in Chief

dr inż. Jolanta Żurowska
(SITK RP Oddział w Krakowie)
jmzur@pk.edu.pl

Sekretarz redakcji/Assistant Editor

mgr inż. Danuta Schwertner
(Politechnika Krakowska)
dschwer@pk.edu.pl

Rada naukowo-programowa/Scientific Council

Prof. PK, dr hab. inż. Lidia Żakowska – przewodnicząca

(Politechnika Krakowska)

Prof. Andrea Benedetto

(UniRomaTre, Włochy)

Dr Christine Chaloupka

(FACTUM, Austria)

Assoc. Prof. dr Olja Čokorilo

(University of Belgrade, Serbia)

Dr inż. Andrzej Golaszewski

(niezależny konsultant)

Mgr inż. Andrzej Kollbek

(GDDKiA Oddział w Krakowie)

M.Sc. Eng Yvette Ramos

(Swiss Engineering, Szwajcaria)

Prof. Ralf Risser

(FACTUM, Austria)

Prof. dr hab. inż. Stanisław Krawiec

(Politechnika Śląska)

Assoc. Prof. dr Karel Schmeidler

(Brno University of Technology, Czechy)

Prof. David Shinar

(Ben Gurion University, Izrael)

Mgr inż. Mariusz Szalkowski

(MPK S.A., Kraków)

Prof. dr hab. inż. Antoni Szydło

(Politechnika Wrocławska)

Prof. Andrew P Tarko

(Purdue University, USA)

Dr inż. Andrzej Żurkowski

(Instytut Kolejnictwa)

Redaktorzy tematyczni/Section Editor

prof. dr hab. inż. Wiesław Starowicz

(Politechnika Krakowska – transport miejski)

prof. dr hab. inż. Włodzimierz Czychuła

(Politechnika Krakowska – transport kolejowy)

prof. PK dr hab. inż. Janusz Chodur

(Politechnika Krakowska – transport drogowy)

dr inż. Aleksandra Ciastoń-Ciulkin

(Politechnika Krakowska – problemy mobilności)

Redaktor statystyczny/Statistical Editor

dr inż. Zofia Bryniarska

(Politechnika Krakowska)

Redaktor językowy/Language Editor

mgr Agata Mierzyńska

(Urząd Miasta Krakowa)

Wydawca

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji
Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie
ul. Siostrzana 11, 30-804 Kraków

Adres Redakcji

ul. Siostrzana 11, 30-804 Kraków
tel./fax 12 658 93 74

Deklaracja o wersji pierwotnej czasopisma

Główną wersją czasopisma jest wersja papierowa.

Pełne wersje artykułów są dostępne w wersji
elektronicznej na stronie:
<http://www.sitk.org.pl/zeszyty-naukowo-techniczne/>

Bazy indeksujące artykuły

Baza BAZTECH – <http://baztech.icm.edu.pl/>
Baza Index Copernicus – <http://indexcopernicus.com/>

Informacje dodatkowe

Za wydrukowane artykuły autorzy nie otrzymują
honorarium.

Za treść i formę ogłoszeń i reklam redakcja nie
odpowiada.

Nakład: 600 egz.

Skład: Piotr Drapa
Druk: Wydawnictwo PiT Kraków,
ul. Ułanów 54/51, 31-455 Kraków
tel. 602 339 741

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁY RECENZOWANE	5
Jerzy Bąkowski, Jerzy Hydzik Kolej w Polsce w latach 1918-1945	7
Krzysztof Galas Tarnowska kolej w początkach odrodzonej Polski	21
Kazimierz Mazur Na fundamencie patriotyzmu i jedności ZZK Małopolska	39
Janusz Tadeusz Nowak Udział kolejarzy w oswojeniu Krakowa spod zaborskiej władzy austriackiej	53
Leszek Zakrzewski Kolejarze sądecki w pracy niepodległościowej 1914-1918	67
Leszek Zakrzewski Pociągi pancerne z Warsztatów Głównych w Nowym Sączu	97
STRESZCZENIA ANGIELSKIE ARTYKUŁÓW	119
REFERATY WYGŁOSZONE NA KONFERENCJI	123
Marek Moczulski Alejkami Starych Powązek - listopadowa refleksja 2018	125
INFORMACJE DLA AUTORÓW	143
INFORMACJE O KONFERENCJI	145
SPONSORZY KONFERENCJI	146
SPIS ARTYKUŁÓW OPUBLIKOWANYCH W KWARTALNIKU ZESZYTY NAUKOWO-TECHNICZNE STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP ODDZIAŁ W KRAKOWIE W 2018 ROKU.	147
INFORMACJE FIRM, PRZEDSIĘBIORSTW I ORGANIZACJI	151

ARTYKUŁY RECENZOWANE

KOLEJ W POLSCE W LATACH 1918-1945¹

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.

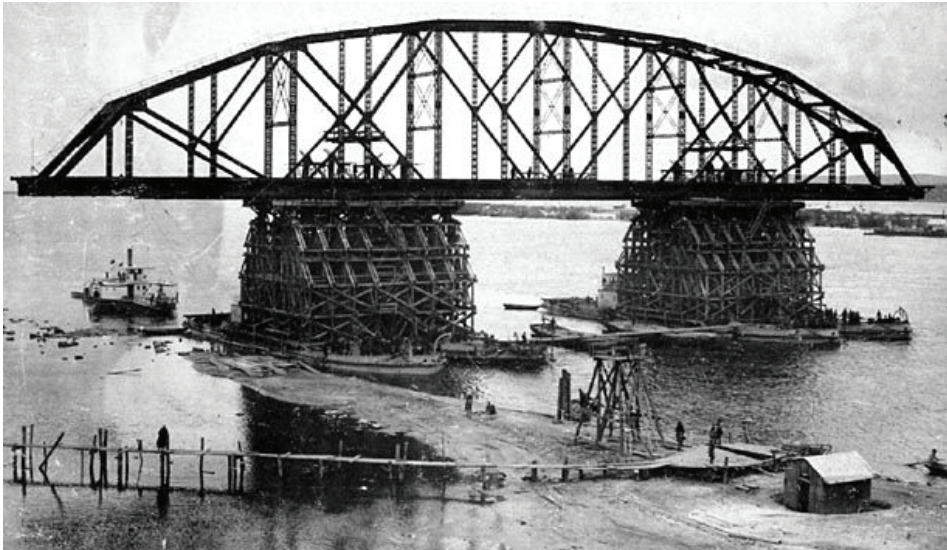
W tym miejscu przypomnimy, że w rezultacie rozbioru 82% terytorium Rzeczypospolitej znalazło się pod panowaniem rosyjskim, 11% austriackim i 7% pruskim. Na terenach tych rozwijały się zakłady produkujące na rzecz kolei i tak: w Warszawie od 1868 r. zakłady Lilpop, Rau, Loewenstein, Firma Rudzki z Mińska 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 utrzymywanych 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 Wileńskiej 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 gehennę 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 przypląwa ładunek 620 cetnarów bilonu dla Banku Polskiego, monety z mennicy w Szwajcarii zostały przewiezione koleją do portu w Antwerpii i stamtąd przypląnęły 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.

Wszechobecną 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, szturmuje 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 toskocie rozdzwonionego żelaza przelatywały kurierzy lśniące niklami, 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-

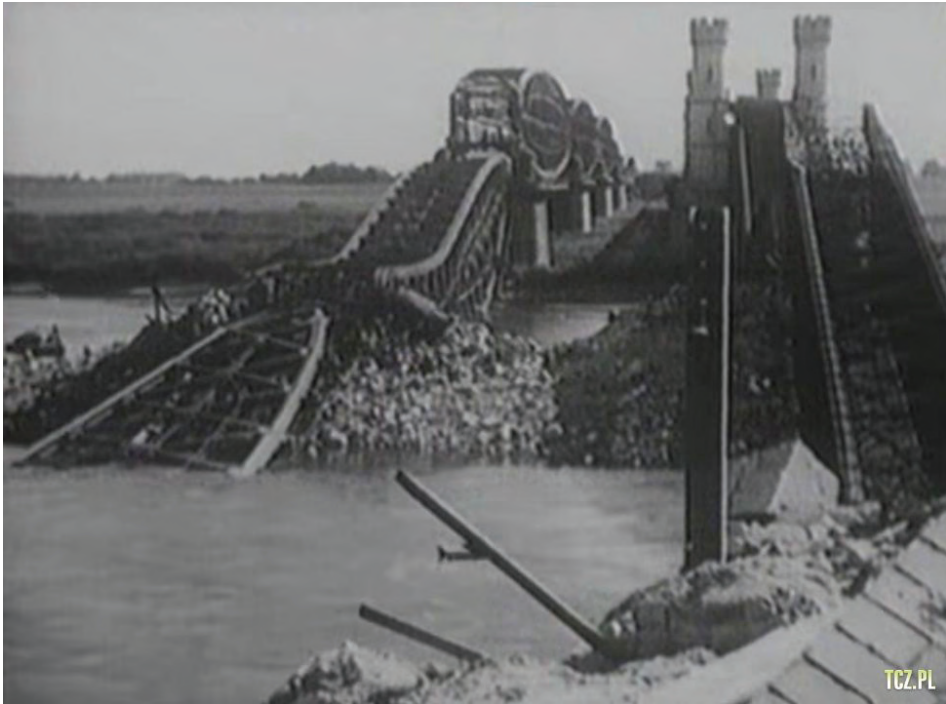
kowo 110,7 km już w 1921 roku, Kalety-Podzamcze 114,7 km w 1926 r., Herby Nowe- Karsznice 102,5 km w 1930 r., Karsznice-Inowrocław 155,02 km w 1933 r., Kraków-Tunel i Warszawa-Radom 154 km w 1934 r., Toruń - Sierpc-Brodnica 134 km w 1937 r., Częstochowa - Siemkowice 48 km. w 1939 r. W planie budowy na 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.

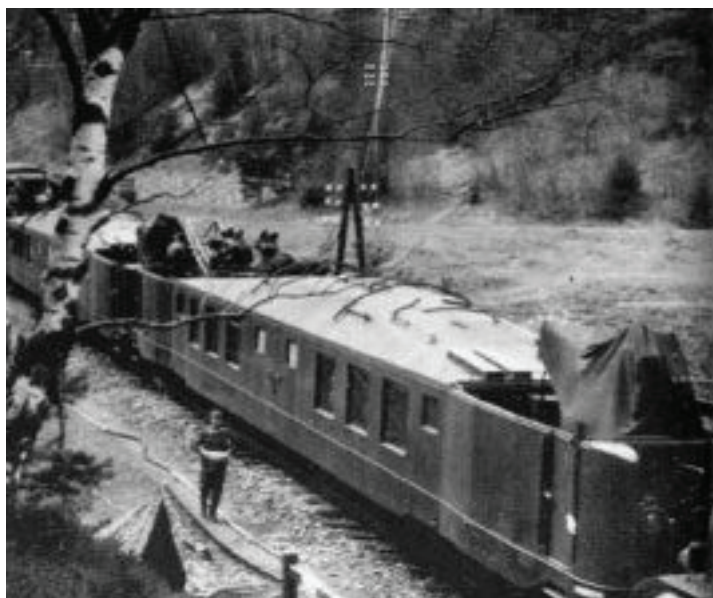


Fot. 9. Mosty w Tczewie zniszczone przez Polaków 1 września 1939 roku

Mostem miał przejechać pociąg z wojskiem niemieckim. Kolejarze z Szymankowa udaremnili 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 polegli 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”.

TARNOWSKA KOLEJ W POCZĄTKACH ODRODZONEJ POLSKI

Krzysztof Galas

Streszczenie. *W artykule przedstawiono historię kolei w Tarnowie od początku jej powstania w XIX wieku do roku 1929. Opisano wpływ kolei na rozwój miasta. Przedstawiono historię uruchomionej przed I wojną światową Miejskiej Kolei Elektrycznej – tarnowski tramwaj, który pozwolił na skomunikowanie wewnętrzne miasta oraz wąskotorowe kolejki wojskowe w okolicach Tarnowa.*

Słowa kluczowe: *kolej, Miejska Kolej Elektryczna, kolejki wąskotorowe*

1. Wstęp

Dzień 11 listopada 1918 roku traktujemy jako symboliczną datę odzyskania przez Polskę niepodległości. Droga do niej była jednak długotrwała. Początek dał jej wybuch I wojny światowej, której przebieg doprowadził do znacznego osłabienia państw zaborczych, otwierając możliwość działań na rzecz przywrócenia Polski na mapę ówczesnej Europy ale jeszcze przed długi czas po 1918 r. walczone o wytyczenie granic nowego terytorium Państwa Polskiego a jeszcze dłużej o ujednoczenie systemu prawnego, odbudowę zniszczeń wojennych i ustabilizowanie gospodarki. Rozwój gospodarczy trwał aż do Wielkiego Kryzysu, który wybuchł na przełomie lat 20. i 30. XX wieku.

W Tarnowie zryw niepodległościowy zaczął się 30 października 1918 roku. W tym dniu Rada Miejska obradująca pod przewodnictwem burmistrza dr Tadeusza Tertila podjęła uchwałę, na mocy której: „*Rada miejska oświadcza, że Tarnów oddaje się poleceniom rządu warszawskiego i że organowi rządowemu, utworzonemu przez Radę Regencyjną da posłuch.*” W nocy 30 na 31 października żołnierze polscy z 20 pułku piechoty oraz członkowie Polskiej Organizacji Wojskowej rozpoczęli przejmowanie najważniejszych obiektów w mieście, w tym obiektów kolejowych. Chodziło m.in. o przejęcie kontroli nad ładunkami w wagonach, w tym żywnością. Akcja przebiegła bardzo sprawnie i w praktyce bez wymiany ognia. O godzinie 7:30 rano Tarnów był pierwszym wolnym miastem. Rozbrojonych żołnierzy odesłano koleją. Wkrótce kolejne ośrodki miejskie znalazły się pod polską kontrolą. Odbudowa gospodarki na terenie miasta i jego rozwój trwał, podobnie jak całego kraju, do początku Wielkiego Kryzysu, który w sposób widoczny odbił się również na gospodarce polskiej.

Za granice czasowe drogi do odzyskania przez Polskę niepodległości i stabilności gospodarczej na potrzeby niniejszego opracowania należy wskazać lata 1914-1929. Tarnów z jednego z miast galicyjskich wchodzących w skład Cesarstwa Austro-Węgierskiego stał się w tym okresie typowym polskim miastem przemysłowym.

Rola kolei w historii miasta od XIX wieku jest często marginalizowana, lecz to właśnie kolej doprowadziła do rozwoju miasta w II połowie XIX wieku a w okresie międzywojennym dawała zatrudnienie znacznej liczbie mieszkańców. To właśnie Warsztaty Kolejowe były największym zakładem przemysłowym w mieście. Z punktu widzenia wojskowego kolej miała mniejsze znaczenie niż w innych ośrodkach miejskich, choć Tarnów w okresie międzywojennym był bazą dla pociągów sanitarnych, posiadając dla tego celu odpowiednią infrastrukturę.

2. Kolej w Tarnowie na początku XX wieku



Rys. 1. Układ torowisk kolejowych w Tarnowie w okresie międzywojennym

Uruchomienie pierwszej, prywatnej linii kolejowej w Tarnowie w latach 50. XIX wieku zapoczątkowało dynamiczny rozwój miasta. W latach 70. XIX wieku uruchomiono państwową linię w kierunku Nowego Sącza i Leluchowa, której budowa miała już znaczenie strategiczne dla państwa. Przez kolejne lata w Tarnowie istniała zdwojono infrastruktura kolejowa, obejmująca m.in. dwie stacje (*Tarnów* oraz *Tarnów Vorbanhof*) i dwie parowozownie. Układ ten pozostał widoczny na-

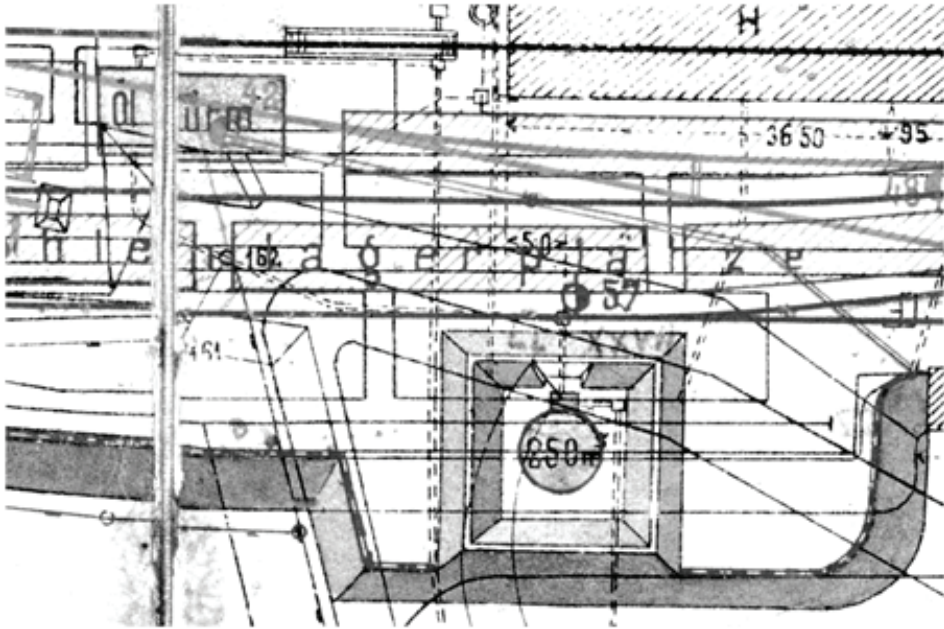
wet po upaństwowieniu starszej linii kolejowej (Kraków-Lwów), choć znaczenie stacji *Tarnów Vorbanhof* znacznie spadło. Na początku XX wieku powstała kolejna linia normalnotorowa w kierunku Szczucina. Dzięki kolei Tarnów bardzo szybko się rozwijał pod względem gospodarczym, przyciągając kolejnych przyszłych mieszkańców. Przed wybuchem I wojny światowej nie istniał już stary dworzec towarowy, zlokalizowany naprzeciw dworca pasażerskiego, po południowej stronie torowiska stacji *Tarnów*. Wyładunek, i załadunek towarów, w tym bydła, odbywał się głównie po stronie północnej torowiska, na wschód od dworca pasażerskiego. Dodatkowo funkcjonowała już rampa załadowcza na zachód od dworca.

Tarnów był również miejscem stacjonowania oddziałów wojskowych. Przed I wojną światową w Tarnowie przebywało ponad 1,5 tys. żołnierzy (piechoty i kawalerii), zajmujących liczne obiekty na terenie miasta. Bez wątpienia węzeł kolejowy w Tarnowie umożliwiał w miarę szybką możliwość przemieszczania oddziałów wojskowych wraz z ich wyposażeniem na znaczne odległości w kierunkach zachodnim, wschodnim oraz południowym. Transport w kierunku północnym ograniczał się do stacji Szczucin, niedaleko mostu na rz. Wiśle. Z punktu widzenia wojskowego strategiczne znaczenie dla kolei miała nie tylko system obu stacji kolejowych ale również mosty i wiadukty kolejowe, które stanowiły najbardziej wrażliwe na zniszczenie ogniwo w sieci kolejowej. Z tego powodu most kolejowy na rzece Białej został pod koniec XIX wieku umocniony systemem dwóch strażnic kolejowych zbudowanych po stronie południowo-zachodniej oraz północno-wschodniej mostu. Pierwsza z nich zachowała się do czasów współczesnych.



Fot. 1. Budynek zajazdowy stacji Tarnów Vorbanhof od strony torów kolejowych

Przed I wojną światową uruchomiono również Miejską Kolej Elektryczną – tarnowski tramwaj, który pozwolił na skomunikowanie wewnętrzne miasta a przede wszystkim połączenie dworca kolejowego z centrum i wschodnią częścią miasta. Teren obu stacji kolejowych umożliwiał magazynowanie różnych towarów w budynkach dworca towarowego oraz sąsiednich magazynach. Przy głównej parowodni znajdowały się składy węgla dla lokomotyw. Przed I wojną światową po południowej stronie zbudowany został duży zbiornik na ropę. Kolej zapewniała również bezpośredni załadunek towarów z kilku zakładów przemysłowych, w tym cegielni. Po północno-zachodniej stronie stacji *Tarnów Vorbanhof* znajdowała się przeładownia kolejowa. W planach znajdowała się budowa warsztatów kolejowych.



Rys. 2. Zbiornik na ropę po południowej stronie głównej parowozowni

3. Pierwsza wojna światowa

Wybuch I wojny światowej początkowo nie wskazywał na to, że Tarnów może być zagrożony zajęciem przez obce wojska. Jednak wojna bardzo szybko dała o sobie znać w mieście. Widocznym jej elementem były kolejne oddziały wojskowe opuszczające pociągami tarnowski dworzec. Początek wojny to również zawieszenie ruchu na Miejskiej Kolei Elektrycznej, który w konsekwencji trwał przez siedem kolejnych lat. Tramwaj, w przeciwieństwie do elektrowni, gazowni i wodociągu nie miał strategicznego znaczenia dla funkcjonowania miasta, stąd jego utrzymanie w ruchu nie miało dla władz miasta priorytetowego znaczenia.



Fot. 2. Zniszczony most na rzece Białej. W tle budynek jednej ze strażnic.

Działania wojenne bardzo szybko przyjęły negatywny obrót dla wojsk Cesarstwa Austro-Węgierskiego, którego oddziały cofały się na zachód pod naporem armii rosyjskiej. Upadek Lwowa oraz okrążenie twierdzy Przemyśl było widocznym znakiem kolejnych klęsk austriackich. Na początku listopada 1914 r. jasnym było, że Tarnów zostanie zajęty. Wojska austriackie przemieszczały się jedynie przez miasto w kierunku zachodnim. Wśród ludności cywilnej wybuchła panika. Jednym głównych kierunków ucieczki z miasta był tarnowski dworzec kolejowy. 10 listopada na jego terenie oraz na Plantach koło dworca zgromadziły się tłumy ludzi, pomimo że przewidywano odjazd tylko jednego pociągu dla osób wojskowych. Informacja ta doprowadziła do paniki w tłumie. Zdecydowano zatem o możliwości skorzystania z tego pociągu przez osoby cywilne. Miejsc było jednak zdecydowania za mało, dlatego o podstawieniu kolejnego pociągu po dwóch godzinach. Kilka wagonów tego składu było zarezerwowanych dla rodzin oficerów. Pociąg ten był już jednak ostatnim, jaki odjechał z tarnowskiej stacji. Miejsca zabrakło dla wielu osób, stąd nadal przed dworcem znajdowały się tłumy ludności cywilnej. Płonął drewniany most drogowy na rzece Białej. Około 19:00 do miasta wkroczyły pierwsze patrole armii rosyjskiej.

W niedługim czasie po zajęciu Tarnowa ofensywa rosyjska została powstrzymana a oddziały rosyjskie cofnęły się na linię Dunajca. Po cofnięciu się armii rosyjskiej Tarnów znalazł się w praktyce w zasięgu działań frontowych. Należy przy tym pamiętać, że ówczesny zasięg artylerii umożliwiał ostrzał celów z odległości wielu kilometrów. Artyleria ostrzeliwała głównie obiekty zajmowane

przez Rosjan na terenie miasta oraz najważniejsze obiekty o znaczeniu strategicznym, w tym obie stacje kolejowe.



Fot. 3. Fotografia lotnicza stacji Tarnów z okresu I wojny światowej.



Fot. 4. Ruiny fabryki cykorii w sąsiedztwie tarnowskiej stacji kolejowej. Po prawej stronie widoczna budka nastawni kolejowej.

Główny ostrzał trwał od połowy stycznia do początku maja 1915 r., z krótką przerwą przez część miesiąca kwietnia. Największe straty spowodowały trafienia pociskami kalibru 305 mm oraz 420 mm. Już w styczniu 1915 r. jeden z pocisków trafił w torowisko kolejowe, niszcząc znajdujące się tam wagony. Budynek dworca pasażerskiego nie został bezpośrednio trafiony, jednak pobliskie wybuchy spowodowały uszkodzenia elewacji i szyb. Wyposażenie dworca zostało rozkradzione przez żołnierzy rosyjskich i lokalnych rabusiów. 18.02.1915 roku pięć ciężkich pocisków trafiło w teren tarnowskiej stacji. Jeden z nich zniszczył obrotnicę przy głównej parowozowni (dawna parowozownia linii leluchowskiej). Drugi trafił w peron nr 2, uszkadzając tunel. Zachowały się przy tym informacje, że kilka pocisków, które trafiły w nieistniejący już staw na południowej stronie stacji nie wybuchły. Zniszczony został dworzec towarowy oraz sąsiadująca z nim fabryka cykorii. Już pierwsze ostrzały stacji w Tarnowie spowodowały, że żywność znajdująca się na zapasach armii rosyjskiej w Tarnowie została przetransportowana do stacji w Woli Rzędzińskiej, będącej poza zasięgiem austriackiej artylerii. W maju kilka kolejnych pocisków trafiło w stację *Tarnów*, pięć kolejnych wybuchło w pobliżu dworca Leluchowskiego na stacji *Tarnów Vorbanhof*.



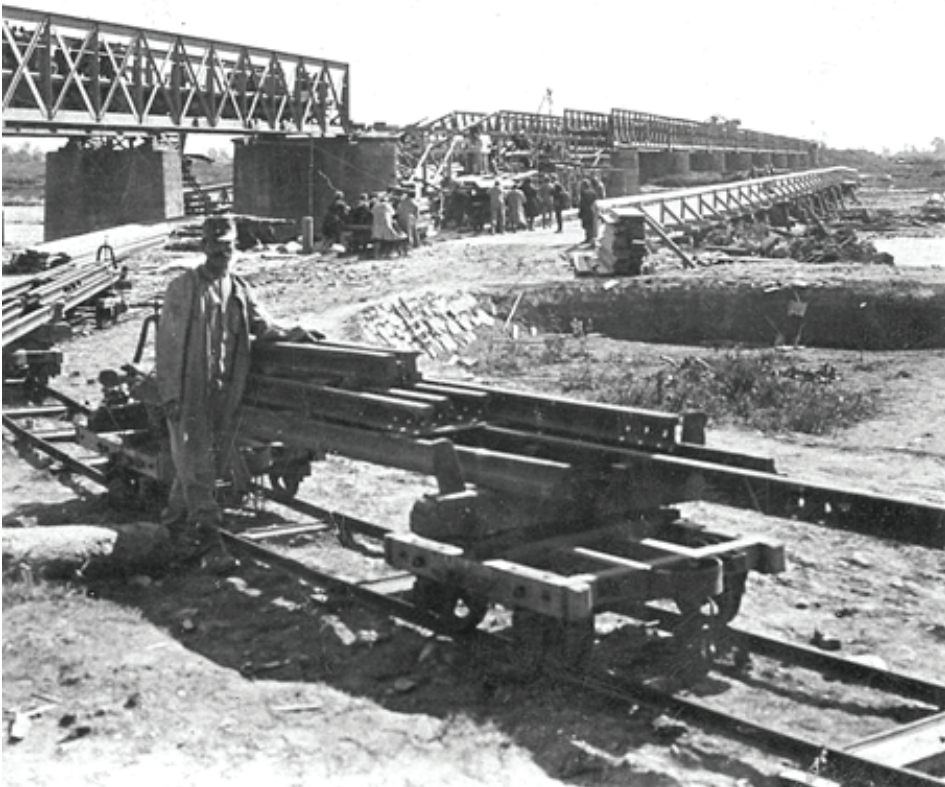
Fot. 5. Ruiny fabryki cykorii w sąsiedztwie tarnowskiej stacji kolejowej

Przez teren miasta dwukrotnie przesunął się front – w 1914 i 1915 roku. Dla walczących stron kolej miała przede wszystkim znacznie w zakresie transportu. Jednak działania frontowe powodowały, że wycofujące się oddziały dążyły do dokonania takich zniszczeń w infrastrukturze kolejowej aby była ona niezdatna do użytku dla przeciwnika. Z kolei celem nacierających oddziałów był najpierw ostrzał obiektów o strategicznym znaczeniu a następnie przejście nad nimi kon-

troli, zanim wycofujący się przeciwnik dokona ich zniszczenia. Skutkiem tego był tragiczny stan tarnowskiej stacji. W kilku miejscach pociski rozerwały torowisko, m.in. przed dworcem pasażerskim oraz pomiędzy dworcem towarowym a parowozownią. Budynek dworca pasażerskiego był uszkodzony a z dworca towarowego pozostały jedynie ściany. Poważnie uszkodzona była sąsiadująca z nim fabryka cykorii – po wojnie nie została już odbudowana. Zniszczona była również obrotnica kolejowa przy głównej parowozowni. Na początku maja 1915 r. armii rosyjska zaczęła wycofywać się z Tarnowa. 06.05.1915 roku Tarnów ponownie był pod kontrolą austriacką.

Na skutek działań wojennych zniszczone były mosty kolejowe na rzekach Białej i Dunajec, skutecznie przerywając komunikację kolejową. Do odbudowy tego pierwszego skierowano m.in. ludność cywilna z Tarnowa. Linia kolejowa oraz infrastruktura na stacjach w Tarnowie została odbudowana dość sprawnie z uwagi na jej znaczenie dla prowadzonych działań wojennych.

4. Wąskotorowe kolejki wojskowe w okolicach Tarnowa



Fot. 5. Torowisko wąskotorowe wykorzystywane przy odbudowie mostu kolejowego nad rzeką Dunajec w okresie I wojny światowej

W czasie I wojny światowej wykorzystywano do celów wojskowych zalety kolejek wąskotorowych. Możliwość szybkiej budowy torowisk oraz ich modyfikacji a także niewielkie promienie łuków powodowały, że torowiska wąskotorowe były doprowadzane do miejsc prowadzenia działań wojennych (okopy frontowe), stanowisk artyleryjskich, miejsc prowadzenie prac inżynierskich i wielu innych. Charakter tych kolejek powodował, że w praktyce ich likwidacja powodowała zatarcie śladów ich poprzedniego funkcjonowania. Dodatkową przyczyną wykorzystywania takiego rozwiązania były niewielkie ówczesne możliwości transportu samochodowego, stąd przemieszczanie ciężkich ładunków (amunicji, elementów konstrukcyjnych) z wykorzystaniem wagonów wąskotorowych było rozwiązaniem optymalnym, zwłaszcza w miejscach, gdzie przewidywano dłuższą obecność oddziałów wojskowych.

Na podstawie zachowanych fotografii można wskazać, że torowiska takie wykorzystane były przy odbudowie zniszczonego mostu kolejowego na rzece Dunajec, na połowym lotnisku wojskowym w okolicach Tarnowa oraz w innych miejscach. Wraz z przesuwaniem się wojsk torowiska te były likwidowane i przenoszone w kolejne miejsca, gdzie spełniały swoją rolę. Wprawdzie rola logistyczna tych kolejek była bardzo duża, to dzisiaj informacje o ich istnieniu w praktyce ograniczają się niewielu zachowanych fotografii archiwalnych, wykonanych w miejscach czasami nawet trudnych do identyfikacji.

5. Odzyskanie niepodległości

II połowa 1918 roku pokazała wyraźnie wyniszczenie Europy kilkuletnią wojną. Był to dogodny moment do podjęcia na nowo działań o przywrócenie Polski na mapę ówczesnego świata. Na gruncie tego ruchu 30.10.1918 r. ok. godz. 18:00 Rada Miejska na wniosek burmistrza Tarnowa dr T. Tertila podjęła uchwałę o poddaniu się władzy rządu polskiego powołanego przez Radę Regencyjną. Jeszcze tej samej nocy żołnierze narodowości polskiej oraz z działaczami POW podjęli akcję zajęcia najważniejszych miejsc w Tarnowie, w tym obiektów kolejowych oraz rozbrojenie oddziałów austriackich. Zajęcie stacji w Tarnowie miało duże znaczenie, nie tylko jako węzła kolejowego i przejęcie kontroli na ruchem na wszystkich liniach wychodzących z Tarnowa ale również z uwagi na znajdujące się na stacji wagony z żywnością. Akcja była prowadzona bardzo sprawnie i w praktyce bez wystrzału. Po pertraktacjach austriacki generał przekazał dowództwo najstarszemu rangą oficerowi narodowości polskiej. 31.10.1918 r. Około godziny 7:30 rano Tarnów był pod pełną kontrolą władz i oddziałów polskich. Pozostałym żołnierzom wypłacono zaległy żołd i odeskortowano na stację kolejową, skąd opuścili Tarnów.

Zryw niepodległościowy spowodował olbrzymią radość. Ale niestety miasto borykało się jeszcze przez długi czas z wieloma problemami, w tym z brakiem odpowiedniej ilości żywności. Zniszczenia długo były jeszcze widoczne na terenie miasta. Działały najważniejsze zakłady miejskie ale nadal nieczynna była linia tramwajowa.

Po odzyskaniu niepodległości bardzo silny był proces odchodzenia od nazw wywodzących się z języka państwa zaborczych. Jednym z tego przykładów jest spolszczenie nazwy stacji *Tarnów Vorbanhof* na polską *Tarnów Przedwórzec*. Praktycznie wszystkie inne stacje i przystanki kolejowe w okolicy Tarnowa posiadały nazwy zgodne z polskimi nazwami miejscowości, więc druga z tarnowskich stacji jest szczególnym przykładem polonizacji nazewnictwa po odzyskaniu niepodległości. Nazwa nie była jednak długo w użyciu, gdyż w latach 30. posługiwano się już obecną nazwą *Tarnów Filia*.



Rys. 3. Mapa sieci kolejowej z okresu po I wojnie światowej

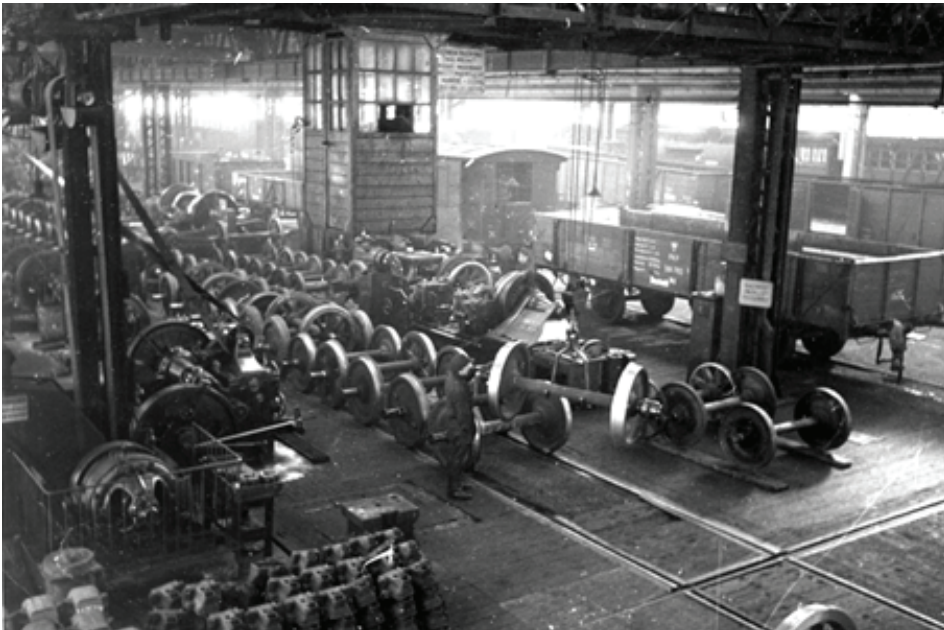
6. Wojny 1918-1920

Zakończenie I wojny światowej oraz odzyskanie przez Polskę niepodległości nie oznaczało jednak pokoju dla ziem polskich. Problem przebiegu granic państwowych nie był rozwiązany a na wschodzie rosło kolejne zagrożenie, jakim były nowe władze rosyjskie, nieuznawane dodatkowo na arenie międzynarodowej. Zanim doszło jednak do kontraktacji z wojskami bolszewickiej Rosji, wojska polskie zostały skierowane do walki z oddziałami ukraińskimi na wschodzie Galicji. W obu wojnach uczestniczyły pociągi pancerne, jednak stacja Tarnów była dla nich jedynie miejscem przejazdu na trasie do miejsc prowadzenia działań wojennych. Nie należy jednak uznawać, że tarnowska kolej nie miała swojego wkładu w prowadzenie działań wojennych. Oprócz typowych zadań transportowych związanych z przemieszczaniem oddziałów wojskowych, sprzętu i zaopatrzenia, Tarnów stał się bazą

dla specyficznej grupy pociągów wojskowych. Były nimi pociągi sanitarne. Ich baza znajdowała się w północnej części Warsztatów Kolejowych.

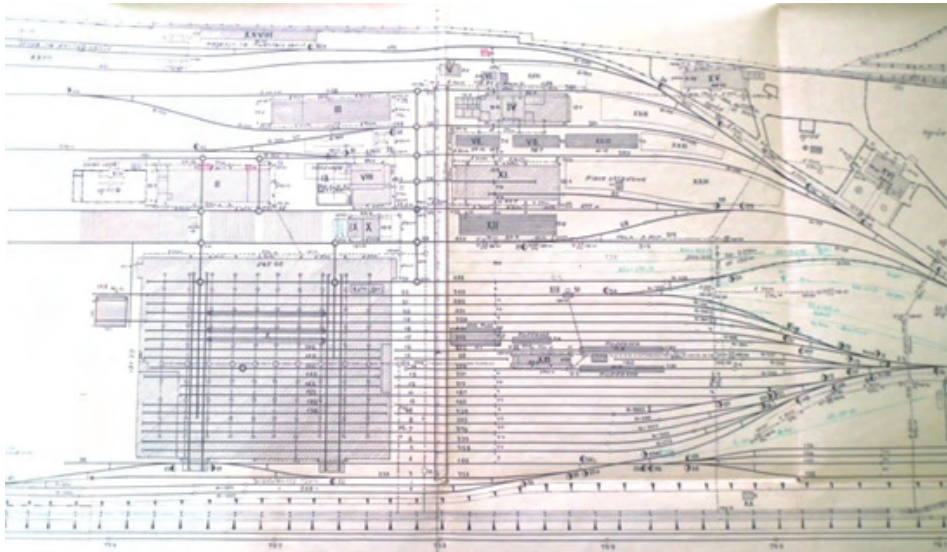
7. Warsztaty Kolejowe

W 1917 roku w Tarnowie uruchomiono Warsztaty Kolejowe, choć historia projektowania ich budowy to jeszcze kilka wcześniejszych lat. Znaczenie tej inwestycji nie ograniczało się jedynie do zwiększenia możliwości technicznych węzła kolejowego. Ówczesnie na terenie miasta dominowały niewielkie warsztaty zatrudniające minimalną ilość pracowników lub prowadzone przez samych właścicieli oraz nieliczne zakłady, jak np. cegielnie zatrudniające po kilkadziesiąt osób. Warsztaty Kolejowe to znaczna ilość nowych miejsc pracy.



Fot. 6. Wnętrze Warsztatów Kolejowych w Tarnowie

Inwestycje związane z powstaniem Warsztatów Kolejowych nie ograniczały się jedynie do terenu samych zakładów. Na południe od nich, po przeciwnej stronie linii kolejowej powstało osiedle mieszkaniowe a w okresie międzywojennym klub sportowy. Była to pierwsza, duża część miasta, która cechowała się nie tylko typowo robotniczą zabudową ale również posiadała uporządkowany i zaprojektowanych od podstaw układ urbanistyczny. Brak połączenia komunikacją miejską tego obszaru, był częściowo rekompensowany przez połączenie Warsztatów Kolejowych z dworcem pracowniczą linią obsługiwaną przez wagon motorowy.



Rys. 4. Układ budynków i torowisk na terenie Warsztatów kolejowych w Tarnowie w latach 30. XX wieku

Na terenie Warsztatów Kolejowych zbudowano również obiekty o przeznaczeniu typowo wojskowym. Był nim szopa dla pociągów sanitarnych oraz przypisany jej magazyn na inwentarz sanitarny. Budynek znajdował się w północno-zachodniej części Warsztatów, równoległe do granicy całego kompleksu. Zgodnie z mapami z lat 30. szopa miała długość 167 m, co powodowało odchylenie w stosunku do pozostałych budynków. Szopa posiadała konstrukcję przelotową. Przechodziły przez nią dwa tory kolejowe. Równoległe do szopy poprowadzona była bocznicą kolejowa.



Rys. 5. Układ torowiska dla obiektów związanych z obsługą pociągów sanitarnych na terenie Warsztatów Kolejowych

Historia pociągów sanitarnych nie zakończyła się wraz z ustaniem działań wojennych na wschodzie. Biorąc pod uwagę mapy kolejowe z lat 30. XX wieku baza dla pociągów sanitarnych wykorzystywana była prawdopodobnie do wybuchu II wojny światowej. Również w okresie powojennym na terenie Tarnowa bazowały pociągi sanitarne, choć w innej już lokalizacji.

Powstanie po koniec lat 20. okresu międzywojennego Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach, spowodowało, że ten właśnie zakład jest współcześnie utożsamiany z największym podmiotem gospodarczym w mieście. Jednak Mościce zostały włączone do Tarnowa dopiero na początku lat 50. XX

wieku. Od końca I wojny światowej do pierwszych lat powojennych to właśnie Warsztaty Kolejowe były największym pracodawcą w Tarnowie.



Fot. 7. Pociąg sanitarny w Tarnowie w 1920 r.

8. Ponowne uruchomienie Miejskiej Kolei Elektrycznej w Tarnowie

Odzyskanie przez Polskę niepodległości nie oznaczało normalizacji życia w Tarnowie. Dla władz miasta priorytetem było utrzymanie funkcjonowania najważniejszych zakładów miejskich, jakimi była elektrownia, gazownia oraz wodociągi. Miejska Kolej Elektryczna nie miała aż tak dużego znaczenia dla bieżącego funkcjonowania miasta. Linia wybudowana w 1911 r. (budowę remizy tramwajowej rozpoczęto w 1910 r.) miała stosunkowo niewielką długość – 2,58 km i łączyła dworzec kolejowy stacji *Tarnów* z centrum miasta oraz jego wschodnią częścią, gdzie znajdowały się nieistniejące obecnie place targowe *Targowica* oraz *Kapłonówka*. Linia miała pierwotnie 13 przystanków (dwa dodatkowe przystanki warunkowe uruchomiono w 1914 r.) i obsługiwało ją 8 dwukierunkowych pojazdów typu SW-1. Pojedynczy tor został zbudowany po południowej stronie jezdnii i posiadał cztery mijanki na przystankach pośrednich oraz pięć na wschodnim przystanku końcowym *Grabówka*. Na zachodnim krańcu linii (przystanek *Dworzec*) wybudowano jedynie podwójną bocznicę. Linia umożliwiała pierwotnie utrzymanie częstotliwości kursów co 8 minut, choć wnioskowano o zmianę częstotliwości na co 6 minut, poprzez zwiększenie dopuszczalnej prędkości pojazdów.



*Fot. 8. Ulica Krakowska w Tarnobrzegu w czasie I wojny światowej.
Widoczna kolumna wozów poruszająca się zgodnie z zasadami ruchu lewostronnego.*

Wybuch I wojny światowej doprowadził do zawieszenia funkcjonowania tarnobrzegskiego tramwaju już w sierpniu 1914 r. Ostrzał artyleryjski miasta skupiał się na obiektach ważnych z punktu widzenia militarnego, więc remiza tramwajowa wraz z taborem, znajdująca się na pl. Kapłonówka ocalała. Obecnie trudno ocenić straty w pozostałej części infrastruktury tramwajowej, jednak należy pamiętać, że stacja kolejowa była celem ostrzału. Dodatkowo kilka lat zatrzymania ruchu na linii a tym samym jej bieżącej konserwacji spowodował, że natychmiastowe przywrócenie komunikacji miejskiej było niemożliwe.

Bardzo zła sytuacja ekonomiczna miasta i jego mieszkańców powodowała, że sprawa linii tramwajowej była odkładana w czasie. W czerwcu 1919 r. Rada Miejska podjęła uchwałę w sprawie ponownego uruchomienia linii. Była to jednak raczej swoista deklaracja niż rzeczywista możliwość przywrócenia komunikacji miejskiej, gdyż dopiero dwa lata później informowano o końcowej fazie prac związanych z przywróceniem ruchu tramwajowego. Rzeczywiste przywrócenie ruchu nastąpiło w sierpniu 1921 r. a więc w siedem lat po jego zawieszeniu. Możliwości finansowe miasta umożliwiły jedynie minimalny zakres prac remontowych, obejmujących jedynie przywrócenie ruchu na linii, na co wskazują późniejsze remonty. Ponowne uruchomienie komunikacji miejskiej miało jednak znaczenie bardziej symboliczne niż ekonomiczne. Krótka linia powodowała, że zbyt mała liczba osób korzystała z tarnobrzegskich tramwajów. W 1923 r. tramwaj przynosił straty w przeciwieństwie do innych przedsiębiorstw miejskich. Wkrótce zaczęto nawet rozważać możliwość wstrzymania ruchu. Tak więc pierwsze lata odrodzonej Polski były okresem niepewności co do losu odrodzonej linii tramwajowej.



*Fot. 9. Ulica Krakowska w Tarnobrzegu w czasie I wojny światowej
Widoczny brak wozów tramwajowych na linii.*



Fot. 10. Wóz tramwajowy nr 4 na ulicy Krakowskiej w okresie międzywojennym

Rok 1924 przyniósł poważne inwestycje w zakresie torowiska, sieci zasilającej oraz taboru tramwajowego. Na ulicy Krakowskiej i Wałowej dokonano napraw toru, który w wielu miejscach zapadł się poniżej poziomu jezdni, uzupełniono pod-

budowę oraz naprawiono szyny. Na ulicy Lwowskiej, która na większości swej długości nie posiadała wybrukowanej nawierzchni, torowisko zostało podniesione. Ta ostateczna inwestycja została jednak przeprowadzona bez wymaganej zgody Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych oraz spowodowała gromadzenie się wody i zamulenie jezdnii. Stronom sporu jednak z czasem udało się dojść do porozumienia i ulica Lwowska została wysypana dodatkowym szutrem.

Odzyskanie przez Polskę niepodległości to również konieczne zmiany w systemie prawnym, gdyż niezbędnym było ujednoczenie zasad funkcjonowania państwa składającego z terenów odzyskanych od trzech państw zaborczych. Jeszcze przed ponownym uruchomieniem linii tramwajowej, w maju 1920 r. Rada Ministrów wydała rozporządzenie, zgodnie z którym koleje miejskie przeszły pod nadzór techniczny Ministerstwa Kolei Żelaznych. W czerwcu 1922 roku wprowadzono na terenie całego kraju zasady ruchu prawostronnego. Wyjątkiem były linie tramwajowe, które otrzymały roczny okres na dostosowanie się do tych przepisów. Dotyczyło to również Tarnowa. W kolejnych latach wprowadzone zostały przepisy dotyczące norm czasu pracy oraz zasad ruchu tramwajowego.



*Fot. 11. Wóz tramwajowy nr 7 na rogu ulicy Kolejowej (obecnie Dworcowej) i ulicy Krakowskiej
Kadr z filmu dokumentalnego z okresu międzywojennego*

Początek okresu międzywojennego to również systematyczny rozwój transportu autobusowego, który odebrał część pasażerów kolei i tarnowskim tramwajom. Pierwsza prywatna linia autobusowa została uruchomiona w Tarnobrzegu już w 1919 roku. Pomimo tego wzrost gospodarczy powodował, że sytuacja Miejskiej Kolei Elektrycznej systematycznie poprawiała się a przewozy w 1927 r. wyniosły 1,2 mln pasażerów i w praktyce bilansują przychody i koszty. Większą ilość pasa-

żerów rocznie przewiozły tarnowskie tramwaje dopiero w czasie II wojny światowej (2,76 mln pasażerów w 1941 roku). Koniec lat 20. to również uruchomienie autobusowej komunikacji miejskiej w Tarnowie, która na krótko uzupełniła linię tramwajową.

9. Torowiska przemysłowe

Na terenie Tarnowa rozwinęły się dwie gałęzie przemysłowe, które wykorzystywały transport wewnętrzny z wykorzystaniem systemów wąskotorowych. Należały do nich zakłady drzewne oraz cegielnie. Szczególnie te drugie posiadały systemy wąskich torów, które były systematycznie rozwijane wraz z przesuwaniem miejsc wydobywania surowca. Należy uznać, że większość z nich była systemami, w których wagoniki były przepychane bez wykorzystania lokomotyw. Pozwalały na to dość krótkie odcinki, jakie dzieliły wyrobiska od budynków cegielni.

Jeden system był jednak zupełnie odmienny. Było to kolejka wykorzystywana w latach 1927-1929 do budowy Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach, miejscowości powstałej z połączenia Dąbrówki Infulackiej, Świeczkowa oraz Plewęcina.



Fot. 12. Stacja Tarnów

W okresie międzywojennym, po ustabilizowaniu się sytuacji militarnych odrodzone państwo polskie wymagało znacznych nakładów inwestycyjnych aby prawidłowo funkcjonować. Jednym z koniecznych elementów był rozwój przemysłu

chemicznego w zakresie produkcji nawozów sztucznych. Zdecydowano o lokalizacji nowych zakładów państwowych w pobliżu ówczesnego Tarnowa na zakupionych przez Państwo gruntach w delcie rzek Dunajec i Biała. Budowa Państwowej Fabryki Związków Azotowych była olbrzymią inwestycją, zwłaszcza że tereny budowy nie posiadały infrastruktury kolejowej.

Oprócz wyzwań typowo technicznych przez budowniczymi przyszłej fabryki stanęło zadanie transportu znacznych ilości ziemi, piasku oraz żwiru na terenie placu budowy. Ziemia była usuwana z miejsc, gdzie prowadzone były wykopy pod przyszłe obiekty fabryczne. Żwir pozyskiwano w delcie rzek oddalonej o kilka kilometrów od głównego placu budowy. Problem rozwiązano poprzez budowę systemu kolejki wąskotorowej. Kolejka w szczytowym okresie posiadała kilkanaście kilometrów długości torowisk. Z uwagi na duże natężenie ruchu na głównej, jednotorowej linii istniał system mijanek zapewniających ruch w obu kierunkach. Sieć torowisk na terenie budowy była stale modyfikowana, zgodnie z bieżącymi potrzebami. Po zakończeniu budowy na terenie fabryki nadal istniała sieć wąskotorowa, wykorzystywana do transportu wewnętrznego, w tym przewozu produktów gotowych do dwunastu magazynów znajdujących po wschodniej stronie zakładu.

PFZA to również największy system torowisk normalnotorowych. Połączenie kolejowe z terem fabryki zostało uruchomione 02.08.1927 r. Większość materiałów i urządzeń zostało dostarczonych na teren fabryki właśnie drogą kolejową. W ramach inwestycji powstała sieć torów oplatająca całą nową fabrykę wraz z własną parowozownią. Innym system wąskotorowym było połączenie Zakładów Ceramicznych Bracha, których dawne wyrobisko to obecny zalew Kantoria, z linią kolejową do Szczucina.

W opracowaniu wykorzystano szereg fotografii archiwalnych. Celowo nie podaje się ich pochodzenia, gdyż poszczególne fotografie dostępne są najczęściej w wielu zbiorach elektronicznych i zostały już rozpowszechnione w sieci internetowej. Nie można zatem określić, czy wersje elektroniczne fotografii zostały wykonane z negatywów czy odbitek oraz ile takich odbitek powstało.

Wykorzystano również eksponaty Muzeum Historii Fotografii oraz archiwalne mapy kolejowe.

Składam serdeczne podziękowania dla Pana Marka Tomaszewskiego, za udostępnienie znacznej części fotografii wykorzystanych w niniejszym opracowaniu.

NA FUNDAMENCIE PATRIOTYZMU I JEDNOŚCI ZZK MAŁOPOLSKA

Kazimierz Mazur
dr

Streszczenie. *Wszyscy, którzy zetknęli się z historią kolejnictwa, wiedzą, że z chwilą uzyskania przez Polskę niepodległości w listopadzie 1918 r. kolejarze niezwłocznie przystąpili do ratowania kolejowego mienia i uruchamiania pociągów. Zaczęli także myśleć o jak najszybszym stworzeniu organizacji, która w nowej rzeczywistości przejąłaby na siebie trud rozwiązywania problemów pracowniczych w całej Polsce. 16 grudnia 1918 r., a więc w pięć tygodni po odzyskaniu przez Polskę niepodległości został zwołany do Warszawy pierwszy ogólnopolski zjazd kolejarzy. Na zjeździe tym 21 grudnia 1918 r. powołano do życia największy wówczas związek zawodowy: Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej określanego popularnym skrótem ZZK.*

Słowa kluczowe: *kolejarze na rzecz odzyskania niepodległości, Związek Zawodowy Kolejarzy, I Ogólnopolski Zjazd ZZK*

1. Wprowadzenie

Rok Jubileuszowy 100-lecia powołania ZZK jest wyjątkową okazją do zaprezentowania dziedzictwa związku, które w sposób szczególny odwołuje się do rzeni naszej narodowej tożsamości, ukształtowanej od pokoleń na patriotyzmie i dążeniu do jedności. Oczywiście nie sposób w ramach ograniczonego objętościowo artykułu podjąć próbę całościowego ukazania owego dziedzictwa. Dlatego też w niniejszej prezentacji zasadnicza uwaga została skierowana na wybrane wydarzenia, które legły u podstaw organizowania się kolejarzy w 1918 roku w jedną większą klasową organizację zawodową w Polsce.

W studiach nad historią Ruchu Związkowego w Polsce wciąż nawiązuje się do historii pierwszego zjazdu Związku Zawodowego Kolejarzy (grudzień 1918 r.), który był wydarzeniem przełomowym w historii polskiego kolejnictwa. Na temat tego związku napisano wiele. Sama bibliografia prac na ten temat zajęłaby zapewne sporo stron, wszak o związku ZZK pisze się od stu lat¹.

Wspaniałe dziedzictwo ruchu związkowego pierwszych dni wolności rozbrzmiewało szczególnie tu w Krakowie, w tym kolejańskim świątku ówczesnej Galicji, który niewątpliwie wniósł znaczący wkład w doniosłość tamtych wydarzeń².

1 H. Krauze-Jaworska, *Zarys historii Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP 1918-1939*, Warszawa 1968. Zob. też: J. Packan, *Związek Zawodowy Kolejarzy...*, op. cit., s. 812.

2 Poseł E. K. (J. Moraczewski), *Przewrót w Polsce*, Kraków 1919, s. 17.

W niniejszym przedłożeniu zarysowano okoliczności historyczne, w jakich zwołano pierwszy zjazd ZZK oraz jego kontekst historyczny z uwzględnieniem wydarzeń w Małopolsce. Bez nich nie można dobrze zrozumieć znaczenia tego związku dla kolei.

2. Historyczne uwarunkowania powstania Związku Zawodowego Kolejarzy

Historia liczącego 100 lat ZZK na terenach polskich, podobnie jak historia kolei, nierozłącznie wiąże się z dziejami naszego narodu. W następstwie wydarzeń roku 1795 Polska przestała być państwem niepodległym. Trwający 123 lata okres niewoli i podziału Polski na trzy obszary zaborcze w odniesieniu do kolei spowodował, że w każdym z nich sieć kolejowa była pomyślana i budowana dla określonych celów i zadań, a przede wszystkim dla strategicznych interesów zaborców.

Terytorium Polski w ciągu całego okresu niewoli, a następnie działań wojennych pierwszej wojny światowej było terenem walk i przemarszów wojsk zaborczych. Nie tylko jednak skutki bezpośrednie działań wojennych dokonały zniszczeń kolejnictwa. Przyczyniła się również do tego rabunkowa gospodarka władz poszczególnych zaborców. Po zakończeniu niewoli i odzyskaniu w 1918 r. niepodległości przejmowanie infrastruktury kolejowej w polskie posiadanie następowało na terenie całego kraju w sposób spontaniczny, wcześniej niż zdołano zorganizować polską administrację cywilną³.

3. Trzy korzenie związkowego drzewa

Najwcześniej przyjęto zarząd nad kolejami na ziemiach byłego zaboru rosyjskiego i austriackiego, tam też powstały inicjatywy zmierzające do powołania organizacji związkowych wśród kolejarzy⁴.

Pierwsze ścisłe ujęcie organizacji związkowych na odzyskanych kolejach wskazują na funkcjonowanie co najmniej trzech oddzielnych systemów.

Przypomnijmy na wstępie, że na terenie Galicji do najstarszych zrzeszeń pracowników kolejowych należał „Eisenbahnbeamteverein” z centralą w Wiedniu, który miał oddziały swoje w Galicji i na Śląsku, ale nieliczne, zwłaszcza od roku 1902, kiedy założono „Związek urzędników kolejowych” w Galicji z centralą we Lwowie i kołami miejscowymi licznie rozsianymi po większych zbiorowiskach kolejarzy. Do tego stowarzyszenia należeli prawie wszyscy urzędnicy i manipulantki ziem polskich, tak Polacy, jak Rusini i Żydzi. Związek pragnął rozszerzyć swój statut na wszystkich pracowników kolejowych, lecz napotykał w tym

3 J. Eberhardt, *Koleje na Ziemiach Polskich w czasie Wojny Światowej*, (w) „Inżynier Kolejowy”, nr 11 z 1.XI.1928r.

4 Ibidem, s. 337,

względnie na trudności ze strony władz i socjalistycznej „Centralnej organizacji kolejarzy” z siedzibą głównego Zarządu w Wiedniu. Poza tym istniały: „Chrześcijański Związek kolejarzy”, głównie na terenie dyrekcji Krakowskiej, „Związek inżynierów kolejowych” z centralą w Linczu i oddziałami w siedzibach Dyrekcji Kolejowych, „Związek prawników kolejowych” z centralą w Wiedniu, „Związek maszynistów kolejowych”, „Związek nadzorców drogowych” „Związek konduktorów kolejowych” i inne⁵.

Drugi system tworzył się niejako samorzutnie z chwilą odzyskania niepodległości w 1918 roku. Powstawały wtedy wśród kolejarzy inicjatywy związkowe, których zadaniem była ochrona interesów pracowniczych⁶.

Trzecia inicjatywa powstania organizacji związkowych wiąże się bezpośrednio z działalnością Związku Kolejarzy Polskich⁷. Pierwsza wojna światowa spowodowała znaczną emigrację pracowników kolejowych w głąb Rosji. W 1917 roku kolejarze ci zaczęli organizować się w związku „Kolejarzy Polaków Pragnących Powrócić do Kraju”, którego działalność nastawiona była przede wszystkim na ułatwienie polskim kolejarzom powrotu do Polski. Pierwsze transporty kolejarzy powracały do kraju już wiosną 1918 roku. W Warszawie i Radomiu, a później i w Krakowie powstały organizacje związkowe, które stawiały sobie za zadanie przygotowanie pracowników do przejmowania kolejnictwa z rąk zaborców z chwilą odzyskania niepodległości⁸.

W okresie poprzedzającym odzyskanie niepodległości konsolidację kolejarzy Galicji w obronie własnej tożsamości można dostrzec między innymi podczas wydarzeń roku 1914. Klęska wojsk austriackich w 1914 r., musiała być usprawiedliwiona wobec sojuszników. Ażeby więc ratować honor armii austriackiej, puszczono w obieg za pośrednictwem płatnych agentów pogłoskę, że klęskę wojsk spowodowała zdrada polskich kolejarzy. Opowiadano baśnie o tych i o owych, tyłu a tyłu rozstrzelanych kolejarzach polskich za zdradę armii, prasa zamieszczała artykuły podobnej treści. Gdy Dyrekcja Krakowska, oburzona treścią jednego artykułu, zwróciła się 2 lutego 1915 r. do Ministerstwa Kolei z żądaniem sprostowania, gdyż ani jeden polski pracownik kolejowy nie został za zdradę rozstrzelany, otrzymała po miesiącu odpowiedź, że odnośny artykuł został w Austrii skonfiskowany, więc odpada potrzeba dalszych zarządzeń⁹.

Rozgoryczenie polskich kolejarzy dosięgło szczytu, gdy w lipcu 1915 r. ówczesny minister kolejowy Forster wydał rozkaz wyłącznego używania języka niemieckiego podczas służby. Zawziętość szła tak daleko, że kwestionowano nawet przemówienia po polsku w restauracjach kolejowych. Na mówiących po polsku urzędników nakładano kary pieniężne¹⁰. Omówione tarcia pracowników kolejowych z władzami austriackimi, w szczególności zaś rozporządzenia językowe

5 A. W. Kruger, *Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władze Polskie*, (w) „Inżynier Kolejowy”, nr 11 z 1.XI.1928r.

6 S. Markiewicz, *Chrześcijaństwo a związki zawodowe*, Warszawa 1985, s. 140-166.

7 M. Kapis, D. Keller, *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918-1989*, Rybnik 2015, s. 31.

8 H. Krauze-Jaworska, op. cit., s. 8.

9 A. W. Kruger, op. cit., s. 340.

10 A. W. Kruger, op. cit., s. 341.

spowodowały, że od 14 lutego 1918 r. niektórzy telegrafisci rozpoczęli nadawać telegramy służbowe w języku polskim, co sprzeciwia się postanowieniom o języku urzędowym na kolejach austriackich¹¹. Prezes kolei otrzymał polecenie, pod osobistą odpowiedzialnością, stłumienie tego ruchu i ukaranie winnych. Związek urzędników kolejowych pracował nad jej urzeczywistnieniem. Ostateczna decyzja zapadła na zgromadzeniu Stowarzyszenia urzędników grupy krakowskiej dnia 13 października 1918 r. pod przewodnictwem starszego rewidenta Józefa Bromowicza, gdy sekretarzował radca Michał Nycz. Postanowiono wprowadzenie języka polskiego jako urzędowego o północy z 13 na 14-go. Wspomniany związek powiadomił o tym postanowieniu telegraficznym okólnikiem wszystkie urzędy kolejowe, podpisali go wymienieni przewodniczący i sekretarz¹². Okólnik ów wystosowany był także do Lwowa i Stanisławowa. Poufne zebranie kolejowców uchwaliło nadto następującą rezolucję i podało ją do ogólnej wiadomości:

„Przez lat dziesiątki domagaliśmy się u rządu austriackiego ustawowego wprowadzenia polskiego języka urzędowego na kolejach ziem polskich, uważając już wtedy sprawę za słuszną i konieczną. W chwili odbudowania wolnej, zjednoczonej i niepodległej Polski, stanowiąc sami o sobie, uchwalamy jednomyślnie: wprowadzić język polski urzędowy w miejsce niemieckiego na kolejach ziem polskich, począwszy od północy z 13 na 14 października 1918. Uchwała obowiązuje tak funkcjonariuszy Dyrekcji, jak też i urzędników wykonawczych¹³.

Warto dodać, że dla uregulowania służby ruchu ze względu na to, że w okręgu Krakowskiej Dyrekcji byli wówczas jeszcze zajęci niemieccy maszyniści, nieznający języka polskiego, Dyrekcja Krakowska 16 października 1918 roku wydała rozporządzenie, normujące używanie języka niemieckiego w niektórych sprawach służbowych. Rozporządzenie to było wydane jako pierwsze w języku polskim¹⁴.

Należy podkreślić, że dla umocnienia stanowiska dyrekcji Krakowskiej w sprawie językowej odbywały się we wszystkich większych stacjach zgromadzenia kolejarzy, na których uchwalono następującą rezolucję:

„Zgromadzeni stwierdzają, że uchwała, co do polskiego języka w urzędowaniu kolejowym była wyrazem woli ogółu kolejarzy polskich. Wszelkie zatem zarządzenia, czy to kolejowych władz wiedeńskich, czy też kogokolwiek innego, zwrócone przeciw tej uchwałie lub przeciw poszczególnym jednostkom z jej powodu, uważane będą za zwrócone przeciw ogółowi kolejarzy polskich¹⁵.

Wynikiem ostatecznym był fakt, że od 14 października 1918 r. urzędowano w okręgu dyrekcji Krakowskiej po polsku.

11 Ibidem.

12 Ibidem.

13 Zachowana oryginalna pisownia.

14 Cyt. za A. W. Kruger, op. cit., s. 341.

15 Ibidem, s. 342.

4. Wolność u podstaw jedności

U podstaw jedności kolejarzy stała wówczas świadomość nadchodzącej wolności¹⁶. Czytając relacje prasowe opisujące wydarzenia, jakie miały miejsce w Krakowie i Warszawie między 10 listopada a 16 grudnia 1918 r. (dzień rozpoczęcia obrad pierwszego zjazdu ZZK), zauważamy bardzo silne podkreślenie jedności kolejarzy. Wyrazem zarówno lokalnej, jak i powszechnej jedności, jest udział kolejarzy w działaniach na rzecz odzyskania niepodległości¹⁷. Symbolem tej ostatniej jest zmiana warty w Krakowie. W tym kontekście warto podkreślić, że od wielu miesięcy istniał pośród urzędników kolejowych w Krakowie zamknięty komitet konspiracyjny, złożony z 12 osób, zajmujący się, na podstawie nadchodzących wieści z zagranicy, przygotowaniem przewrotu¹⁸. Członek tego komitetu a prezes „Orkiestry kolejowej”, starszy rewident kolei Żukrowski został zawiadomiony przez polskich oficerów, że dnia 31 października 1918 r. o godzinie 7-mej rano na ulicy Floriańskiej za bramą, ma się zejść „Orkiestra kolejowa» z oddziałami polskich żołnierzy, co rzeczywiście nastąpiło. Wśród deszczu i niepogody ruszono w pochód przy dźwiękach hymnu narodowego ulicą Floriańską przez rynek. Tu przed pomnikiem Mickiewicza przemówił porucznik Iwaszko, po czym ruszono w pochód ulicą Grodzką, przez Kazimierz na Podgórze. Tam wzmocniono zastęp żołnierzy i ruszono z powrotem na rynek. Przy dźwiękach pieśni polskich dotarł ten pochód na rynek przed strażnicę wojskową około godziny 11-tej rano. Po przemówieniach porucznika Iwaszko, st. rew. Żukrowskiego, kupca Zająca i em. maszynisty kolejowego Strużyńskiego, odbyła się zmiana warty żołnierzem polskim przy komendzie polskiej. Dowództwo objął porucznik Stawarz. Poprzednio wymienieni obywatele wśród okrzyków tłumów na cześć Polski, wojska i kolejarzy wręczyli warcie sztandar polski¹⁹.

Należy nadmienić, że pierwsza ta warta polska pełniła służbę bez przerwy przez dwa dni, a aprowizacją jej zajęli się właściciele kawiarni Górski i Noworolski.

Trzeba jeszcze dodać, że przez wiele następnych miesięcy, kiedy nie było jeszcze kapeli wojskowych, „Orkiestra kolejowa” była jedyną kapelą, która uświetniała obchody narodowe w Krakowie, oraz przyjęcia tak dygnitarzy rządowych, jak i różnych misji²⁰.

Tak oto w wielkim skrócie przedstawia się wymiar patriotyczny polskich kolejarzy. Pod wpływem powiewów ducha kolejarze małopolski tworzą struktury przyszłego związku obejmującego wszelkie kategorie pracowników.

16 P. Wróbel, *Listopadowe dni 1918. Kalendarium narodzin II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2018, s. 25-26.

17 „Kurier Warszawski”, 10XI. 1918. Zob. też: J. Packan, *Związek Zawodowy Kolejarzy...*, op. cit., s. 812.

18 L. Mroczka, *Galicji rozstanie z Austrią*, Kraków 1990, s. 95.

19 Ibidem, s. 101.

20 A. W. Kruger, op. cit., s. 342.

5. Przygotowania do I zjazdu kolejarzy

Pierwsze rozmowy między przywódcami związków na temat założeń przyszłej organizacji kolejowej odbyły się już w listopadzie 1918 roku. Wieloletni przewodniczący koła Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP w Podgórzu-Płaszowie, zastępca prezesa Zarządu Okręgowego ZZK w Krakowie, późniejszy prezes Zarządu Głównego ZZK w Warszawie J. Packan w swoich wspomnieniach pisze: „*chciałem być pierwszym z kolejarzy wyjeżdżających do Warszawy w sprawie poznania sytuacji i w celu nawiązania znajomości z kolejarzami innych dzielnic Polski, aby przystąpić do organizowania kolejarzy w jedną klasową organizację zawodową w Polsce*”²¹. Dziedzictwo tego czasu znalazło swoje odbicie zarówno w rozważaniach o organizacji, jak i sposobie działania przyszłego jednolitego ruchu związkowego. W tym kontekście warto zwrócić uwagę na dokumenty opublikowane przez Prezesa Centralnego Związku Kolejowego, inż. Lewickiego. Pierwszy z nich dotyczy odezwy do kolejarzy. Dokument został opublikowany w „Kurierze Warszawskim” 19 listopada 1918 roku. Wskazuje w nim, że jedność ruchu związkowego kolejarzy jest niezbędna w celu rozwiązywania problemów pracowniczych:

„*Obywatele kolejarze! dziś w Warszawie utworzył się rząd lewicowy. Wobec tego Zarząd Związku zwraca się natychmiast do ministerium o wydanie zaliczek większych niż to miał na widoku rząd poprzedni; również zarząd dążyć będzie do jak najlepszego załatwienia spraw wynagrodzeń w ogóle, a w szczególności za godziny ponad ośmiogodzinny dzień pracy. Aby jednak z głosem naszym się liczono, wzywam Was, obywatele, nie dajcie się sprowadzić z drogi żadnym zakusom, dążącym do rozbicia naszej jedności lub rozbicia ruchu kolejowego*”²².

Warto podkreślić, że w ówczesnym czasie szczególnie pilną była sprawa płac i zaopatrzenia w żywność. Wobec żądań robotników, robotników i rzemieślników warsztatów kolejowych ustanowienia ośmiogodzinnego dnia pracy, Dyrekcja Kolei rozesała zawiadomienie, że przyjęcie tej normy dnia roboczego będzie zależało od przyszłych ciał ustawodawczych. Na razie dyrekcja zgadza się na ustanowienie ośmiogodzinnego dnia roboczego w remizach i warsztatach, zastrzegając sobie prawo, w razie konieczności wprowadzenia dodatkowych godzin pracy za osobną zapłatą²³.

Wszelkie dalsze działania były już tylko skutkiem tych pierwszych decyzji czy kroków. Prezes Związku Kolejowego a zarazem późniejszy przewodniczący zjazdu, inż. Lewicki, wysłał na wszystkie krańce Polski okólnik telegraficzny:

„*Do wszystkich kół kolejowych Kongresówki, Galicji, Poznańskiego, Śląska i Białej Rusi od ministerium komunikacji i dyrekcji kolejowej. Związek Zawodowy warszawski zawiadamia, że zjazd delegatów od wszystkich kół, komitetów i Związków odbędzie się w Warszawie najpóźniej w połowie grudnia. Należy niezwłocznie przystąpić do wyborów na podstawie 4-przymiotnikowego głosowania, po jednym na pięciuset zainteresowanych członków. Organizacje posiadające mniej niż pięciuset, łączą się w celu wyboru wspólnego*

21 J. Packan, *Związek Zawodowy Kolejarzy...*, op. cit., s. 811.

22 „Kurier Warszawski” z 19.XI.1918.

23 „Kurier Warszawski” z 20.XI.1918.

*delegata. Głos decydujący na zjeździe będą miały delegacje posiadające odpowiedni mandat z wyszczególnieniem liczby głosujących członków. Wobec doniosłości zjazdu udział delegatów wszystkich zaborów Rzeczypospolitej polskiej bezwzględnie konieczny. Zarząd Związku dzień zjazdu wyznaczył na poniedziałek 16 grudnia 1918 r.*²⁴.

Zanim przejdziemy do omówienia przebiegu I Ogólnopolskiego Zjazdu ZZK, spróbujmy bliżej zilustrować działania podejmowane w tym zakresie przez kolejarzy środowiska krakowskiego. Kolejarze okręgu krakowskiej dyrekcji wraz z kolejarzami kolei północnej już 12 listopada 1918 roku zwołali w domu własnym w Podgórzu konferencję, na której obradowano nad sprawami aprowizacyjnymi i nad uregulowaniem przyszłych stosunków na kolejach polskich²⁵.

Uchwalono następujące wnioski:

- Kolejarze domagają się od Dyrekcji kolejowych wydania natychmiast racji ziemniaków w ilości 200 kg na głowę, jak też podniesienia racji cukru na 1 i pół kg. na osobę. Wzywają rząd polski do wydania ubrania i obuwia, które zostały przyznane przez stary rząd austriacki oraz żądają od Dyrekcji kolejowej, aby leżące na składzie ubrania i obuwie przed nadejściem zimy wydać personelowi.
- Rada przyboczna przy Dyrekcji Kolejowej ma być upoważniona do rozdzielenia wszelkich towarów, nabywanych przez grupę gospodarczą przy Dyrekcji.
- Dyrekcja Kolejowa i Tymczasowy rząd wypłacać będzie w dalszym ciągu dodatki drożyzniane aż do uregulowania płac kolejarzy, zarazem wszelkie zaległości poborowe z czasów rządów austriackich mają być natychmiast wypłacone. Płace kolejarzy kolei północnej mają być zastosowane do płac Dyrekcji kolei krakowskiej, tak przy godzinnym, jak i też przy wszystkich ubocznych poborach. Koleje lokalne mają być zastosowane z płacą do kolei głównych.
- Ma być wprowadzony 8 godzinny dzień pracy według ogłoszenia rządu lubelskiego.
- Utworzy się natychmiast Centralną organizację polskich kolejarzy z siedzibą w Krakowie i wezwie się tow. Kaczanowskiego, p. Szczyrka i p. Packana do bezpośredniego wszczęcia akcji w tym celu.
- Ma być ustalona ilość mandatów do rady przybocznej przy Rządzie likwidacyjnym, przy czym konferencja zatwierdza wybranych siedmiu towarzyszy, którzy wchodzić w skład Rady²⁶.

Ostatecznie sformułowana rezolucja brzmiała:

*„Konferencja służby i robotników kolei Dyrekcji krakowskiej wita z radością utworzenie się Rządu z udziałem p. Daszyńskiego i Moraczewskiego, po których spodziewa się personel kolejowy poparcia w ciężkich warunkach pracy i od ich zasiadania w rządzie uzależnia intensywność w dalszej pracy*²⁷.

24 „Kurier Warszawski” 12.XI.1918 .

25 „Naprzód” z 14.XI.1918.

26 Ibidem

27 Ibidem

W dalszym ciągu rezolucja streszcza podane powyżej wnioski w kwestii aprowizacji i płac personelu kolejowego.

Na końcu przewodniczący przedstawił wniosek, aby zwołać na najbliższe dni ponownie drugą konferencję kolejarzy Galicji, Śląska i Królestwa w celu zamianifestowania, że kolejarze polscy solidaryzują się z rządem i pracować będą tylko dla Rządu stworzonego z ludu pracującego²⁸.

Następne obrady toczono w czwartek 21 listopada w sali Związku Stowarzyszenia Robotników w Krakowie. Przy pełnej Sali obradom kolejarzy przewodniczył p. Packan. Nadmienić należy, że zebrani burzą oklasków przywitali przybyłego na zebranie p. Daszyńskiego. Z zapartym tchem wysłuchano tego, który jak zaznaczono „wzniecił w nas wiarę i poczucie siły²⁹”.

Następnie p. Gryłowski złożył sprawozdanie z prac komisji, która opracowuje nowe warunki płacy i pracy dla kolejarzy wszystkich kategorii. O aprowizacji mówił p. Kluczka. W dalszym wystąpieniu p. Gryłowski podniósł sprawę zaprowadzenia 8 godzinnego dnia pracy. Pan Zborowski ówczesny Dyrektor Kolei w Krakowie, oświadczył, że zgadza się na to z wyłączeniem maszynistów i palaczy. Z kolei p. Gazur nawiązując do wywodów p. Kluczki o aprowizacji, wymienił tych panów, którzy zawinili, że kolejarze nie mają wydanych na czas ziemniaków. Uchwalono rezolucję tą samą, która była przyjęta na zgromadzeniu w Podgórzu. Wreszcie postanowiono, że kolejarze gotowi są zatrzymać ruch kolejowy, gdyby reakcja usiłowała obalić rząd Ludowy.

Trzeba tu wspomnieć, że w dniu 21 listopada 1918 r. w warsztatach głównych kolei warszawskiej odbył się wiec pracowników kolejowych z udziałem Prezesa Rady Ministrów i ministra komunikacji Moraczewskiego, którzy prosili o wybranie delegatów, z którymi omówią warunki pracy na kolejach. Przy czym zebrani ustalili, że do czasu wydania nowego rozporządzenia, które będzie uwzględniało życzenia kolejarzy, wszystko ma pozostać tak jak kolejarze zdecydowali dotychczas. W porozumieniu z ministrem Moraczewskim wybrana została reprezentacja kolejarzy do dalszych rozmów. Na spotkaniu poruszono również sprawy węgla i aprowizacji, oraz uzgodniono wysokość wypłaty zaliczki na poczet odszkodowania wojennego³⁰.

Wracając do środowiska krakowskiego kolejarzy należy zauważyć, że już w dniu 5 grudnia w Krakowie odbyła się konferencja delegatów kolejarzy. Brali w niej udział przedstawiciele z całej Galicji, Śląska i Królestwa Kongresowego. W obradach uwidatnił się antagonizm pomiędzy urzędnikami a pod urzędnikami i pracownikami kolejowymi. Urzędnicy kolejowi byli wówczas zrzeszeni w swoim związku „Urzędników Kolejowych” i zasadniczo trzymali się na uboczu od Związku pod-urzędników i pracowników, co było powodem wzmagania się w łonie środowiska kolejowego walki klasowej. Konferencja odbyła się pod hasłami ujednoczenia ogólnych dążeń, zapobieżenia rozbieżności w wystąpieniach oraz położenia kresu walce w łonie kolejarzy. Konferencja potwierdziła potrzebę utworzenia jed-

28 Ibidem.

29 „Naprzód” z 23.XI.1918

30 Ibidem.

nego związku kolejarzy na zjednoczone Państwo Polskie. Przewodniczącym związku wybrano p. Jana Packana. Podobne konferencje odbyły się w innych węzłach kolejowych ówczesnej Galicji. W Stróżach 12 grudnia 1918 r. odbyło się zgromadzenie kolejarzy, na którym wybrano delegata na I Zjazd kolejarzy do Warszawy p. Piotrowskiego.

6. Wokół pierwszego zjazdu kolejarzy ZZK

Jak donosiła ówczesna prasa pierwszy zjazd delegatów kolejarzy wolnej zjednoczonej Polski rozpoczął się w Warszawie 16 grudnia 1918 r. o godz. 9.00 nabożeństwem w kościele katedralnym św. Jana, odprawionym przez ks. Niemirę. Po mszy świętej ks. Niemira, nie odchodząc od ołtarza, w ciepłych i podniosłych słowach przemówił do zebranych, kładąc nacisk, że kolejarze pierwsze swe kroki rozpoczęli od Boga³¹.

Na Sali związkowej zasiadło 264 delegatów, zarówno ze związku kolejowego, jak z Galicji i różnych kół Kongresówki. Zaproszonych gości było 101, zaopatrzonych w bilety jednorazowe 752. Prezes Związku inż. Michał Lewicki, witając zjazd, zagał obrady, a następnie przedstawił kandydatów do prezydium w osobach: Przewodniczący – Józef Grzybowski z Galicji, zastępcy przewodniczącego: Stefan Wiktor z Lwowa, Jan Krzeczowski z Radomia i Józef Odrobina z Warszawy, sekretarze: Jan Kosoń z Krakowa, Wacław Borkowski z Warszawy, Erazm Majewski z Warszawy i Włodzimierz Varcely ze Lwowa³².

Pierwszy zabrał głos premier Moraczewski przedstawiając rozpaczliwy stan kolejnictwa i całego kraju. W tym kontekście zaznaczył, że:

„Nawet słownictwo kolejarzkie było do tej pory u nas obce. Trzeba je odbudować i rozbudować. Praca ta oprzeć się musi o zorganizowaną społeczność pracowników. Związki i zrzeszenia muszą wziąć na się ten obowiązek. Ogrom pracy jest przed nami. Państwo polskie może stanąć w pełni swego rozkwitu tylko przy wspólnym wysiłku. Wysiłek ten musi być ogromny. A tym, którzy podjęli się tej pracy, rzuca się przez zawiść, przez nienawiść wszystkie przeszkody pod nogi. Ale mam niezłomną wiarę w siłę narodu, w siłę ludu polskiego. Trudności te przezwyciężymy”³³.

Następnie przemawiał minister handlu i przemysłu ob. Iwanowski. Podkreślił on ogromną rolę kolejnictwa w życiu kraju:

„Połączenie sprawną siecią kolejową wszystkich ziem polskich będzie rzeczywistym połączeniem Polski. Doświadczenie organizacyjne kolejarzy galicyjskich, zapał i wytrwałość kolejarzy królewiaaków, doświadczenie i zdolności organizacyjne poznaniaków, dadzą te niezbędne dziś źródła siły dla budowy Ludowej Wolnej Zjednoczonej Polski w zakresie kolejnictwa. Idziemy w jasną, świetlaną przyszłość — powrotu do przeszłości niema”³⁴.

31 „Naprzód” z 20. XII.1918

32 Ibidem

33 Ibidem

34 Ibidem

Jako przedstawiciel personelu kolejowego Galicji przemawiał p. Kaczanowski. Dał on wyraz gorącym uczuciom radości, że nareszcie jesteśmy wolni.

„My wolny naród przystępujemy do, porządkowania stosunków. Musimy baczną zwrócić uwagę na podniesienie materialnego stanu pracowników kolei. Polska oprzeć się ma nie o robotnika wyzyskiwanego i przygnębionego, lecz o lud szczęśliwy. Na tym spiżowym fundamencie niewzruszona stanie ojczyzna. Dzięki temu, że Rząd nasz idzie ręką w rękę z ludem pracującym, dzięki charakterowi naszego rządu — stało się, że sami kolejarze ich związek będąc decydować o naszym losie. Polska daje przykład światu, jak należy traktować klasę pracującą”³⁵.

W drugim dniu obrady toczyły się nad wnioskami, składanymi przez poszczególnych uczestników i natury lokalnej. Spokój i harmonia towarzyszyły obradom do chwili rozpoczęcia debat nad projektem statutu Związku, przedstawionym przez prezesa komisji statutowej z Galicji. Projekt ten był pierwotnie opracowany: jeden w komisji Związku warszawskiego, a drugi w komisji wyłonionej z delegatów z Galicji, następnie projekty były uzgodnione³⁶.

Z poprawkami do statutu i z motywami poprawek wystąpił Kaczanowski. Przy czym należy zauważyć, że już przy debatach nad 1 punktem o „charakterze Związku”, kiedy przeszedł dodatek, głoszący, że Związek, jako stowarzyszenie pracujących, czuje się solidarny z całą zorganizowaną masą pracującą w dążeniu do ekonomicznego i moralnego podniesienia klasy pracującej, część delegatów prawicowych zaczęła wystawiać coraz to nowe wnioski, uniemożliwiając prowadzenie obrad³⁷.

Już wtedy zarysowały się sprzeczności. Delegaci reprezentujący byłych galicyjskich urzędników wysuwali coraz to nowe żądania. Jedno z takich żądań było związane ze zmianą prezydium zjazdu, które uważano za stronicze. Wszystkie wystąpienia tej grupy delegatów galicyjskich nie uzyskały większości. Czując, że nic nie wskórają, delegaci przedwcześnie opuścili salę obrad, umożliwiając dalszą pracę nad statutem. Statut uznano za stały i przesłano do komisji wyłonionej na zebraniu dla opracowania³⁸.

W trzecim dniu miały miejsce:

- 1) zatwierdzenie statutu Związku,
- 2) wybory zarządu.

Wobec niezgodnienia statutu Związku była wyłoniona komisja, która udała się na swoje posiedzenie. Z tego powodu zmieniono porządek dzienny i zebranie zajęło się wyborami całego szeregu komisji:

- 1) płac, tj. ustanowienia czasowych stawek pensji dla Kongresówki. Galicjanie nie biorą udziału w tej komisji, gdyż mają już ustalone płace;
- 2) sanitarno-lekarskiej;
- 3) dyscyplinarno-sądowniczej;
- 4) szkolnictwa zawodowego i kulturalno-oświatowego;
- 5) emerytalnej,

35 Ibidem

36 „Naprzód” z 22.XII.1918.

37 Ibidem

38 Ibidem

- 6) ochrony i inspekcji pracy,
- 7) windykacyjnej, mającej ustanowić sposób wydostania należnych sum kolejarzom od rządów austriackiego i rosyjskiego;
- 8) ekonomicznej, do prac, której ma wejść i aprowizacja;
- 9) Straży Kolejowej – diskutowano nad projektem Ustawy o Straży Kolejowej³⁹.

W teatrze grano „Wyzwolenie” Wyspiańskiego.

W artykule zarysowano okoliczności zwołania pierwszego zjazdu ZZK. Zjazd kolejowy, po siedmiodniowych obradach zakończył się w niedzielę 21 grudnia 1918 r. Trzeba zauważyć, że Zjazd nie zaznaczył się ani powzięciem ważniejszych postanowień, ani ustanowieniem nowych doniosłych projektów. Wybrano zarząd Związku. Na prezesa wybrano inż. Kruszewskiego z Warszawy. Zastępcą jego, wiceprzewodniczącym, został p. Kazimierz Michniewicz, oraz dwaj wiceprezesi pp.: Jan Paczkan z Krakowa i Mieczysław Sułkowski z Warszawy. Sekretarzem generalnym został p. Kazimierz Kaczanowski z Krakowa. Sekretarzem prezydium zostali pp. Erazm Majewski z Warszawy i Jan Gryłowski z Krakowa. Na skarbnika powołano p. Mikołaja Nakoniecznego z Warszawy, na jego zastępcę p. Bronisława Lachowicza. Członkami komitetu zostali pp.: J. Odrobina z Warszawy, Paweł Ołtarzewski z Pruszkowa, T. Różański z Warszawy, R. Szymański z Warszawy, Ignacy Pażucha z Nowego Sącza, Kozłowski z Warszawy, Szałasny ze Stanisławowa i K. Krawicz z Galicji.

Ponieważ opracowanie stawek zarobkowych dla pracowników kolejowych było sprawą zasadniczej wagi i sprawy te musiały być rozważane z wielką znajomością fachową, zjazd, nie mogąc tego ostatecznie zdecydować z braku czasu, przyjął uchwałą projekt komisji przygotowawczej, a także projekt komisji stawkowej zjazdu i przekazał zarządowi związku, który natychmiast po świętach miał wyłonić z pośród członków zarządu, z uwzględnieniem sekcji fachowych, komisję, do której mieli wejść także przedstawiciele ministerstwa komunikacji, skarbu i pracy. Komisje te w terminie do 15 lutego 1919 r. miały sprawę ostatecznie załatwić, Co zaś do wynagrodzenia robotników dniówkowych, nie etatowych, sprawę tę powierzono p. Knopffowi przewodniczącemu w komisji pracy. Do czasu zaś ustalenia wysokości płacy, pracownicy otrzymywać mieli na poczet pensji 300 do 600 marek miesięcznie.

Czy delegaci zjazdu mieli świadomość, że uczestniczą w zjeździe ogólnopolskim? Wydaje się, że nie zawsze. W dokumentach zjazdu można znaleźć opis odniesień, co do roli zjazdu.

Delegacji z Małopolski (Galicji) i Śląska tudzież Kongresówki wnieśli pisemny protest następującej treści:

- 1) Odmawiamy pierwszemu zjazdowi delegatów kolejarzy wolnej, zjednoczonej Polski otwartemu dnia 16 grudnia 1918 roku w Warszawie, właściwości i znaczenia zjazdu, reprezentującego wolę ogółu kolejowców,

39 Ibidem

- tem mniej zjazdu mającego moc obowiązującą dla wszystkich kolejarzy na ziemiach polskich;
- 2) Stwierdzamy, że wszelkie uchwały i rezolucje zjazdu, co do organizacji zawodowej kolejarzy, ich stosunku do państwa, rządu i zarządu kolejowego, ich praw i obowiązków, płac, świadczeń itp. Czy uchwalone, czy wypracowane, mogą mieć miejsce tylko znaczenie informacyjno-doradcze dla przyszłego prawidłowo zwołanego zjazdu;
 - 3) Uważamy, że uchwały, które zapadły lub zapaść miały, będą wyrazem nie ogółu kolejarzy, lecz tylko pewnej ich grupy politycznej.

Po wyszczególnieniu powodów do złożenia tego protestu następuje szereg podpisów.

Po wyszczególnieniu powodów do złożenia tego protestu znajdziemy i takie stwierdzenie:

„Z uwagi na ciężkie położenie kraju pod względem ekonomicznym, co skomplikuje jeszcze nadmierne podwyższenie płac i wzrost ogólnej drożyzny w kraju przeciwko normom płac opracowanych i proponowanych przez komisję protestującą”.

Przed opuszczeniem sali zaintonowano hymn „Boże coś Polskę”, po czym grupa członków lewicy odśpiewała „Czerwony Sztandar”. Tak się skończył I Zjazd ZZK.

Zamiast podsumowania

W swoich rozważaniach nad rolą związków zawodowych, św. Jan Paweł II, tak określa ich rolę:

„Drodzy robotnicy, nigdy nie będziecie mogli osiągnąć najlepszych rozwiązań waszych problemów, jeżeli każdy z was pozostanie w izolacji. Aby móc uczestniczyć w rozwiązywaniu problemów społecznych, posiadacie również prawo tworzenia stowarzyszeń bądź związków zawodowych, których celem jest obrona żywotnych interesów ludzi pracujących w różnych zawodach”

Bibliografia

Czasopisma

- [1] „Inżynier Kolejowy”, nr 11 z 1.XI.1928r.
- [2] „Kurier Warszawski” 12.XI.1918.
- [3] „Kurier Warszawski”, 10.XI.1918.
- [4] „Naprzód z 20.XII.1918
- [5] „Naprzód” z 14.XI.1918.
- [6] „Naprzód” z 22.XII.1918.

Literatura

- [1] Błoński J., Pamiętniki, Kraków 1981.
- [2] Kapis M., Keler D., Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918-1989, Rybnik 2015.

-
- [3] Krauze-Jaworska H., Zarys historii Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP 1918-1939, Warszawa 1968.
 - [4] Markiewicz S., Chrześcijaństwo a związki zawodowe, Warszawa 1985, s. 140-166.
 - [5] Mrocza L., Galicji rozstanie z Austrią, Kraków 1990.
 - [6] Packan J., Związek Zawodowy Kolejarzy- to mój związek, (w) PPS Wspomnienia z lat 1918-1939, t. 2, Warszawa 1987.
 - [7] Poseł E. K. (J. Moraczewski), Przewrót w Polsce, Kraków 1919.
 - [8] Wróbel P., Listopadowe dni 1918. Kalendarium narodzin II Rzeczypospolitej, Warszawa 2018.
 - [9] Żarnowski J., Strajk kolejarzy w lutym – marcu 1921r. Kwartalnik Historyczny, nr 1.

UDZIAŁ KOLEJARZY W OSWOBODZENIU KRAKOWA SPÓD ZABORCZEJ WŁADZY AUSTRIACKIEJ

Janusz Tadeusz Nowak
Muzeum Historyczne Miasta Krakowa

Streszczenie. W 1918 roku Polska powróciła na mapę Europy. Na ten moment przygotowywano się w Krakowie wiele ośrodków konspiracyjnych, ale dopiero determinacja por. Antoniego Stawarza i innych młodych Polaków służących w armii austriackiej oraz kolejarzy krakowskich sprawiła, że Kraków zrzucił zaborcze jarzmo. W artykule opisano akcje przeprowadzone w Krakowie w dniach 30-31 października 2018 roku oraz scenariusz obchodów dnia wyzwolenia Krakowa, który był stosowany w latach następnych.

Słowa kluczowe: *obchody dnia wyzwolenia Krakowa, akcje wyzwolenicze kolejarzy w Krakowie w 2018*

1. Wprowadzenie

W 1918 roku Polska powróciła na mapę Europy. Symboliczną datą odzyskania niepodległości stał się dzień 11 listopada 1918 r. Kraków, prastara stolica Piastów i Jagiellonów, obalił zaborcze władze austriackie znacznie wcześniej, bo już 31 października 1918 r. Było to wydarzenie bezprecedensowe w naszej historii. Osiągnięto wymarzony cel bardzo tanim kosztem. Przede wszystkim nie doszło do rozlewu krwi. Obeszło się bez zbędnej walki, narażania młodzieży, zniszczeń, śmierci bohaterów. Udało się zabezpieczyć i przejąć dla wolnej ojczyzny magazyny wojskowe, zaopatrzeniowe, żywnościowe, koszary i inne obiekty wojskowe czy cywilne wraz z wyposażeniem¹.

Na ten moment przygotowywano się w Krakowie wiele ośrodków konspiracyjnych, ale dopiero determinacja por. Antoniego Stawarza i innych młodych Polaków służących w armii austriackiej, sprawiła, że dzięki ich zdecydowaniu i przemyślanemu planowi działania Kraków zrzucił zaborcze jarzmo.

Swój wkład w wyzwolenie miasta mieli wówczas również kolejarze krakowscy.

¹ W związku z setną rocznicą odzyskania niepodległości Muzeum Historyczne Miasta Krakowa wydało publikację: Janusz Tadeusz Nowak, *Wieża Wolności 1918 r. W 100. rocznicę wyzwolenia Krakowa*, Kraków 2018.

2. Przygotowanie powstania przeciw Austriakom w Krakowie

W Krakowie działało kilka ośrodków konspiracyjnych, które przygotowywały się do wystąpienia przeciw Austriakom. Już 28 października 1918 r. posłowie polscy z Galicji powołali w magistracie krakowskim Polską Komisję Likwidacyjną, która uznała się za lokalny rząd do czasu powołania naczelnych władz w Warszawie. Na dowódcę mającego się organizować wojska Komisja mianowała popularnego dowódcę z Legionów Polskich płk. Bolesława Roję.

Powstanie w Krakowie przeciw zaborcom zainicjował por. Antoni Stawarz służący w austriackim 57 pułku piechoty (fot. 1).



*Fot. 1. Kpt. Antoni Stawarz (1919)
Zbiory Muzeum Historycznego Miasta Krakowa*

Zorganizował on siatkę konspiracyjną złożoną z Polaków służących w jego macierzystym pułku oraz innych formacjach armii cesarskiej. W sierpniu 1918 r. otrzymał rozkaz wyjazdu wraz ze swoją kompanią do służby w koszarach wojsko-

wych przy ul. Kalwaryjskiej w Podgórzu – Krakowie. Otrzymał tam dowództwo kompanii ckm 57 pułku piechoty przy batalionie asystencyjnym 93 pułku piechoty. W tych koszarach 31 października 1918 r. przeprowadził akcję, która zapoczątkowała wyzwolenie Krakowa.

Kraków nie był mu nieznanym. W drugiej połowie stycznia 1918 r., przyjechał do Prokocimia², „małej kolonii kolejarzy pod samym Krakowem”, gdzie mieszkał jego brat Stefan Stawarz oraz siostra Franciszka z mężem Wojciechem Cholewą. Brat i szwagier byli pracownikami kolejowymi w sąsiednim Płaszowie³. Nie przypuszczał, że właśnie w Prokocimiu utworzy pierwszy oddział konspiracyjny do walki przeciw austriackiemu zaborcy.

Jak do tego doszło odnotował we wspomnieniach:

„Zasadniczą atrakcją Prokocimia była banda rzekomych dezertersów c.k. armii i legionistów, urządzająca od czasu do czasu napady rabunkowe na pociągi towarowe. Łupiła ona przesyłki państwowe, wojskowe i prywatne. Kolejarze z ruchu nie bezinteresownie informowali bandę o cenniejszych przesyłkach i grożącym niebezpieczeństwem. Dzięki temu była ona nieuchwytna. Na czele tej bandy stał Józef Badzioch, inteligentny i nadzwyczaj sprytny robociarz, nieustalonego zawodu. Znałem go jeszcze z przed wojny, gdy jako uczeń gimnazjalny, a później słuchacz UJ, odwiedzałem brata. Skoro dowiedziałem się o jego działalności, postanowiłem akcje tych ludzi skierować na ideową drogę. Brat zawiadomił Badziocha, że chciałbym się z nim widzieć w nader ważnej sprawie. Zeszliśmy się w mieszkaniu szwagra „na Szutrach”. W rozmowie zwróciłem uwagę, że zasadniczo nie jestem przeciwny napadom na transporty kolejowe. Rabunek ten podważa porządek publiczny i niszczy skarb austriacki. Im więcej nieporządku w Austrii, tym lepiej – prędzej ona padnie. Z drugiej jednak strony działalność taka, obliczona jedynie na własną korzyść materialną, zemści się na Badziochu i jego towarzyszach nawet wówczas, gdy powstanie wolna, niepodległa Polska. Ojczyzna będzie musiała ich traktować na równi ze zwyczajnymi bandytami. Konieczne jest zatem, by Badzioch w czasie napadów rabował również broń i amunicję i magazynował ją dla przyszłej polskiej rewolucji przeciwko Austrii. Udzieliłem mu przy tym nieco fachowych wskazówek. Badzioch nader chętnie przyjął mój plan, przyrzekał go wykonać i zapewnił mnie o swojej całkowitej dyskrecji”⁴.

3. Akcja w Płaszowie 30 października 1918 roku

Por. Stawarz zdecydował, że przeprowadzi akcję rano 31 października. Dzień wcześniej, wieczorem 30 października wraz z ppor. Franciszkiem Pustelnikiem udali się na dworzec kolejowy w Płaszowie (fot. 2). Ppor. Pustelnik, służąc w 56 pułku piechoty w koszarach przy ul. Wielickiej, już wcześniej przystąpił do spi-

2 Obecnie w granicach Krakowa.

3 Płaszów od 1912 r. znajdował się w granicach Wielkiego Krakowa.

4 Stawarz Antoni, Gdy Kraków kruszył pęta. Kartki z pamiętnika oswobodzenia Krakowa w 1918 roku. Wstępem i objaśnieniami zaopatrzył dr Jan Czapliński, Kraków 1939, s. 40 – 41.

sku. Żołnierze z jego kompanii pełnili tego dnia służbę przy transportach na dworcu.



Fot. 2. Dworzec kolejowy Kraków-Plaszów (2018)

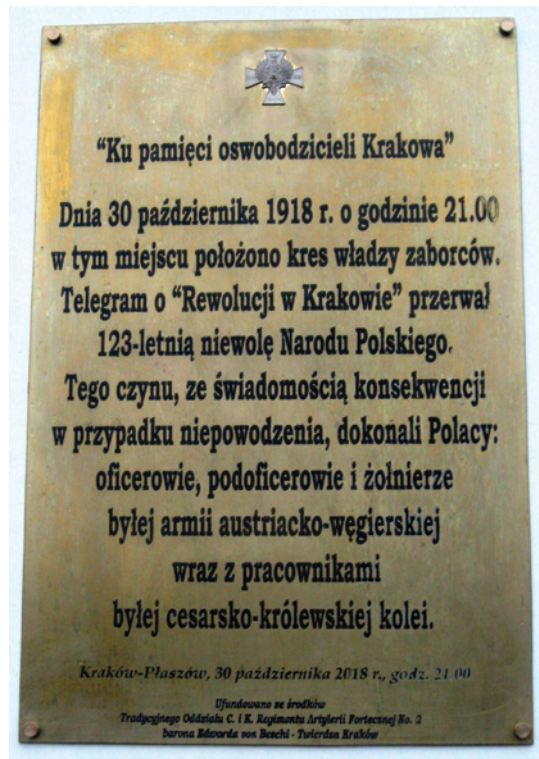
Fot. Janusz T. Nowak

Por. Stawarz, świadomie uprzedzając fakty, poinformował żołnierzy, że w Krakowie wybuchło powstanie, a władzę objął Polski Rząd Narodowy. Wywołało to entuzjazm. Żołnierze oderwali bączki (czyli charakterystyczne oznaki austriackich czapek wojskowych z monogramem cesarskim) i na to miejsce przypięli białoczerwone kokardki. Kokardki przypięli również kolejarze, którzy zaprowadzili ich do koszar kolejowych, do swoich kolegów, z wieścią o wyzwoleniu Krakowa. Zapanowała wielka radość.

W atmosferze patriotycznego uniesienia, wysłano za pomocą telegrafu do wszystkich stacji kolejowych w Galicji i okupacji austriackiej Królestwa depeszę następującej treści:

„Rewolucja w Krakowie. Rząd Polski objął władzę. Wstrzymać wszystkie transporty, które by chciały wyjechać poza granice kraju, skierować je na Kraków” .

W ten sposób 30 października 1918 roku o godz. 21 skrawkiem wolnej Polski i pierwszym skrawkiem wolnego Krakowa, stał się dworzec kolejowy Kraków-Plaszów.



*Fot. 3. Tablica upamiętniająca wysłanie depezy z dworca w Płaszowie
30 października 1918 r. o godz. 21*

*Tablicę ufundował Tradycyjny Oddział C. i K. Regimentu Artylerii Fortecznej No 2
barona Edwarda von Beschi – Twierdza Kraków. Odświeżenie dokonano dokładnie w setną rocznicę
wydarzeń 31 października 2018 r. o godz. 21.*

Fot. Janusz T. Nowak

Wysłanie depezy informującej o powstaniu przeciw Austriakom w Krakowie było świetnym pomysłem. Na taką wieść musieli zareagować spiskowcy w terenie, a także mieszkańcy, spontanicznie przystępując do rozbijania okupantów. To z kolei wiązało tam siły wojskowe, niezdolne w ten sposób przedostać się do Krakowa, aby tu stłumić powstanie.

Teraz por. Stawarz udał się do Prokocimia i tam w mieszkaniu brata Stefana spotkał się z Józefem Bodziochem, któremu rozkazał zebrać jego ludzi i nazajutrz o godz. 7 rano stawić się na Rynku Podgórskim z pełnym uzbrojeniem.

Następnie wraz bratem udali się ponownie do Płaszowa, gdzie uzgodnili z kolejarzami bardzo ważny dla pomyślnego przebiegu akcji plan. Chodziło bowiem o takie regulowanie przejazdami pociągów w dniu następnym, aby ewentualne transporty wojska austriackiego nie dotarły do Krakowa. Zadania tego podjął się dyspozytor Franciszek Zięba, który wraz z pomagającym mu ślusarzem parowozowni Józefem Kolasą, wywiązał się z niego znakomicie. W dniu przewrotu, w porozumieniu z kolejarzami na innych stacjach, transporty wojskowe były „od-

powiednio” regulowane, czyli opóźniane lub wręcz zatrzymywane. Ponadto Franciszek Zięba, na wieść o mającym odbyć się nazajutrz pochodzie z Podgórza na Kraków, skrzyknął telefonicznie kolegów kolejarzy, którzy nie mieli służby, aby stawili się nazajutrz na Rynku Podgórskim. Zamówił również orkiestrę kolejową.

4. Akcja por. Antoniego Stawarza i spiskowców 31 października 1918 r.

31 października 1918 r. w koszarach przy ul. Kalwaryjskiej (fot. 4) por. Stawarz wraz ze spiskowcami przeprowadził bardzo udanie rozbrojenie załogi.



Fot. 4. Koszary przy ul. Kalwaryjskiej, miejsce akcji por. Antoniego Stawarza i spiskowców 31 października 1918 r.

Przejęcie tych koszar rozpoczęło wyzwolenie Krakowa, obecnie na tym miejscu znajduje się Plac Niepodległości.

Fot. z pocz. XX w. w zbiorach Muzeum Historycznego Miasta Krakowa

Ok. godz. 6 rano na dziedzińcu zaczęli się gromadzić żołnierze po fasunek gorącej kawy. Wówczas zarządził alarm batalionu bez broni. Dalszy ciąg znamy z jego wspomnień:

„Kazałem się tu wam zebrać, gdyż przyszły bardzo ważne wiadomości, których mam rozkaz wam udzielić. Chciałbym jednak, aby mnie wszyscy dokładnie zrozumieli, więc będę mówił do każdego w jego własnym języku. Niech Niemcy ustąpią na lewo, Słowianie zaś na prawo!”

Ze stojącego przede mną tłumu wyłoniły się natychmiast dwie różne gromady: na lewo wielka, na prawo mniejsza składająca się z Czechów, Rusinów i Ślązaków.

Na polu zrobiło się jasno. Niektórzy niezdecydowani wahali się, dokąd mają się przyłączyć (...).

Wymiję gwizdek służbowy i wydaję jeden, długi, przeraźliwy gwizd. Na ten sygnał wypada ppor. Śnigowski z ludźmi, ukrytymi za barakiem i błyskawicznie wprost otacza zbrojnym kordonem przerażoną gromadę niemiecką. Nie na darmo uczono żołnierzy tej sztuki w celach asystencyjnych. Zastraszeni Niemcy widząc skierowane ku sobie bagnety, zbijają się w gromadę. Mówię do nich po niemiecku:

To co chciałem wam powiedzieć, powiem wam teraz. Stara Austria wali się w gruzy, a na podstawie zasad prezydenta Wilsona powstają na jej miejscu państwa narodowe. Rewolucja w całym państwie. Polacy w Galicji, nie mogąc się doczekać dobrowolnego opuszczenia ich ziemi przez zaborców, zmuszeni są użyć w tym celu siły. Oznajmiam wam, iż jesteście rozbrojeni. Wasi dawniejsi dowódcy przestali być dzisiaj nimi, a ja z rozkazu Rządu Polskiego obejmuję tu władzę, tj. tu w koszarach na Podgórzu i okolicy. Mnie się więc teraz macie bezwzględnie słuchać i do moich rozkazów się stosować, a gdy przyjdzie odpowiedni czas odeślę was do domu”⁵.

Równocześnie, w porozumieniu z por. Stawarzem, podobną akcją przeprowadzili spiskowcy z ppor. Pustelnikiem i por. Ludwikiem Iwaszką w koszarach przy ul. Wielickiej, rozbrajając tamtejszą austriacką załogę.

Następnie na Rynku Podgórskim miała miejsce wielka manifestacja. Stąd o godz. 7 rano, na rozkaz por. Stawarza, wyruszyły oddziały w dwóch kolumnach, przekraczając dwa mosty na Wiśle. Po drodze rozbrajano żołnierzy austriackich, zajmowano obiekty wojskowe, śpiewano pieśni patriotyczne, nawoływano mieszkańców do udziału w manifestacji, strącano z budynków i niszczoneo znieawidzone godła zaborców.

Pierwszy oddział prowadził ppor. Ignacy Śnigowski, do którego dołączyła grupa ludności cywilnej oraz oddział Czechów i Słowaków pod dowództwem por. Hustaka, którzy służąc dotąd w armii austriackiej przyłączyli się w Krakowie do akcji Polaków.

Drugi oddział, dowodzony przez ppor. Franciszka Pustelnika z którym marserował por. Ludwik Iwaszko oraz oddział prokocimski Józefa Bodziocha i grupa cywilów skierował się na III Most i wszedł w ul. Starowiślną, a dalej na Rynek Główny, skąd skręcił w ul. Floriańską. Tam spotkali się z orkiestrą krakowskich kolejarzy, która prowadzona przez kapelmistrza Antoniego Urbańskiego rozpoczęła marsz od dworca kolejowego na plac Matejki, kierując się następnie w ul. Floriańską, dopiero teraz spiesząc na Podgórze.

Odnotowano kilkanaście nazwisk orkiestrantów wygrywającym wówczas Krakowowi wolność: obok Urbańskiego byli to Paweł Błotko, Edward Borowiec, Władysław Cierniak, Jan Czech, Franciszek Dobrowolski, Antoni Fijoł, Sebastian Grabowski, Adolf Hruby, Rudolf Kleczka, Jan Krzeczyński, Wilhelm

5 Stawarz Antoni, Gdy Kraków kruszył pęta. Kartki z pamiętnika oswobodzenia Krakowa w 1918 roku. Wstępem i objaśnieniami zaopatrzył dr Jan Czapliński, Kraków 1939, s. 98 - 99.

Masteca, Rudolf Michalec, Jan Reiss, Karol Skoczyński, Zygmunt Stojek, Jan Śniadek, Józef Zitek, Jan Żukrowski.

Por. Iwaszko skłonił orkiestrę, aby się przyłączyła do oddziału i prowadziła pochód wygrywając pieśni patriotyczne, powracając na pl. Matejki. Tam pod pomnikiem Grunwaldzkim zebrały się grupy krakowian. Obecny przy tym dziennikarz „Ilustrowanego Kuryera Codziennego” odnotował, że na stopnie pomnika wszedł por. Iwaszko:

„...W słowach prostych, a do głębi poruszających opowiada o tragedii żołnierza-Polaka, który pod obcym mundurem obcą musiał pełnić służbę i patrzeć na zbójcekie niszczenie życia i mienia polskiego rękoma zaborcy. Dziś wolnym jest żołnierz-Polak! Zrzucił z siebie jarzmo niewoli. Jest już wolnym żołnierzem na służbie polskiego rządu narodowego. Wspomina o braciach-Czechach o ich braterskim współdziałaniu. Mówi o pułkach polskich, które w Pradze opowiedziały się po stronie ruchu narodowego. Kończy potrójnym okrzykiem na cześć niepodległej, zjednoczonej Polski, na cześć braci Słowian, na cześć Józefa Piłsudskiego. W końcu Czech-kolejarz w słowach serdecznych składa życzenia narodowi polskiemu. Orkiestra gra polski hymn państwowy „Jeszcze Polskie nie zginęła!”⁶.

Manifestanci dołączyli do oddziału, który pomaszerował do koszar obrony krajowej przy ul. Siemiradzkiego. Tam przebywali zaaresztowani przez władze austriackie legionści, peowiacy oraz obywatele podejrzani o działalność patriotyczną. Załoga koszar została rozbrojona, a więźniowie wypuszczeni.

Następnie oddział ppor. Pustelnika pomaszerował na ul. Sobieskiego, pod gmach gimnazjum noszącego imię króla Jana III. Zajęcia w szkole zostały przerwane, a młodzież gimnazjalna natychmiast zasilila szeregi pochodu. Następnie przybyli na Rynek Główny, gdzie odbywała się wielka manifestacja pod odwachem. Dalsza trasa prowadziła ulicami Grodzką i Stradom, przez podgórski Stary Most do koszar przy ul. Kalwaryjskiej. Na całej trasie orkiestra kolejowa towarzyszyła pochodowi wygrywając pieśni patriotyczne.

Wydarzenia w mieście zaskoczyły zaborców. Negocjacje toczyły się w magistracie krakowskim. Austriacy, którym przewodził gen. Siegmund von Benigni, byli nieustępliwi, stawiali warunki. Przebieg dramatycznej rozmowy został odnotowany przez kronikarza. Gdy wszedł płk Bolesław Roja, Aleksander Skarbek przedstawił go gen. Benigniemu mówiąc:

„Brygadier Roja obejmuje komendę, którą panowie mu oddacie.

- Jak to ? – pyta przygnębiony hr. Benigni.
- Bardzo po prostu – rzekł Roja – Najstarszy oficer polski w każdym oddziale i zakładzie wojskowym odbierze komendę w moim imieniu!
- Ja muszę mieć polecenie z ministerstwa wojny.
- Nie istnieje już – odpowiada hr. Skarbek.
- To od Naczelnej Komendy!
- Za późno ekscelencjo – oświadcza Roja – Panowie będziecie zmuszeni oddać władzę!

Austriacy kapitulują, widząc swą bezsilność i mówią o tekście układu”⁷.

6 „Ilustrowany Kuryer Codzienny” nr 209 z 2 listopada 1918 r. s. 2.

7 Klemens Bąkowski, Kronika Krakowa od 1918 do 1923, Kraków 1925, s. 18–19.



*Fot. 5. Zajęcie odwachu przy Wieży Ratuszowej na Rynku Głównym 31 października 1918 r.
Scena namalowana z autopsji przez Klemensa Bąkowskiego.
Obraz w zbiorach Muzeum Historycznego Miasta Krakowa*

W tym samym czasie, gdy w magistracie trwały rozmowy kapitulacyjne, na Rynku Głównym nastąpiło wymowne, symboliczne wydarzenie. Na przylegającym wówczas do Wieży Ratuszowej odwachu⁸, ostatnią wartę austriacką zastąpiła pierwsza warta polska. Zmianie warty towarzyszyły tłumy Krakowian. Byli świadomi tego, że uczestniczą w wielkich wydarzeniach.

Wtedy pierwsza polska warta otrzymała niezwyklej dar, a mianowicie sztandar Stowarzyszenia Młodzieży Rękodzielniczej „Gwiazda”. Było to stowarzyszenie kulturalno-oświatowe założone w Krakowie jeszcze w 1890 r. Organizowało dla swych członków odczyty o treści historyczno-patriotycznej, amatorskie przedstawienia teatralne, prowadziło czytelnie, udzielało zapomóg. Będąc świadkami tych chwil, na fali patriotycznego uniesienia wiceprezesa Stowarzyszenia Antoni Stróżyński (emerytowany kolejarz) i Franciszek Zajac (złotnik), widząc, że żołnierze na odwachu nie mają polskiego godła, w odruchu serca, przekazali w darze swój sztandar.

Strona główna przedstawia okazałego orla białego w koronie wpisanego w dziesięciopromienną gwiazdę. Na stronie odwrotnej znajduje się wizerunek Matki Boskiej Częstochowskiej.

Stróżyński przemówił do dowódcy warty por. Wilhelma Steca:

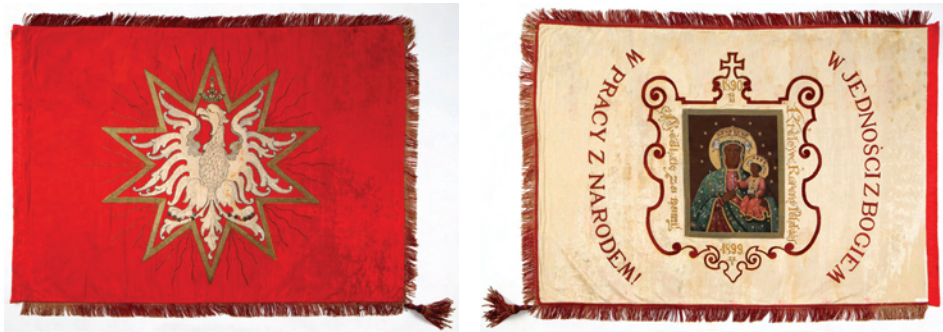
„...brak Wam jednak Znak widomego, przynosimy tedy i oddajemy Wam, co mamy najdroższego, nasz sztandar „Gwiazdy”, dumni, że będzie on pierwszy w tej historycznej chwili dziejowej wyzwolenia”⁹.

⁸ Odwach został zburzony w 1946 r.

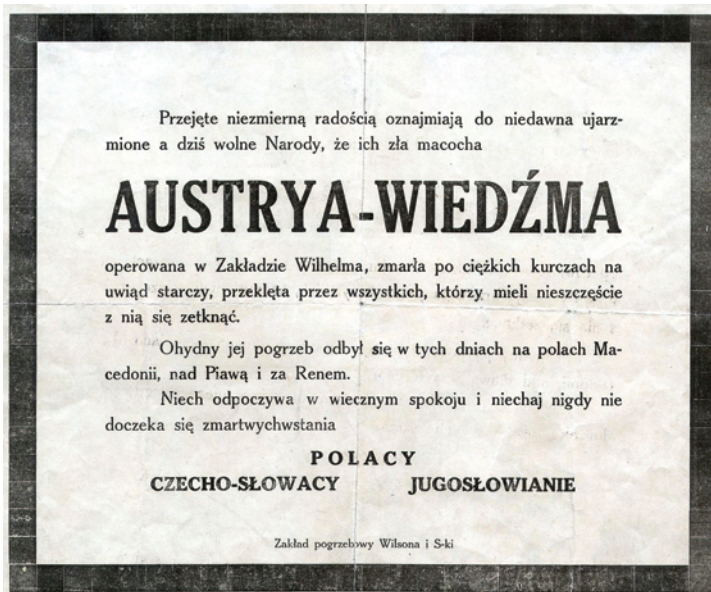
⁹ Adam Chmiel, Wyzwolenie Krakowa 31 października 1918 roku, Kraków 1929, s. 53 – 54.

W ten sposób krakowski sztandar „Gwiazdy” stał się pierwszym sztandarem odradzającego się Wojska Polskiego¹⁰.

Na moment wręczenia sztandaru zdążyła jeszcze wspomniana orkiestra kolejowa. Odprowadziwszy oddział ppor. Pustelnika i por. Iwaszki do Podgórze, wróciła na Rynek Główny, ale tym razem nie pieszo. Przy ul. Mostowej Franciszek Terakowski „wstrzymał i zarezerwował” dla orkiestrantów trzy wozy tramwajowe, którymi dojechali na Rynek Główny.



Fot. 6. Sztandar Stowarzyszenia Młodzieży Rękodzielniczej „Gwiazda”, awers i rewers
Zbiory Muzeum Historycznego Miasta Krakowa



Fot. 7. Klepsydra satyryczna upamiętniająca śmierć Austrii
Zbiory Muzeum Historycznego Miasta Krakowa

¹⁰ Sztandar stał się własnością tworzonego w tych dniach w Krakowie 8 Pułku Piechoty Wojska Polskiego, a po jego przenieściu do 13 Pułku Piechoty, i był nim do 1923 roku. Jako własność pułku, stacjonującego w Pułtusk, był wypożyczany co roku na uroczystości 31 października do Krakowa. W 1928 r. Pułk przekazał sztandar jako depozyt do Archiwum Aktów Dawnych w Krakowie, z przeznaczeniem do organizującego się przy Archiwum przyszłego Muzeum Historycznego Miasta Krakowa.

Dzień wyzwolenia Krakowa obchodzony był uroczyście w okresie II Rzeczypospolitej. Już podczas pierwszej rocznicy w 1919 r., opracowano scenariusz, który był stosowany w latach następnych: msza święta w kościele Mariackim, przemarsz pod odwach uczestników przewrotu i różnych delegacji, tam następowała zmiana warty i powtórzenie sceny z 31 października 1918 r. - symboliczne wręczenie sztandaru „Gwiazdy”, miały też miejsce stosowne przemowy przypominające historyczne wydarzenia.

Uroczystości przygotowywał Związek Uczestników Oswobodzenia Krakowa z prezesem Henrykiem Pachońskim. Związek, istniejący nieformalnie już od 1919 r., został statutowo zatwierdzony 31 października 1924 r. Wówczas po raz pierwszy weterani byli dekorowani „Krzyżem Wyzwolenia” – odznaką pamiątkową Związku (fot. 8). Jakkolwiek Krzyże wybito sumptem miasta, nie były to odznaki miejskie, tylko związkowe. Wręczano je także w latach następnych, ale bardzo oszczędnie. W publikacji „Oswobodzenie Krakowa 31 października 1918 roku” odnotowano tylko 72 nadania.



*Fot. 8. Krzyż Wyzwolenia Krakowa
Zbiory Muzeum Historycznego Miasta Krakowa*

Jest to jedyne odznaczenie i to tylko lokalne, jakie za czyn 30-31 października 1918 r. otrzymywali uczestnicy krakowskiego przewrotu. Pomimo starań ich czyn nie został nagrodzony odznaczeniami państwowymi.

Wśród nagrodzonych Krzyżem Wyzwolenia Krakowa wymienieni są także: „Pohlman Stanisław, radca kolej., Kraków, Dworzec” (pod numerem 39),

„Stankiewicz Jan, kolejarz, Kraków” (pod numerem 50),
 „Stróżyński Antoni, em. kolejarz, Kraków, Karmelicka 49 (pod numerem 55),
 „Towarzystwo muzyczne „Orkiestra kolejarzy”, Kraków (pod numerem 65),
 „Urbański Antoni, kolejarz, Kraków” (pod numerem 66),
 „Własnowolski Władysław, naczelnik kolei, Żywiec” (pod numerem 68),
 „Żukrowski Jan, inspektor kolejowy, Kraków” (pod numerem 72).



*Fot. 9. Uroczystości 31 października 2018 r. na Placu Niepodległości, gdzie wznosiły się koszary zajęte przez por. Antoniego Stawarza i spiskowców
 Odświeżenie obelisku upamiętniającego setną rocznicę wyzwolenia Krakowa 31 października 1918 roku.
 Fot. Janusz T. Nowak*

20 grudnia 1918 r. przybył do Krakowa Naczelnik Państwa i Naczelny Wódz Józef Piłsudski. Był to jego pierwszy oficjalny wyjazd z Warszawy w tym charakterze. Witany entuzjastycznie podkreślił w przemówieniu do mieszkańców Krakowa jakże oczywisty, a tak wymowny fakt: „Za jedną z najlepszych chwil życia uważam tę, w której, jadąc z Warszawy do Krakowa, nie widziałem żadnej granicy, żadnego kordonu i żadnej obcej władzy”¹¹.

¹¹ Józef Piłsudski, Pisma zbiorowe, Tom V, Warszawa 1937, s. 45.



Fot. 10. Fragment obelisku odsłoniętego 31 października 2018 r. na Placu Niepodległości. Pośród głównych uczestników wydarzeń sprzed stu lat wymienieni są także kolejarze dworca w Płaszowie.

Fot. Janusz T. Nowak

5. Zakończenie

1 października 1918 r. Kraków został wyzwolony spod władzy zaborczej. Skończyły się austriackie rządy. Swój wkład w wyzwoleniu miasta mieli wówczas również kolejarze krakowscy. Dzień wyzwolenia Krakowa obchodzony był uroczyście w okresie II Rzeczypospolitej. Uroczystości przygotowywał Związek Uczestników Oswobodzenia Krakowa. 31 października 1924 r. po raz pierwszy weterani byli dekorowani „Krzyżem Wyzwolenia” – odznaką pamiątkową Związku. Wśród nagrodzonych znaleźli się m.in. kolejarze: Jan Stankiewicz, Antoni Stróżyński, Antoni Urbański, a także „Towarzystwo Muzyczne „Orkiestra kolejarzy” z Krakowa.

KOLEJARZE SADECCY W PRACY NIEPODLEGŁOŚCIOWEJ 1914-1918

Leszek Zakrzewski

mgr inż., Prezes Oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego w Nowym Sączu

Streszczenie. *Artykuł we wstępie, w zarysie omawia powstanie i funkcjonowanie kolei w Nowym Sączu do 1914 roku, z uwzględnieniem rozwoju Warsztatów Kolei, kształtowanie się środowiska kolejarskiego i działalność polityczną i społeczną sądeckich kolejarzy, a następnie omawia pracę kolejarzy na rzecz niepodległości w okresie I wojny światowej i ich rolę w przejściu władzy z rąk austriackich.*

Słowa kluczowe: *kolej, Galicja, rozwój kolei, działalność niepodległościowa*

1. Cesarsko-Królewska Kolej dociera do Nowego Sącza

Linie Tarnów – Leluchów c.k. Tarnowsko-Leluchowskiej Kolei Państwowej (*k.k. Tarnow-Leluchower Staatsbahn, TLS*) uruchomiono w 1876 r. Bieżącą obsługę i naprawy należących do niej 12 lokomotyw oraz 40 wagonów osobowych i 200 towarowych powierzono zbudowanym w tym celu w Nowym Sączu Warsztatom Kolei. Od chwili powstania linia Tarnów–Leluchów, jak i towarzyszące jej Warsztaty były eksploatowane przez Pierwszą Kolej Węgiersko-Galicyską (*Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn, EUGE*) na rachunek państwa austriackiego. Z dniem 1.01.1884 r. dokonano zmian w organizacji funkcjonowania kolei w państwie. Powołano c.k. Austro-Węgierskie Koleje Państwowe (*k.k. österreichisch-ungarische Staatsbahnen, kkStB*) z Generalną Dyrekcją Kolei (*General Eisenbahndirektion, GE*) z siedzibą w Wiedniu z podległymi jej parowozowniami, których zadaniem było bieżące utrzymanie stacjonujących w nich parowozów. W początkowym okresie warsztatami i parowozownią jako całością w Nowym Sączu kierował inż. Juliusz Kuhn. Nowosądecka parowozownia rozpoczęła samodzielne funkcjonowanie w 1885 r., kiedy po wybudowaniu kolei transwersalnej i poprowadzeniu w 1884 r. trasy z Nowego Sącza ku Chabówce wzrosła ilość i rodzaje serii parowozów obsługujących zwiększone przewozy.

Warsztaty zlokalizowane naprzeciw stacji kolejowej w Nowym Sączu, wyposażone były w dwa stanowiska do napraw parowozów, 6 stanowisk naprawczych wagonów i jedno stanowisko lakiernicze umieszczone w zamkniętych i ogrzewanych halach naprawczych. Dodatkowo powstała warsztat mechaniczny z obrabiarkami do metali i kuźnia z czterema paleniskami kowalskimi. Prostsze naprawy wykonywano na torach postojowych, znajdujących się w obrębie warsztatów. W chwili

uruchomienia zatrudniały one 60 robotników. Gdy utworzono c.k. Generalną Dyрекję ds. Państwowego Ruchu Kolejowego we Wiedniu, sądeckie warsztaty zostały podporządkowane pod zmienioną nazwą jako c.k. Warsztaty Kolei Wschodniej (nazwa ta dotrwała do 1918 r.). Warsztaty od tej pory naprawiały tabor dla potrzeb nie tylko jednej linii kolejowej. Wzrastały potrzeby, stąd zakład był nieustannie rozbudowywany:

- w 1886 r. oddano do użytku halę napraw wagonów z 24-ma stanowiskami (z wydzielonymi pomieszczeniami lakierni i tapicerni). Stare stanowiska napraw wagonów, przeznaczono dla napraw parowozów;
- w 1888 r. uruchomiono odlewnię z modelarnią i szopami do składowania materiałów formierskich, wyposażoną w piec żeliwiak i cztery piece tygłowe opalane koksem;
- w 1889 r. dobudowano dodatkową halę z 12-ma stanowiskami dla parowozów. Powstały nowe pomieszczenia dla warsztatu obróbki mechanicznej, jednopiętrowy budynek biurowy z pomieszczeniem maszynowni i narzędziowni, stolarni z modelarnią, pomieszczenie kuźni (z czterema paleniskami kowalskimi) i odlewni, z pomieszczeniem kotłowni, a także szopa magazynowa. Powstał warsztat rurkowni, kotlarni i blacharni – w oddzielnej hali, pomieszczenia dla straży pożarnej, szopa na węgiel, szopa na drewno, magazyn materiałowy i podręczny;
- w 1891 r. wybudowano nowe warsztaty wagonowe na 26 stanowisk, 8 stanowisk lakierni i warsztat tapicerski, poprzez poszerzenie hali. Powiększono także halę napraw lokomotyw o kolejne 12 stanowisk;
- W następnych latach przeprowadzono kolejne rozbudowy. Powstała hala kuźni z pomieszczeniami biurowymi, pomieszczeniami sprężynowni i warsztatem hydraulicznym, a także nowa hala kotlarni i rurkowni z warsztatem blacharskim (poprzez powiększenie hali wybudowanej w 1889 r.). W hali napraw lokomotyw zainstalowano suwnicę z dwoma wciągarkami po 20 t udźwigu każda. Kotłownia została wyposażona w dwa kotły płomieniówkowe typu kornwalijskiego. Do przesuwicy wagonowej, zainstalowano w 1896 r. elektryczny napęd z sieci 150 V. Z terenu warsztatów wydzielono i ogrodzono teren magazynów materiałowych, jako odrębnej jednostki organizacyjnej c.k. Generalnej Dyrekcji Kolei. Na tym obszarze znalazła się najstarsza hala napraw, która została przekształcona w magazyn, wzniesiono budynek magazynowy, poprowadzono także nowe tory. Na terenie „magazynów materiałowych” znalazł się także stary magazyn z początków działalności warsztatów i dodatkowy magazyn o małej powierzchni.

Po rozbudowach powierzchnia warsztatów wzrosła i w 1898 r. mogły one pomieścić 23 lokomotywy – na kanałach naprawczych i 49 wagonów w zamkniętych i ogrzewanych parą niskoprężną halach¹, z elektrycznym oświetleniem. Maszyny będące na stanie poszczególnych oddziałów, były najnowszymi na owe

1 Spitzner J., *Werkstättenwesen* [w:] *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898; s. 599-601.

czas, np. kotłarnia posiadała pneumatyczne młoty do nitowania i czyszczenia skrzyń ogniowych kotłów i elektryczne wiertarki. Zatrudnionych było już około 1000 pracowników. Rocznie naprawiano 23 parowozy i 45 wagonów osobowych.

Przed rokiem 1905 hala napraw lokomotyw została wydłużona, przez co uzyskano kolejne 8 stanowisk naprawczych. Do 1908 r. przedłużono i poszerzono halę wagonową, uzyskując następne 54 stanowiska naprawcze. Wybudowano także nową przesuwnicę przed halą, ponieważ torowisko starej przesuwnicy znalazło się we wnętrzu poszerzonego budynku.

We wschodniej części zakładu wybudowano elektrownię z własnym magazynem węgla i wysokim, wolnostojącym kominem, doprowadzając tam tory bocznicy.

W 1907 r. realizowano kolejną rozbudowę warsztatów., co związane było z restrukturyzacją zakładu i powstaniem odrębnych wydziałów napraw parowozów, kotłów, wagonów, stolarni, lakierni i mechanicznego.

W 1912 r. warsztaty wybudowały własną elektrownię, likwidując ostatecznie uciążliwe i mało efektywne oświetlenie naftowe na terenie zakładu.

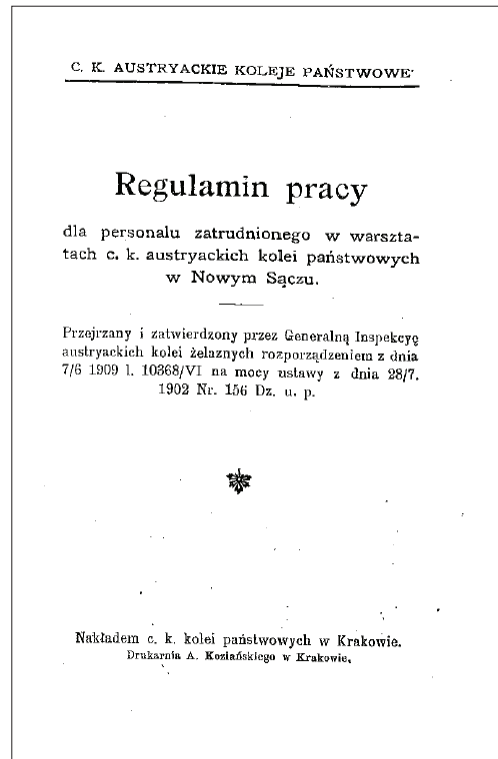
Zasady zatrudniania, wykonywania pracy i wynagradzania określał *Regulamin pracy dla personelu zatrudnionego w warsztatach c.k. austr. kolei państwowych w Nowym Sączu* na mocy ustawy z 1902 roku, podawał, że w warsztatach są zatrudnieni: służba za dekretem (etatowa) lub prowizoryczna, robotnicy i uczniowie (...). *Jako robotników przyjmuje się tylko osoby płci męskiej, między ukończonym 18 i 35 rokiem życia; zaś chłopcy, którzy ukończyli 14-ty rok życia mogą być jako uczniowie na podstawie osobnej ugody przyjmowani na trzyletnią naukę(...). W warsztatach pracują następujące kategorie robotników: ślusarze, kowale, tokarze, monterzy, stolarze, blacharze, lakiernicy, rymarze, maszyniści, palacze, wyrobnicy i t.d. (...) Czas pracy dziennej wynosi w pierwszych 5 dniach tygodnia $9\frac{1}{2}$ godzin, w sobotę $6\frac{1}{2}$ godzin; rozpoczyna się we wszystkie dni powszednie o godz. 6:55 rano i trwa w pierwszych 5 dniach tygodnia do godziny 6. wieczorem, a w sobotę do godziny 1:25 po południu. Przerwa południowa wynosi w pierwszych 5. dniach tygodnia od godziny 11:55 do godziny $1\frac{1}{2}$. Przed ukończeniem pracy w pierwszych 5. dniach tygodnia zostawia się robotnikom 5. minut czasu do mycia się. W dniu sobotnie następuje po 5. pełnych godzinach pracy wypłata robotników. W ciągu pozostałych $1\frac{1}{2}$ godzin, t.j. podczas wypłaty mają być wykonane następujące czynności; oczyszczenie miejsc pracy, narzędzi i maszyn roboczych, oraz umycie się pracujących. W czas wypłaty włączoną jest również przerwa odpoczynkowa. Każdy robotnik, jako też funkcjonariusz dekretowy należący do stanu robotniczego, może po otrzymaniu swej zapłaty i spełnieniu wspomnianych wyżej obowiązków opuścić warsztat (...). Początek i koniec czasu pracy oznajmia gwizd świstawki parowej (...). W niedziele nie pracuje się. Tu podawano wyjątki od tej reguły, czyli prace konieczne, związane z utrzymaniem oświetlenia, ogrzewaniem budynków, dozorem, podając jakie są zasady wynagradzania i maksymalny czas trwania tych prac. W katolickie w kraju obchodzone dni świąteczne i w dzień urodzin Najjaśniejszego Pana nie pracuje się, z wyjątkiem bardzo pilnych robót około naprawy środków przewozowych lub przyrządów do ruchu kolejowego niezbędnie potrzebnych. W ostatni dzień zapust., w wilię Bożego Narodzenia, Nowego Roku, Wielkiejnocy i Zielonych Świątek pracuje się tylko przed*

południem, z zaliczeniem godzin wolnych od pracy. Robotnikom wszystkich chrześcijańskich wyznań pozostawia się w dniu Nowego Roku, w poniedziałek Wielkanocny i Zielonych Świątek, w obydwie dni Bożego Narodzenia, w dzień Wniebowstąpienia Chrystusa Pana, prócz tego katolikom wszystkich obrządków w dniu Bożego Ciała, Wniebowzięcia Najświętszej Panny Maryi i w święto patrona kraju, przynależnym do kościoła grecko-orientalnego w dniu święcenia wody (św. Jordana), przynależnym do kościoła ewangelickiego i luteranom w Wielki piątek, przynależnym do gminy izraelskiej w pierwszy dzień Nowego roku, w Sądny dzień i w te dni trzech wielkich uroczystości, podczas których odprawia się modlitwy za zmarłych, tyle wolnego czasu, by mogli uczestniczyć na przedpołudniowym nabożeństwie.

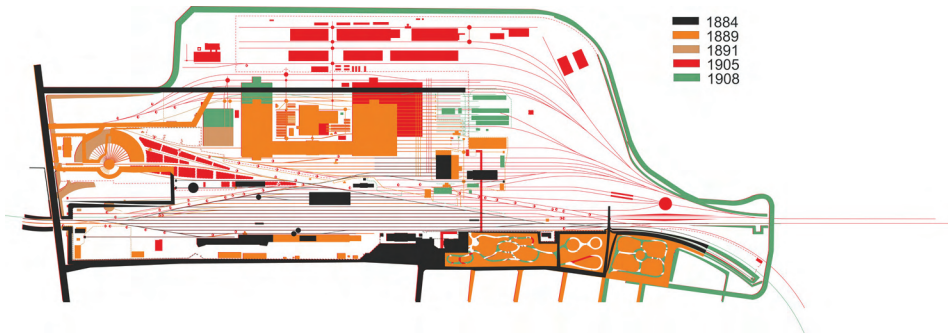
Kolejno podano przepisy co do zachowania się robotników: wśród nich przyzwolonego zachowania, wypełniania rozkazów przełożonych, przestrzegania tajemnicy, przepisów dla ochrony przed wypadkami i przepisów dla strzeżenia bezpieczeństwa osobistego, życia zgodnego z towarzyszami pracy, dobrego obchodzenia się z uczniami itp.

Nie zapomniano o prawach i obowiązkach organów nadzorczych, a tam czytamy, że: *słów obelżywych używać nie wolno; personal należy traktować uprzejmie i życzliwie. Organom nadzorującym nie wolno przyjmować od robotników żadnych podarunków ani w pieniądzech, ani w naturaliach.* Były także rozdziały o karach, zażaleniach, kasie chorych i ubezpieczeniach robotników od wypadków – wszyscy robotnicy musieli należeć do kasy chorych i wszyscy byli ubezpieczeni od wypadków! Końcowe rozdziały poświęcono zasadom wypłat i zaliczania czasu pracy, potrąceniom z zapłaty, wypowiedzeniom (14 dniowe wypowiedzenie), rozwiązaniu stosunku służbowego, (np. *gdy pracownik oddaje się pijaństwu a był kilkakrotnie ostrzegany bez skutku, nakłoni lub usiłuje nakłonić innych robotników i funkcjonariuszy o nieposłuszeństwa w służbie, do nieporządnego życia lub też nieobyczajnych i przeciwnych prawom uczynków.* Okazuje się, że i pracownik mógł porzucić bez wypowiedzenia pracę kiedy kazano by mu pracować z uszczerbkiem dla jego zdrowia, kiedy który z przełożonych dopuścił się ciężkiej obrazy czci, uszkodzenia cielesnego lub niebezpiecznej pogroźki wobec robotnika lub jego rodziny, który z przełożonych nakłania lub usiłuje nakłonić robotnika lub też członka jego rodziny do nieporządnego życia lub do uczynków przeciwnych ustawie, albo też dopuścił się nieobyczajnego czynu wobec robotnika lub członków jego rodziny, także gdy zarząd niesłusznie zatrzymał umówioną płacę.

Jak widać c.k. koleje w sposób niezwykle precyzyjny regulowały zasady pracy i wynagrodzeń oraz prawa i obowiązki pracownicze – i to już na przełomie XIX i XX w.



Fot. 1. Strona tytułowa regulaminu pracy Warsztatów Kolei w Nowym Sączu z roku 1902



Rys. 1. Rozwój Warsztatów Kolei w Nowym Sączu w latach 1876–1908

Rys. L. Zakrzewski

2. Kto ma w głowie olej, ten idzie na kolej! Personel c.k. kolei państwowych²

Jeżeli piszemy o dziejach kolei, musimy uwzględnić jej ogromny wpływ na rozwój gospodarczy, ale także i społeczny w regionach, przez które przebiegała. Przy

² Rozdział jest przedrukiem z pracy *Obsada personalna najważniejszych stanowisk na kolejach państwowych z terenu byłego „Państwa muszyńskiego”*, „Almanach Muszyny”, r. 25, Muszyna 2016.

swojej złożonej strukturze kolej potrzebowała sporej liczby wykwalifikowanych pracowników w stopniu zależnym od zajmowanych stanowisk. Przez to stawała się dużym pracodawcą w regionie, dającym wyżywienie sporej części społeczności lokalnej. Praca na kolejach państwowych traktowana była jako służba zaszczytna i prestiżowa. Perspektywa stałego zatrudnienia i regularnej płacy stanowiła dodatkową zachętę do starania się o przyjęcie do elitarnego grona kolejarzy. Co więcej, praca na kolei umożliwiała awans w razie wzorowego wypełniania swoich zadań, choć wiązała się także z możliwością ponoszenia konsekwencji w razie niedopełnienia obowiązków służbowych. Pracę na stanowiskach regulowały liczne instrukcje służbowe, w których starano się przekazać obowiązki i prawa pracowników oraz określić sposoby postępowania w różnych sytuacjach, które mogły się wydarzyć. Podstawowym zestawem praw i obowiązków służby na kolei była *Ordynacja służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, z którą musiał zapoznać się każdy przyjmowany do pracy.

W c.k. monarchii panował porządek. Od lat 80. XIX w. corocznie wydawano *Almanach für das Personale der k.k. Österreichischen-Staatsbahnen*, zawierający spis wszystkich pracowników etatowych kolei państwowych. Na terenie Galicji wydawano wykazy personalne urzędników państwowych – *Szematyzm Królestwa Galicji i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem*. Pracownicy wyższych szczebli c.k. kolei państwowych także byli w nim uwzględniani. A że takie zestawienia publikowano corocznie, można na ich podstawie przesłedzić zmiany w obsadzie ważniejszych stanowisk na kolejach państwowych – z podziałem na poszczególne dyrekcje kolejowe, a w nich na służby ruchu, utrzymania linii i mechaniczne.

Obsady stanowisk ulegały zmianom, ponieważ pracowników mianowanych przenoszono w ramach awansu, albo – w przypadku konieczności uzupełnienia wakatów – pomiędzy stacjami zarządzanymi w granicach poszczególnych dyrekcji kolei państwowych. Jak podano w „ordynacji służbowej”, w skład personalu c.k. austr. kolei państwowych wchodzi:

- 1) Kolejowcy etatowi a mianowicie: a) urzędnicy, b) podurzędnicy, c) słudzy;
- 2) Kolejowcy nieetatowi a mianowicie: a) aspiranci na urzędników i ochotnicy, b) dyetaryusze, c) podurzędnicy nieetatowi i słudzy nieetatowi, d) manipulantki, e) robotnicy;
- 3) Osoby zatrudnione na podstawie osobnych kontraktów służbowych³.

Warunki przyjęcia do służby były sprecyzowane:

Każdy ubiegający się o posadę urzędnika, podurzędnika lub sługi, musi być obywatelem państwa austriackiego. Osoby w myśl postanowień ustawy karnej od pełnienia służby publicznej wykluczone posady otrzymać nie mogą. Obydwa te postanowienia odnoszą się tak że do dyetaryuszy i manipulantek. Ubiegający się o posadę urzędnika, podurzędnika lub sługi, mają się nadto wykazać, iż posiadają następujące szczegółowe warunki przyjęcia a to:

- 1) wiek między 18 a 35 rokiem życia;
- 2) zdrową budowę ciała;

3 *Ordynacja służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, Kraków 1913, § 2. Podział personelu, s. 11–12 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

- 3) znajomość języka niemieckiego, jako języka służbowego, w słowie i piśmie, oprócz tego, wedle okoliczności, także znajomość tych języków, którymi każdy kolejowiec na posadzie nadać się mającej, ze względu na stosunki służbowe z publicznością, koniecznie władać musi;
- 4) wykształcenie, wymagane jako osobny warunek otrzymania posady, o którą się w danym razie rozchodzi.
- 5) nieposzlakowaną przeszłość.

Powyższe wymogi szczegółowe z wyjątkiem określonych w punkcie 1 i 4, odnoszą się także do dyetaryuszy i manipulantek.

Robotnicy muszą mieć ukończony 18. rok życia, muszą być zdolni do pracy o którą się starają i posiadać pełne uzdolnienie do wykonywania pracy.

Od powyższych wymogów szczegółowych odstąpić można tylko za zezwoleniem Ministerstwa kolei żelaznych.

Od ubiegających się o posadę podurzędnika lub sługi żąda się pewnego stopnia ogólnego wykształcenia szkolnego a ponadto w niektórych wypadkach jeszcze osobnego dowodu, iż posiadają fachowe wiadomości, potrzebne do uzyskania poszczególnych posad.

Starający się o posadę sługi mają przedłożyć dowód, iż posiadają takie wiadomości, jakie się zdobywa w publicznej szkole ludowej; ubiegający się o początkowe posady podurzędników w niższej służbie kolei państwowych, jeżeli nie służyli w c.k. armii, w oddziałach bośniacko-hercegowińskich, w c.k. obronie krajowej, żandarmeryi, lub c.k. marynarce wojennej jako sierżanci lub plutonowi albo w stopniu równorzędnym, muszą przedłożyć dowód wykształcenia nabytego w szkołach wydziałowych, przemysłowych, w niższej szkole realnej, lub w niższym gimnazjum, albo też w podobnym do tych szkół zakładzie wojskowym. Ubiegający się o posady, na których jak np. na posadach maszynistów parowozowych lub okrętowych, w myśl ogólnych ustaw lub rozporządzeń, wolno służbę pełnić tylko osobom posiadającym osobne egzamina, mają się wykazać, że te egzamina złożyli z dobrym postępem.

Przy obsadzie posad urzędniczych, na których do wykonywania służby potrzeba wiadomości prawnych lub technicznych, mogą być tylko tacy kompetenci uwzględnieni, którzy mogą przedłożyć dowody, iż ukończyli studia na wydziale prawnopolitycznym i złożyli egzamina państwowe, przepisane jako warunek przyjęcia do służby państwowej, względnie iż są absolwentami jednej z wyższych szkół technicznych i złożyli egzamina państwowe, lub posiadają dyplomy jednej z wyższych szkół technicznych w Austrii z tych działów nauki, jakie są wymagane dla posady, o którą się ubiegają. Kompetenci o inne posady urzędnicze, z wyjątkiem posad w służbie kancelaryjnej (manipulacyjnej), jeżeli nie służyli w c.k. armii, w oddziałach bośniacko-hercegowińskich, w c.k. obronie krajowej, żandarmeryi, lub w c.k. marynarce wojennej jako oficerowie czynni, muszą okazać dowody odpowiedniego wykształcenia ogólnego⁴.

W jaki sposób dla potrzeb nowo budowanych kolei ogłaszano nabór kandydatów na aspirantów „w celu wyuczenia ich służby stacyjnej”? Przeważnie wymagania stawiane kandydatom na kolejarzy formułowano dość precyzyjnie, co można

⁴ *Ordynacja służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych. Kraków 1913, § 5. Warunki przyjęcia do służby. ss. 15–16 i § 6. Wykształcenie ogólne. ss. 16–18 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).*

odnaleźć przykładowo w ogłoszeniach dotyczących naboru personelu dla budowanej transwersalnej:

... ubiegający się o te posady winni dokładnie znać język niemiecki i polski (tak w mowie jako też i w piśmie), mieć najwyżej 35 lat i jeżeli nie byli przy c.k. armii lub marynarce jako oficerowie w czynnej służbie, muszą wykazać, iż ukończyli z dobrym postępem przynajmniej wyższe Gimnazjum, lub wyższą szkołę realną, lub też inny na równi z temi szkołami stojący przemysłowy lub komercyjny zakład Naukowy (przemysłową szkołę państwową, akademię handlową, itd.). Przyjęci kandydaci pobierać będą podczas uczenia się służby, dzienną płacę w kwocie 1 złr. 20 ct. i zostaną po dobrze złożonych praktycznych egzaminach z przepisanych działów służby stacyjnej mianowani urzędnikami na podstawie przepisów służbowej gramatyki, jaka w swoim czasie zaprowadzoną będzie dla północno-wschodnich kolei państwowych. Podania kompetentów wraz z potrzebnymi świadectwami należy nadesłać do Dyrekcji Pierwszej węgiersko-galicyskiej kolei żelaznej w Wiedniu, jako obecnie prowadzącej ruch na c.k. kolejach państwowych: Dniestrzańskiej i Tarnowsko-Leluchowskiej. Celem wyuczenia służby nadzorczej i pociągowej przyjmie dla wyż. pomienionej linii kolejowej też sama Dyrekcja 33 kandydatów na posady służących kolejowych z płacą wynoszącą stosownie do rodzaju posady od 70 ct. do 1 złr. dziennie. Również i ci kandydaci dostaną po dobrze złożonych egzaminach praktycznych stałe posady służbowe, lecz te są stosownie do konkursu już rozpisanego zastrzeżone dla uprawnionych do tego podoficerów i mogą zatem tylko w braku tychże innym kompetentom być nadane⁵.

Poza tym wymagano, żeby:

Osób spokrewnionych lub spowinowanych z osobą w linii wstępnej i zstępnej, osób w linii bocznej aż do czwartego stopnia z osobą spokrewnionych, lub spowinowanych, oraz osób związanych z osobą stosunkiem przybranych rodziców do przybranych dzieci lub wychowawców do wychowanków, nie wolno bez osobnego zezwolenia umieszczać na stanowiskach służbowych w ten sposób, iżby jeden z takich kolejowców był przełożonym lub podwładnym drugiego, albo też, iżby się mieli kontrolować wzajemnie. Rozmysłne przekroczenie niniejszego postanowienia, które dotyczy także kolejowców nieetatowych, będzie karane sposobem dyscyplinarnym⁶.

Nie zawsze jednak sposób rekrutacji pracowników był oceniany pozytywnie:

Kolej tarnowsko-leluchowska.

Jak nam piszą z Tarnowa, jeneralna inspekcja w wyborze urzędników, inżynierów i kierowników zajętych przy budowie kolei tarnowsko-leluchowskiej obeszła się po macoszemu z Polakami i z krajem, w którym buduje się kolej. Wzdłuż całej linii tejże kolei, wśród nader wielkiej ilości urzędników, znajduje się tylko trzech inżynierów, trzech technicznych urzędników, trzech jeometrów i tak zwany *Bauführer* i czterech *Unterbauführerów* a zatem ogółem 11 urzędników z Galicji, o których także niewiadome czy wszyscy mówią po polsku, czy też nie pochodzą tylko „z Galicji”. Główny kierownik czyli naczelnik budowy (*Bauleiter*) jest Niemcem, jego zastępca również Niemcem, a obaj mają siedzibę swoją w Tarnowie, a zatem w mieście, gdzie przecież trzeba umieć po polsku. Czy ta nieznanomość języka polskiego ma być zaletą? czy też ma ona korzystnie wpłynąć na budowę kolei? Wątpimy, lecz

⁵ „Czas”, nr 77 z 6.04.1883 r. (z zasobu Małopolskiej Biblioteki Cyfrowej).

⁶ Ordynacja służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych. Kraków 1913, § 8. Pokrewieństwo i powinowactwo, s. 20–21 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

jeneralna inspekcja zapewne mniemała, że nie znajdzie dość inżynierów krajowych, bo ich nie szukała; a wiemy, że wielu inżynierów Polaków, z świadectwami z udziału w budowie innych kolei, zgłaszało się bezskutecznie. Nie piszemy tych słów wcale z nienawiści lub zawiści przeciw Niemcom, ale bronimy praw kraju naszego, a nadto mamy także na względzie dobro kraju, kolei żelaznej, która nie może na tem zyskać, jeśli urzędnicy prowadzący i dozorujący budowy nie znają języka krajowego.

Podobnie jak z rozdziałem posad inżynierów, inspekcja postąpiła z przyjmowaniem ofert na częściowe budowy. Odstąpiono tu częściowe budowy przeważnie przedsiębiorcom z włoskiego Tyrolu lub Czech. Przedsiębiorcy ci sprowadzili z sobą robotników zagranicznych. W ten sposób roboty ziemne koło kolei nie tylko nie przynoszą zarobku miejscowej ludności, tem bardziej pożądanego, że po przesłorocznym nieurodzaju panuje tu przednówek, ale nadto napływ robotników zagranicznych pommaża nędzę, gdyż od dwóch miesięcy robotnicy ci czekają na rozpoczęcie prac. Budowa więc kolei nie wpływa przeto produkcyjnie na całą okolice, a niemniejsza stąd strata dla kolei. Miejscowi przedsiębiorcy nie byłiby bowiem wystawieni na straty przez opóźnienie rozpoczęcia robót, gdyż robotników mieliby miejscowych. Włosi i Czesi przybyli tutaj z całymi koloniami obcych robotników, co niewątpliwie narazi kolej na wynagrodzenie opóźnienia⁷.

Chcąc pracować w służbie, należało zapoznać się z tekstem przysięgi służbowej i złożyć na dokumencie własnoręczny podpis. Przysięga wiązała kolejarzy do końca pracy na kolei, zaś tajemnica służbowa obowiązywała ich przez całe życie⁸. Tekst przysięgi wg dokumentu z 1898 roku brzmiał następująco:

Austryackie koleje państwowe

Przysięga służbowa.

Przysięgniesz Pan Bogu Wszechmogącemu i przyrzekniesz na swój honor i uczciwość, że będziesz Jego Cesarskiej Mości, Najjaśniejszemu Księcia i Panu, Franciszkowi Józefowi I., z Bożej łaski Cesarzowi Austrii, Apostolskiemu Królowi Węgier, Królowi Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomerji i Illiryi, Arcyksięciu Austrii itd. a po Nim z Najdostojniejszego Rodu Jego i krwi pochodzącym Następcom niezłomnie wiernym i posłusznym.

Przysięgniesz Pan, że niezłomnie będziesz przestrzegał zasadniczych ustaw państwa, że ciążące na Panu z mocy osobnych przepisów obowiązki służbowe sumiennie będziesz wypełniał, przy tem zawsze tylko na najwyższe dobro służby Najjaśniejszego Pana i państwa uważał, że ustawom jakoteż rozkazom swoich przełożonych chętnie będziesz posłusznym, że przy wykonywaniu służby dbać będziesz o oszczędność i że tajemnicę służbową wiernie będziesz zachowywał.

Przysięgniesz Pan dalej, że do przepisów wydanych w celu utrzymaniu porządku, regularności i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a o ile telegrafy kolejowe do przysyłania depesz urzędowych i prywatnych będą używane, także i do przepisów w tym względzie wydanych lub wydać się mających przy swych czynnościach służbowych ściśle się zastosujesz, że wynikające ztąd obowiązki sumiennie wypełniać i w miarę swych obowiązków służbowych nad tem czuwać będziesz, aby do tych przepisów także i każdy inny należycie się zastosowywał.

⁷ „Czas”, nr 132 z 13.06.1874 r. (z zasobu Małopolskiej Biblioteki Cyfrowej).

⁸ Ordynacja służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych. Kraków 1913, § 13. Przysięga służbowa, przypomnienie przysięgi, przyrzeczenie służbowe i przysięga policyjna, s. 24 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

Przysięgniesz Pan także, że do żadnego zagranicznego, polityczne cele na oku mającego towarzystwa ani obecnie nie należysz ani też w przyszłości do takiego towarzystwa należeć nie będziesz.

Przysięgniesz Pan wreszcie, że co do wszelkich spraw dotyczących ruchu kolejowego wojennego, jako też co do wszelkich podręczników do tego ruchu się odnoszących, tudzież zarządzeń ruchowych na wypadek wojny lub mobilizacji wydanych, o których czy to z własnego spostrzeżenia czy też za pośrednictwem innych się dowiesz w obec każdego niezłomną zachowasz tajemnicę i według swych sił i najlepszej wiedzy starać się będziesz wszystkiemu zapobiec, przez co by osoby inne, aniżeli te, które Panu przez przełożonych jako też do tego powołane wskazane będą o tych sprawach względnie podręcznikach i zarządzeniach dowiedzieć się mogły.

„Do tego, co mi właśnie odczytano i co dobrze i dokładnie zrozumiałem, mam i chcę się wiernie zastosować.”

„Tak mi Panie Boże dopomóż!”

(podpis, miejscowość i data)

Skoro już udało się trafić do elitarnego grona kolejarzy:

Każdy etatowy kolejowiec jakoteż wszyscy ochotnicy, dyetaryusze, podurzędnicy nieetatowi, słudzy nieetatowi, manipulantki i robotnicy pełniący służbę na posadach stałych, otrzymują przy wstąpieniu do służby za potwierdzeniem odbioru po jednym egzemplarzu Ordynacyi służbowej⁹, Regulatywu poborów i Porządku ruchu na kolejach. Nadto otrzymać ma każdy kolejowiec etatowy oraz każdy kolejowiec nieetatowy „Przepisy bezpieczeństwa dla personelu kolejowego”, tudzież te instrukcje i specjalne przepisy (Przepisy o egzaminach), jakie mu są potrzebne do wycuczenia się lub do wykonywania służby¹⁰.

§ 22 Ordynacyi służbowej głosił, co następuje:

Kolejowcy mają się obchodzić z sobą w służbie i poza służbą uprzejmie i zgodnie. W wykonaniu służby mają się nie tylko czynnie wspierać nawzajem, ale także jedni drugim dodawać zachęty. Te postanowienia odnoszą się także do kolejowców nieetatowych¹¹.

Kolejowcy mają w stosunkach służbowych z publicznością używającą kolei i z innemi obcemi osobami postępować stanowczo ale uprzejmie. Wybryki publiczności ma każdy kolejowiec powstrzymywać w odpowiedni sposób a w razie naruszenia ogólnych ustaw i rozporządzeń lub też przepisów kolejowych ma bezwarunkowo spełnić swój obowiązek urzędowy lub też donieść o tem władzy.

Kolejowcy mają w wykonywaniu swej służby zachowywać najściślejszą bezstronność, przytem mają się wystrzegać jakiegokolwiek pokrzywdzenia lub osobistego wyróżniania osób trzecich. Nie wolno im też ani bezpośrednio ani pośrednio za swe czynności służbowe przyjmować od stron podarunków lub zapewniać sobie otrzymanie lub obietnicę jakichkolwiek korzyści¹².

9 Ostatni jednolity regulamin dla pracowników kolei państwowych ukazał się w 1913 r. w Krakowie, pod tytułem *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*.

10 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, Kraków 1913, § 17. *Obdzielenie kolejowców instrukcjami*, s. 30 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

11 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, Kraków 1913, § 22. *Wzajemne obowiązki kolejowców względem siebie*, s. 24 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

12 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, Kraków 1913, § 23. *Zachowanie się względem publiczności i § 24. Bezstronność i zakaz przyjmowania podarunków*, s. 36 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

Wymagano bezwzględnej trzeźwości. Kolejarze byli zobowiązani do przynależności do „zakładów i fundacyi humanitarnych istniejących przy c.k. kolejach państwowych a mających za cel zaopatrzenie na wypadek niezdolności do pracy lub na starość, tudzież do kasy chorych”¹³.

A co w wypadku nagłej choroby?

*Jeżeli kolejowiec popadnie w chorobę i z tej przyczyny służby pełnić nie może, to z tytułu tej przeszkody urlopu nie potrzebuje; ma jednak o swem zastąpieniu donieść bezzwłocznie swojemu bezpośredniemu przełożonemu i podać jak długo słabość jego trwać może. Zawiadomienie to należy doręczyć przełożonemu tak wcześnie, aby w razie potrzeby mógł wydać zarządzenia co do zastępstwa w służbie*¹⁴.

3. Powstanie i rozwój społeczności kolejarzkiej miasta

W miarę rozwoju warsztatów, przybywało miejsc pracy, ponadto spora liczba pracowników znajdowała zatrudnienie w służbie ruchu, służbie drogowej i służbie handlowej na podstawie wydanego rozporządzenia od 1.08.1884 r. rozpoczęło funkcjonowanie jedenaście dyrekcji ruchu c.k. kolei państwowych¹⁵, podlegających generalnej dyrekcji w Wiedniu.

Rozporządzenie regulowało organizację kolei państwowych i podział zadań tychże na trzy piony, sankcjonowało język niemiecki jako urzędowy, ale także i język polski jako równoprawny na terenie Galicji.

Miejscową służbę ruchu na kolejach, zorganizowaną ze względu na potrzeby miejscowe i w ogóle z oddzieleniem od siebie trzech głównych gałęzi służby, sprawować będą następujące w hierarchii najniższe czynniki:

- a) służbę nadzorczą, jakoteż służbę konserwacji kolei i budowniczą dla tych budowli, dla których osobne zarządy budownicze nie są ustanowione, wydziały konserwacji kolei;
- b) służbę obrotową i handlową, stacje (przystanki), z których ważniejsze zwać się będą: „c.k. Urząd ruchu kolei” i otrzymają szerszy zakres działania;
- c) służbę pociągową i warsztatową, po części zarządy palarni, po części zarządy warsztatów.

Oprócz wydziałów konserwacji kolei ustanowione być mogą do kierowania nowymi budowlami na kolejach żelaznych, na których Rząd ruch utrzymuje, osobne urzędy techniczne (wydziały, zarządy budownicze).

Językiem służbowym zarządu kolei żelaznych rządowych jest niemiecki.

Ten język mianowicie używany będzie w całej wewnętrznej służbie, jakoteż do korespondencji wszystkich czynników zarządu kolei rządowych między sobą. Wszystkie czynniki

13 *Ordynacja służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*. Kraków 1913, § 37. Uczestnictwo w zakładach humanitarnych, s. 48 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

14 *Ordynacja służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, Kraków 1913, § 55. *Choroba*, s. 62 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

15 Utworzono wtedy C.K. Dyrekcje Ruchu: Wiedeń, Linz, Innsbruck, Bielsk, Budejovice, Pilzno, Praha, Kraków, Lwów, Polje i Split.

zarządu kolei rządowych korespondować mają z Władzami wojskowymi i cywilnymi w języku niemieckim.

Ustanowione jednak w Galicji dyrekcje ruchu kolei żelaznych, jakoteż urzędy im podlegające w tymże kraju, mają stosownie do obowiązującego tamże rozporządzenia ministerjalnego z dnia 6 czerwca 1869, wydanego na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 4 czerwca 1869, używać polskiego języka do korespondencji z rządowemi niewojskowemi Władzami, urzędami i sądami krajowemi, jakoteż z tamtejszemi władzami i czynnikami autonomicznymi. Postanowienie to nie stosuje się do wzajemnych stosunków rzeczonych Dyrekcyj ruchu kolei żelaznych i niższych urzędów między sobą albo z urzędami i czynnikami służby pocztowej i telegraficznej w kraju będącemi.

Na podania i odezwy stron lub Władz i czynników autonomicznych, nadchodzące do ruchu kolei żelaznych a napisane w jednym z języków publicznie używanych w tych częściach kraju, w których leżą przestrzenie kolei, Dyrekcyi ruchu wydzielone, odpowiadać trzeba w tym samym języku.

Wszelkie uwiadomienia przeznaczone dla publiczności (obwieszczenia, napisy, okólniki itp.) wydawane będą w języku niemieckim i w tym, który w kraju jest publicznie używany.

Do porozumiewania się z publicznością będzie służył język niemiecki i język w kraju publicznie używany podług tego, czy zapytanie lub wyjawienie myśli, wymagające odpowiedzi, uczyniono w jednym lub drugim języku¹⁶.

W związku z likwidacją warsztatów w Starym Zagórze, w 1892 r., około 400-tu pracowników przeniesiono służbowo do Nowego Sącza, zwiększając tym samym załogę warsztatów do ponad 500 osób. Jednocześnie znacznie wzbogaciło się życie kulturalne, gdyż przybywający ze Starego Zagórze, przywieźli ze sobą instrumenty muzyczne, dając załazek działającej do pocz. lat 90. XX w. dętej orkiestry nazwanej po założeniu Orkiestrą Pracowników Cesarsko-Królewskich Warsztatów Kolei Wschodniej a funkcjonującej pod oficjalną nazwą „Wydział Muzyki Robotników CK Kolei w Nowym Sączu”. Orkiestra do 1907 r. odbywała swe próby w pomieszczeniu dzierżawionym od SKZ „Siła” lecz kiedy otwarto „Dom Robotniczy”, wybudowany społecznie ze składek kolejarzy, pomieszczenie znalazła tam również orkiestra. Założycielem i pierwszym prezesem orkiestry był Piotr Ekiert, a pierwszym dyrygentem został Kazimierz Kirschanek. W 1908 r. zastąpił go Jan Jelinek. W niedługim czasie, zespół stał się przodującą orkiestrą w mieście, przygrywając na organizowanych w mieście, modnych wówczas festynach, loteriach fantowych, zabawach i koncertach w salach i na wolnym powietrzu. Repertuar wykonywanych utworów stawał się z czasem coraz większy i bardziej urozmaicony. Przy okazji gromadzono z trudem środki na działalność – zakup nowych i konserwację starych instrumentów, nuty, wyposażenie lokalu. W 1910 r. orkiestra grała na uroczystości odsłonięcia pomnika grunwaldzkiego w Krakowie.

Dla pracowników kolei, zwłaszcza po zrealizowanych rozbudowach Warsztatów i sprowadzeniu robotników z rodzinami z warsztatów w Zagórze, władze ko-

¹⁶ *Dziennik Ustaw Państwa dla Królestw i Krajów w Radzie Państwa Reprezentowanych, 1884 poz.103. (z zaskonu Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).*

lejowe (*k.k. Staatseisenbahn-Verwaltung*) wybudowały w latach 1890-1892 kosztem 423.300 fl. największe osiedle robotnicze w Galicji, nazwane Kolonią Kolejową (*Arbeiter-Colonie*)¹⁷. W skład tego założenia urbanistycznego weszły 82 dwurodzinne, parterowe domy („bliźniaki”), 14 czterorodzinnych domów piętrowych i dwa szeregowe, po 3 domy w szeregu, piętrowe domy wielorodzinne, w których pierwotnie były 24 apartamenty dla urzędników kolejowych¹⁸.



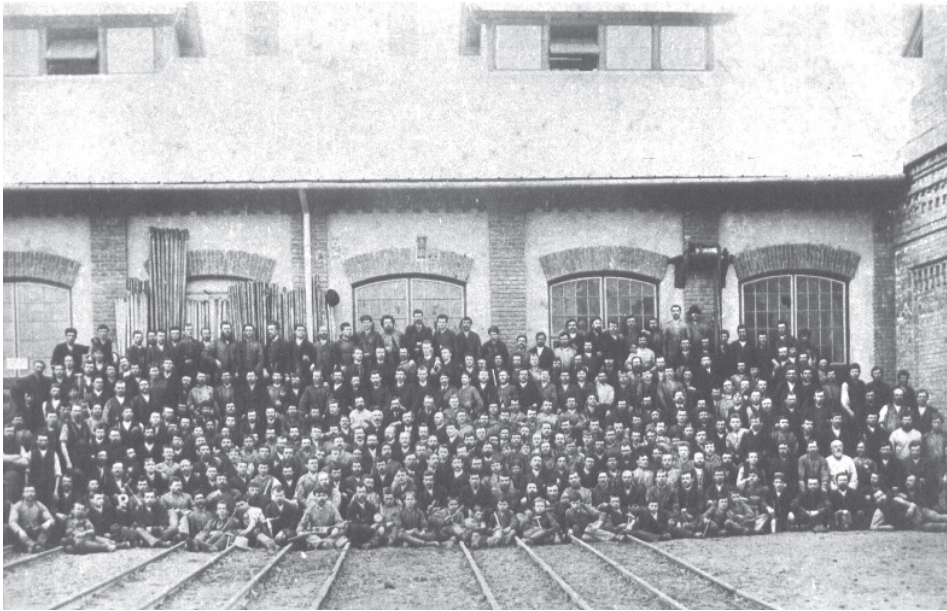
Fot. 2. Widok spomiędzy domów Kolonii Robotniczej na kaplicę pw. św. Elżbiety – w budowie (rok 1898)

Źródło: Ze zbioru parafii pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Nowym Sączu

Kolejarze stanowiący większość społeczności robotniczej Nowego Sącza, byli grupą świadomą swych celów socjalnych i politycznych, tworząc dobrze zorganizowane środowisko. W 1892 r. powstało tutaj z inspiracji kolejarzy Stowarzyszenie Kształcząco-Zapomogowe „Siła”. SKZ „Siła” posiadało swój chór. Demonstrację pierwszomajową urządzono w Nowym Sączu już w 1890 r., chociaż sądecka komórka Polskiej Partii Socjalno-Demokratycznej Galicji powstała w 1891 r. W 1906 roku kolejarze założyli CK Towarzystwo Śpiewackie Robotnicze „Echo”. Zespoły muzyczne uczestniczyły czynnie w wielu ważnych dla mieszkańców miasta wydarzeniach kulturalnych i patriotycznych.

17 *Beschreibender Katalog des k.k. historischen Museums der österreichischen Eisenbahnen*, Wiedeń 1902, s. 426.

18 Było to łącznie 220 mieszkań w domach parterowych i piętrowych oraz 48 mieszkań w dwóch domach szeregowych.



Fot. 3. Pracownicy CK Warsztatów Kolei Wschodniej w Nowym Sączu ok. 1890 roku
Fot. ze zbioru Leszka Zakrzewskiego

W 1894 r. powstało miejscowe koło Stowarzyszenia Zawodowego Robotników i Służb Kolei Państwowych w Austrii, a we wrześniu tegoż roku zwołano w Nowym Sączu IV Zjazd Socjaldemokratycznej Partii Galicji. W 1898 r. kolejarze założyli pierwszą w Galicji robotniczą spółdzielnię spożywców pod nazwą Stowarzyszenie Konsumpcyjne Kolejarzy „Samopomoc” (zwane potocznie „Konsumem”), mającą na celu walkę z drożyzną i zaopatrywanie mieszkańców kolonii kolejowej w tanie produkty żywnościowe. SKK, wspierało działalność kulturalno-oświatową, m.in. oddział Uniwersytetu Ludowego im. Adama Mickiewicza, bibliotekę, orkiestrę, fundusze Polskiej Partii Socjalno-Demokratycznej Galicji.

W 1901 r. zawiązał się Komitet Budowy „Własnego Domu”, ale już od 1895 r. gromadzono powoli fundusze na ten cel. W kwietniu 1906 r. przystąpiono do kopania fundamentów pod budynek. Entuzjazm robotników był tak wielki, że w pierwszych dniach budowy do prac ziemnych stawilo się około 200 osób. Całość prac przy budowie wykonywali wyłącznie społecznie pracownicy warsztatów.

15.08.1907 r. otwarto uroczyste „Dom Robotniczy”, który w krótkim czasie stał się ośrodkiem życia politycznego i społeczno-kulturalnego w mieście, znalazło tu stopniowo siedzibę 10 stowarzyszeń robotniczych z terenu miasta, chór, orkiestra, czytelnia. Budynek posiadał dużą salę teatralną (działał teatr amatorski), w której w 1913 r. uruchomiono kino oraz pomieszczenia klubu robotniczego ze stołem bilardowym¹⁹. W pomieszczeniach na strychu budynku, już w latach 1909-

19 H. Dobrowolski, *Ruch socjalistyczny w Nowym Sączu (1890–1918)*, „Rocznik Sądecki”, t. IX: 1968, s. 151-159; także H. Kramarz, *Życie polityczne i ruch niepodległościowy*, [w:] *Dzieje miasta Nowego Sącza*, t. II, s. 595-597.

1910 ćwiczyły konspiracyjne „szóstki” Związku Walki Czynnej, były prowadzone tajne wykłady i ćwiczenia, a także gromadzono karabiny i bagnety. W 1914 r. na strychu prowadził ćwiczenia w strzelaniu Związek Strzelecki („Strzelec”), w sali odbywały się obrady i odczyty na tematy patriotyczne. W lokalu Związku Zawodowego Maszynistów, kursy „samarytańskie” dla pań zrzeszonych w Komitecie Kobiet Polskich, jeszcze przed wybuchem wojny, prowadził dr Dudziński przy współudziale dr. Kozaczki i dr. Ameisena²⁰.



Fot. 4. Kolejarze podczas wybierania ziemi pod fundamenty Domu Robotniczego (rok 1901)

Fot. ze zbioru L.Zakrzewskiego

W 1910 r. powstał najstarszy robotniczy klub sportowy na terenach polskich „Sandecja” z sekcją piłkarską. Do 1914 r. rozgrywano mecze z zespołami z Tarnowa, Mszany Dolnej, Starej Lubowli.

19.04.1912 r. powołano do życia Towarzystwo Kredytowe Robotnicze, zajmujące się udzielaniem pożyczek i prowadzeniem rachunków oszczędnościowych robotnikom warsztatów (Towarzystwo Kredytowe Robotnicze przemianowano na mocy ustawy o spółdzielniach w 1922 r. na Spółdzielnię Kredytową Robotniczą, do 1930 r. zajmującą lokal w „Domu Robotniczym”, a później we własnym lokalu przy ul. Batorego 78, przekształconą następnie w 1957 r. na Gminną Kasę Spółdzielczą, aby ostatecznie stać się Bankiem Spółdzielczym, nie mającym już nic wspólnego z kredytowaniem robotników zakładu). Ruch socjalistyczny był bardzo silny wśród robotników kolejowych, ścierali się z Jezuitami pracującymi w kościele kolejowym. Ci ostatni corocznie przeprowadzali w czasie postu rekolekcje

20 J. Krupa, *Zarys pracy niepodległościowej w Nowym Sączu*, Nowy Sącz 1939 s. 28.

w swoim kościele tak dla starszych, jak i dla dzieci. W roku 1909 urządzili socjaliści wśród kolejarzy także swoje rekolekcje. Zaprosili z przemówieniami Ignacego Daszyńskiego, wodza polskiego socjalizmu i Kazimierza Kaczanowskiego, jednego z głównych działaczy socjalistycznych, dziennikarza i publicystę. Dyskusja między amboną i politycznym podium wyjaśniała kolejarzom dużo spraw. Szkoda tylko, że nie zawsze prowadzona była na odpowiednim poziomie. Wystąpienia socjalistów w gazetach przeciw jezuitom zawierały najczęściej więcej nienawiści niż nagannych a prawdziwych faktów. Jezuićcy zaś kaznodzieje widzieli u socjalistów tylko antyklerykalizm i antyreligijność.



Fot. 5. Pożegnanie inż. Soika przez kolejarzy (rok 1912)

Źródło: *Nowości Ilustrowane*

4. Okres I wojny światowej

Od 1906 r. naczelnikiem Warsztatów był st. inspektor kolei, inż. Henryk Suchanek, który kierował nimi aż do 1920 roku, kiedy to awansował i przeszedł do pracy w DOKP Kraków, a następnie do Ministerstwa Kolei w Warszawie. Henryk Suchanek był poza tym działaczem społecznym (prezesem Oddziału „Beskid” Towarzystwa Tatrzańskiego w Nowym Sączu w latach 1913-1914, gdzie należał do najaktywniejszych „znakarzy” wytyczających i oznakowujących trasy turystyczne w Beskidzie Sądeckim), wiceprezesem Koła Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, działaczem konspiracji niepodległościowej, współzałożycielem sądeckiej komórki Polskiej Organizacji Wojskowej w 1918 r. Pełnił także funkcję delegata Wydziału Krajowego we Lwowie do Wydziału w Nowym Sączu, zarządzającego szkołą przemysłową uzupełniającą (w okręgu państwowym XII a), na miasto Nowy Sącz.



Fot. 6. St. inspektor kolei inż. Henryk Suchanek
Fot. ze zbioru Jerzego Gیزی

Po ogłoszeniu mobilizacji i wybuchu wojny, pierwsi na rozkazy z Krakowa zareagowali członkowie Drużyny Strzeleckich. W dniu 3.08.1914 r. o godz. 1.00 w nocy, towarowymi wagonami, wyruszyło z sądeckiego dworca kolejowego do Krakowa 56 ochotników pod dowództwem Alfreda Grefnera (ps. „Radwan”), czyli sądecka X Drużyna Strzelecka²¹.

Trzy dni później, w dniu 6.08.1914 r. o godz. 1.00 pociągiem osobowym, wyruszyło stąd do Krakowa 96 ochotników ze Związku Strzeleckiego („Strzelca”) pod dowództwem Kazimierza Pierackiego. *Na stacyi pożegnał ich p. Mędlarski, muzyka kolejowa odegrała wieniec pieśni polskich, a panie obrzuciły odjeżdżających kwiatami, któremi udekorowano też pociąg [...]*”²²

Niektóre źródła podawały, że Komisariat Legionów Polskich z Nowego Sącza, kierowany przez architekta Józefa Wojtygę, wysłał do Krakowa na przełomie 1914/1915 roku ponad 1000 ochotników, wyposażonych w odzież i żywność; ochotnicy ci w znacznej większości wyruszyli na wojenne drogi z sądeckiego dworca²³. Samo TG „Sokół” zmobilizowało i wysłało do Legionów Polskich 98 ochotników, którzy 14.09.1914 r. wyruszyli do Krakowa pod dowództwem druha Wacława Rozwadowskiego.

W początkach wojny, we wrześniu 1914 r. dla potrzeb świeżo formowanych Legionów Polskich, w ciągu półtora tygodnia, Warsztaty Główne wykonały 1000 łopatek polowych i kilkaset plecaków. W czasie wojny na terenie zakładu urządzono skład ubrań, czapek i fałszywych dokumentów, szczególnie przydatnych po kryzysie przysięgowym, ukrywano także legionistów, rejestrując ich jako pracowników Warsztatów.

21 Skruszyła A., *W przededniu wojny [w:] Legioniści w Nowym Sączu. Pamiątka wydana z okazji pobytu żołnierzy polskich w Nowym Sączu w latach 1914-1917*; pod red. T. Zubrzyckiego i P. Lundy, Nowy Sącz 1917, s. 7; Krupa J., op. cit., s. 41-42.

22 Skruszyła A., op. cit., s. 8; Krupa J., op. cit., s. 42.

23 Skruszyła A., op. cit., s. 8.

Przez nowosądecki dworzec przewijały się rzesze wojska, przewożonego całymi transportami jak i pojedynczy żołnierze zdążający do swoich jednostek. Z frontu nadjeżdżały pociągi sanitarne z rannymi, wiezionymi do szpitali w głębi kraju. Celem zapewnienia aprowizacji i umożliwienia zakupu niezbędnych towarów spożywczych jak i drobnej galanterii bez konieczności opuszczania terenu dworca, w gronie urzędników kolei i Warsztatów Głównych zrodziła się myśl wybudowania na pierwszym peronie dworca „Herbaciarni Czerwonego Krzyża”. W drewnianym bufecie postawionym w bramie wejściowej do głównego hallu dworca, na peronie pierwszym, wyposażonym w stół, kilka krzeseł, samowar i szklanki, od dnia 2.09.1914 r. rozpoczęły dyżury panie z *kół oficerskich i urzędniczych*. Na czele akcji stanął komitet ze starszym radcą kolei państwowych Henrykiem Suchankiem – naczelnikiem c.k. Warsztatów Głównych Kolei Wschodniej jako przewodniczącym. Zastępcą została Albina Małecka, zarządcą Bronisław Romański – *oficyał* c.k. kolei państwowych. W pierwszym składzie komitetu znaleźli się: Antoni Lewicki – radca c.k. kolei państwowych, Konstanty Heumann – starszy rewident c.k. kolei państwowych, Antoni Firich – *adjunkt* maszyn c.k. kolei państwowych i Józef Nowak – majster c.k. kolei państwowych²⁴. Zbierano datki i produkty żywnościowe. Wśród ofiarodawców znalazły się okoliczne wsie: Gołkowice Polskie i Niemieckie, Gaboń, Skrudzina – na kwotę szacowaną na 4620 koron. Przerwała działalność podczas inwazji rosyjskiej, by wznowić ją po odejściu Rosjan. Kiosk na dworcu przyniósł przez półtora roku istnienia 103 536 koron i 56 halerzy dochodu. Sprzedawano żywność i drobne wyroby galanteryjne po atrakcyjnych cenach – wyłącznie zdrowym żołnierzom. Kiosk na dworcu przyniósł przez półtora roku istnienia 103 536 koron i 56 halerzy dochodu. Ranni i chorzy otrzymywali żywność bezpłatnie. Sprzedawano także drewniane kule i laski, których 300 sztuk dostarczył hr. Stadnicki, 400 Zygmunt Ader z Jazowska, 500 sztuk Szkoła Przemysłu Drzewnego z Zakopanego, 200 sztuk Zakład Św. Elżbiety w Podgórzu, 1150 sztuk redakcja *Breslauer General-Anzeiger*, 100 sztuk ochotnicza straż ogniowa w Prosnitzu, zaś resztę (do łącznej ilości 4200 szt.) dostarczyli kolejarze sądecki. Herbaciarnia wydawała wszystkim przejeżdżającym żołnierzom herbatę, chleb, kiełbasę i papierosy. Szczególnie nasiliło się to podczas przygotowań i w trakcie ofensywy majowej 1915 r. – w ciągu jednej z nocy wydano 2400 litrów herbaty! Panie dyżurowały na zmiany co dwie – trzy godziny. Zaangażowane były wszystkie członkinie Ligi Kobiet, żeńska drużyna harcerska, ale także i panowie Nowak, Szopiński, Jungermann i Zajac. Herbaciarnia przerwała działalność podczas inwazji rosyjskiej (19.11.1914 r.), by wznowić ją po odejściu Rosjan. Została zlikwidowana wraz z innymi organizacjami i dziełami jesienią 1917 r.²⁵

Spis pań, które bezpłatnie dobrowolnie pełniły służbę w Herbaciarni Czerwonego Krzyża w Nowym Sączu w czasie od 2 września 1914 r. do 2 września 1915 r. zawiera 75 nazwisk a znalazły się wśród nich – nauczycielki, żony wojskowych i kolejarzy

24 *Sprawozdanie Herbaciarni Czerwonego Krzyża na dworcu kolejowym w Nowym Sączu 1914-1915*. Nowy Sącz 1915, s. 23-28.

25 J. Krupa, op. cit., s. 66-68.

(radców, podmajstrzych, maszynistów, asystentów maszyn, rewidentów), uczen-nice seminarium, gimnazjum, a nawet uczennica V klasy szkoły wydziałowej²⁶.

W pomieszczeniach dworca kolejowego działał „pawilon Czerwonego Krzyża” dysponujący minimum pięcioma łózkami²⁷.



Fot. 7. Herbaciarnia Czerwonego Krzyża na peronie sądeckiego dworca

Fot. ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu. Sygn. AF/2314

Ta herbaciarnia oddała swego czasu poważną usługę żołnierzom Legionu Wschodniego, których po rozwiązaniu tego Legionu przewożono pod silną strażą wojsk austriackich przez Nowy Sącz w drodze na miejsce internowania pod Rabkę i Mszanę Dolną. Personel herbaciarni widział wówczas tragiczne sceny związane z przewożeniem Legionistów, gdy ci po trzydniowym głodzie w Stróżach domagali się na dworcu nowosądeckim z zamkniętych wagonów chleba i wody. Zawisła wówczas nad dworcem tragiczna chwila, gdy polska służba kolejowa zdecydowana była, wobec oporu komendanta pociągu, przemocą otworzyć wagony i posilić zamkniętych w nich legionistów. Udało się jednak dzięki interwencji inż. Suchanka uzyskać zezwolenie komendanta pociągu na otwarcie wagonów i zażegnać konflikt. Herbaciarnia dostarczyła wówczas legionistom chleba, wędlin, papierosów itd. Na widok zmizerowanych i wyczerpanych legionistów w wieku od lat 15 – 60 służba

²⁶ Sprawozdanie Herbaciarni, op. cit., s. 23-28.

²⁷ J. Krupa, op. cit., s. 50.

kolejowa zaciskała pięści, patrząc bezsilnie na uzbrojone stráže austriackie, eskortujące pociąg, któreby chętnie rozbroiła, by uwolnić legionistów²⁸.

Rosyjska ofensywa i zajęcie Nowego Sącza 19.11.1914 r. nie zaskoczyła załogi warsztatów. Pod kierownictwem inż. Suchanka, uprzedzając wkroczenie Rosjan do miasta, przeprowadzono demontaż co cenniejszych urządzeń i wraz z materiałami i narzędziami ukryto je przed najeźdźcą. Część wyposażenia została ewakuowana, podobnie jak i taboru kolejowego, który wywożono linią Kolei Transwersalnej do Suchej. Po klęsce Rosjan w operacji limanowsko-łapanowskiej i odzyskaniu miasta przez wojska austro-węgierskie z udziałem polskich legionistów 12.12.1914 r., przystąpiono natychmiast do kompletowania wyposażenia zakładu.

Niedobór pracowników powoływanych do c.k. armii spowodował konieczność zatrudnienia kobiet do prac w warsztatach, co raczej kojarzy się nam z okresem II wojny światowej.



Mobilizacja kobiet: Kobiety przy pracy w warsztatach kolejowych w Nowym Sączu.

Fot. 8. „Mobilizacja kobiet: Kobiety przy pracy w warsztatach kolejowych w Nowym Sączu”

Źródło: „Nowości Ilustrowane”, nr 27 z 1 VII 1916 r.

Sąddecki kolejarze, stanowiący liczną grupę mieszkańców miasta, brali udział we wszelkich działaniach obywatelskich, które miały miejsce podczas całej wojny. Od praktycznie początków swojej pracy stanowili zorganizowaną społeczność, wśród której szerzyły się popularne wówczas poglądy socjalistyczne. Socjalizm w wydaniu galicyjskim był z natury rzeczy, z powodu religijności tutejszych robotników, mniej radykalny aniżeli europejski. Znamienne też, że Ignacy Daszyński [bywał gościem u sądeckich kolejarzy – przyp. aut.] – przywódca PPSD – zwracał się do robotników: „Niech będzie pochwalony Jezus Chrystus” oraz „Szczęść Boże” i –

28 Benisz A., *Przeżycia legionisty*, Dąbrowa Górnicza 1934, s. 44.

jak napisano: „Choć wadził się z duchowieństwem, nie widział w Kościele wroga, tak jak liczni socjaliści europejscy”²⁹.

Jedną z pamiątek aktywności kolejarskiej tamtego czasu stanowi posąg Jezusa Chrystusa w typie Serca Jezusa, niosącego krzyż. Kiedy Rosjanie zbliżali się do miasta, wicesuperior wspólnoty oo. Jezuitów posługujących w kościele „kolejowym” o. Józef Hrubant zaproponował na ambonie, by oddać się w opiekę Najświętszego Serca Pana Jezusa. Pobyt Rosjan nie spowodował w Nowym Sączu większych strat, stąd też kolejarze, w dowód wdzięczności za opiekę ufundowali w 1916 r. pomnik. Został ustawiony na placu kościelnym od strony ulicy Batorego, jako wotum za ocalenie miasta podczas jego zajęcia przez wojska rosyjskie w grudniu 1914 r. Figurę wyrzeźbił kamieniarz Stanisław Piątkiewicz z Sanoka i została ona ustawiona na wzgórku z nieciosanego kamienia (wyższym niż obecnie). Poświęcił ją uroczystie o. Józef Hrubant SI w dniu 24.10.1916 r.³⁰



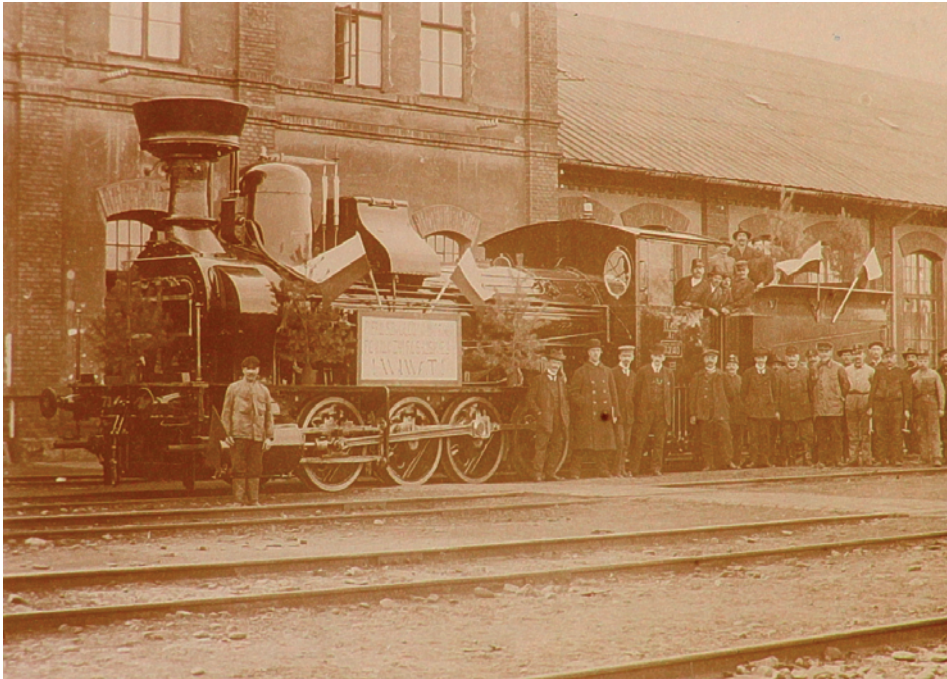
Fot. 9. Figura Chrystusa dźwigającego krzyż – wotum ufundowane przez kolejarzy za uratowanie miasta przed najazdem Moskali (rok 1916)

Źródło: Ze zbioru parafii pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Nowym Sączu

29 Chwalba A., *Historia Polski 1795–1918*, Kraków 2001, s. 522.

30 Zakrzewski L., *Kościół kolejowy i parafia Najświętszego Serca Pana Jezusa w Nowym Sączu – vademecum*. [w:] Migrała L., Zakrzewski L., *Kościół kolejowy i parafia Najświętszego Serca Pana Jezusa w Nowym Sączu*, Nowy Sącz 2007 (ISBN 978-83-926339-0-7), s. 131.

Kolejarze tutejsi wykazywali w okresie zaborów wiele patriotyzmu i poświęcenia, pomimo bardzo trudnych i uciążliwych warunków służbowych. Maszyniści w czasie I wojny światowej pełnili służbę jeżdżąc po 20 godzin na dobę, śpiąc w czasie postojów na parowozach, byli licho dożywiani i nieodpowiednio ubrani, pełnili swą służbę wśród mrozów w zimie, bez szemrania i narzekania, w mocnym przekonaniu, że pracują dla przyszłej Polski. To samo odnosi się do służby ruchu i służby drogowej, która niejednokrotnie zastępowała służbę kolei wojskowej na przedpolach bojowych. Pracownicy warsztatów musieli dniem i nocą naprawiać zniszczone i uszkodzone od obstrzałów parowozy i wagony, a brak odpowiednich materiałów, maszyn i narzędzi utrudniał im bardzo pracę³¹.



*Fot. 10. Grudzień 1914 r. Pierwszy parowóz wyremontowany w wyzwolonym od Rosjan Nowym Sączu
Napis na parowozie: „Pierwsza kolejowa maszyna po inwazyi rosyjskiej. Wiwat!”.*

*Parowóz 73.40 (Krauss-Linz nr fabr. 1684/1886; po I wojnie światowej na PKP jako Tp15-21;
zezłomowany ok. 1936 r.)*

Fot. ze zbiorów Leszka Zakrzewskiego

Kolejarze sądecki włączyli się do pracy niepodległościowej. Impulsem był pobyt polskich legionów w grudniu 1914 r. w Nowym Sączu. Kolejarze opodatkowali swoje pensje na 1% przeznaczony na fundusz legionowy. Ponadto 10% dochodów z biletów na seanse filmowe kina „Wiedza”, działającego od 1913 r. w Domu Robotniczym, przekazywano także na cele legionowe. Kolejarze gromadzili także ekwipunek dla ochotników³².

31 Romańscy Z i R., *Z przeszłości kolejnictwa w Nowym Sączu (wspomnienia)*, „Rocznik Sądecki”, t. 15-16, Nowy Sącz 1974-77, s. 455.

32 J. Krupa, op. cit., s. 28; zob. też: Nemo, *Działalność kolejarzy [w:] Legioniści w Nowym Sączu*, s. 79.



Fot. 11. Legioniści z 2 batalionu 1 pułku Legionów Polskich na kwaterze w Domu Robotniczym w Nowym Sączu przed głównym wejściem 18.12.1914 r.

Pocztówka archiwalna

W kasynie urzędników kolejowych, staraniem „Komitetu Opieki nad Byłymi Legionistami”, któremu przewodniczyła pani Bielewiczowa, w grudniu 1916 r. zorganizowano opłatek dla legionistów³³.

Mocnym akcentem obecności legionowej w Nowym Sączu był udział legionistów (żołnierzy byłych już Legionów – przekształconych w Polski Korpus Posiłkowy) w uroczystościach z okazji proklamowania niepodległości Polski – ogłoszenia tzw. Aktu 5 listopada.

Zacny komendant szpitala dr. Sikorski, oraz porucznik 32 pułku obrony krajowej Bielański przyszli legionistom z pomocą. Kolejarze znowu ofiarowali chorągiew z Białym Orłem, specjalnie na ten cel sporządzoną. Sformował się pluton jazdy z trzydziestu ułanów i artylerzystów złożony i honorowy pluton piechoty w pełnym rynsztunku. Pochód zbierał się przed dworcem kolejowym.

Tam zebrali się kolejarze, skautki, uczniowie i uczennice szkół średnich i ludowych, korporacje i stowarzyszenia. Towarzyszyły pochodowi dwie muzyki: 13 pułku piechoty i kolejowa. Skautki niosły portret komendanta Piłsudskiego zieloną przystrojony. Przy szpitalu potoczyli się z pochodem legionistów z muzyką 32 pułku sądeckiego na czele i wysunęli się na jego czoło.

Major dr. Sikorski, który nie tylko wystarał się dla legionistów o broń, konie, siodła, oraz kilkadziesiąt pochodni, zajął się nadto uszykowaniem pochodu. Pochód posuwał się ulicami Grodzką, Jagiellońską i Rynkiem. Na czele pochodu jechał chorągwy i dwaj trębacze, za nimi pluton kawalerii legionowej, następnie pluton honorowy

33 T. Sas, *Legioniści w Nowym Sączu* [w:] *Legioniści...*, s. 92.

piechoty, dalej muzyka 13 pułku, za nią legionści ze swoimi oficerami w pierwszej czwórce. A dalej skautki, kolejarze, stowarzyszenia, wszystko to przeplatane muzykami. Słowem rozwinął się pochód, jakiego miasto jeszcze nie widziało. Szpaler tworzyli żołnierze 13-go i 32-go pułku piechoty – Polacy. Szedł pochód z mnogimi transparentami, na których widniały napisy: »Niech żyje niepodległa Polska !«, »Niech żyje armia polska!«, szedł poważny i skupiony, tak jak poważną była owa niezapomniana, uroczysta chwila. I widziałeś w tym pochodzie wszystkie stany urzędników, kupców, rękodzielników, robotników i włościanstwo z najbliższej okolicy, a pośrodkiem, przy pochodni blaskach, szły karne szeregi legionowego żołnierstwa. Trębacze grali pobudkę legionową – lud z miłością niestychaną spoglądał na tych w snach wymarzonych, tak ukochanych żołnierzy swoich, własnych, bo polskich. Oni szli twardym, miarowym krokiem, a kwiaty sypały się im pod nogi. I zrywały się grzmiące okrzyki, witające tych żołnierzy:

- Niech żyją legionści!
- Niech żyje wojsko polskie!

Gdy pochód zatrzymał się przed gmachem Starostwa, muzyka wojskowa odegrała wieniec pieśni polskich, poczem starosta p. radca Strzelbicki w podniosłych słowach omówił ważność chwili. Po odegraniu »Jeszcze Polska nie zginęła«, oraz hymnu ludów, posunął się pochód ku Rynkowi, gdzie obie muzyki wojskowe odegrały naprzemian znowu wieniec pieśni polskich, hymn ludów, hymn niemiecki i »Jeszcze nie zginęła«.

Nagle z balkonu ratusza rozległ się okrzyk:

- Niech żyje wolna i niepodległa Polska!

Kilkunastotysięczny tłum, dokoła ratusza zebrany, powtórzył ten okrzyk z takim zapalem, że echo pobiegło aż hen w góry, wieńcem otaczające stary gród dokoła, a stare dęby odpowiedziały poszumem swoim: – Gorąca miłość Ojczyzny doprowadziła was do celu....

Z Rynku udał się pochód, przy dźwiękach kapel, grających narodowe pieśni, ulicami Jagiellońską i Długosza na plac kolejowy, gdzie został rozwiązany.

Komitet Obchodu Narodowego urządzający uroczystość, wysłał do Komendanta Piłsudskiego depeşe, w której prosił go o przybycie na dzień 12-go listopada do Nowego Sącza. W odpowiedzi otrzymał telegram następującej treści:

Kraków II/XI 1916.

Za zaproszenie na obchód serdecznie dziękuję, być na nim niestety nie mogę z powodu niezdrowia. Tradycja bojów pod Nowym Sączem żyje zawsze w I-ej Brygadzie, łącząc się z serdeczną wdzięcznością dla mieszkańców miasta, za wzruszające przyjęcie, jakiego doznaliśmy po odparciu inwazyi.

Józef Piłsudski.



Fot. 12. Konny poczet sztandarowy legionistów polskich (ze sztandarem przygotowanym przez sądeckich kolejarzy) na dziedzińcu koszar 32 pp Landwehry przed uroczystościami 12.11.1916 r. z okazji proklamowania niepodległości

Fot. ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu. Sygn. AF/1452

12.11.1916 roku, w drugim dniu uroczystości rozpoczęto Mszą św. w kościele farnym, celebrowaną przez ks. infułata Alojzego Góralika z płomiennym kazaniem wygłoszonym przez o. Mielocha SI. Obecni byli miejscy rajcy, członkowie stowarzyszeń, oficerowie legionowi, liczni obywatele miasta i okolicznych wiosek, a także weterani 1863 r. Zakończono uroczystym „Te Deum...”, po czym wszyscy udali się na Rynek, gdzie uformowano kilkunastotysięczny pochód. Na czele konny oddział legionistów ze sztandarem, piechota, powstańcy 1863 r., urzędnicy państwowi, stowarzyszenia, uczniowie szkół i pozostali uczestnicy manifestacji. Miasto było przystrojone flagami w barwach narodowych – najczęściej czerwone pola flagi znajdowały się w górnej części flag...

Pochód po okrążeniu plant miejskich, od ulicy Długosza wszedł bramą na teren plant i zgromadził się wokół pomnika Mickiewicza, gdzie przygotowano mównicę.

Po odegraniu i odśpiewaniu przez tłumy kilku patriotycznych pieśni przemówił int. p. Lewicki, reprezentant Komitetu Narodowego, który w pięknej przemowie podniósł znaczenie obecnej podniosłej chwili i wskazywał środki potrzebne do uzyskania lepszej przyszłości. Drugi z kolei przemawiał obywatel Adam Benisz, sierżant I-go pułku Legionów, jako ostatni zabrał głos p. Władysław Strowski, weteran z 1863 roku. Po odegraniu przez muzykę »Jeszcze Polska nie zginęła«, tłumy rozeszły się, zaś członkowie Rady miejskiej i zaproszeni goście udali się na uroczyste posiedzenie Rady miejskiej³⁴.

W sierpniu 1917 r. pod szyldem „Straży Obywatelskiej” zawiązała się w mieście komórka Polskiej Organizacji Wojskowej, gdzie wśród założycieli był naczelnik Suchanek i działacze związkowi z Warsztatów. Centrum dowodzenia organizacją znajdowało się w Domu Robotniczym (tam pod sceną zorganizowano

³⁴ Obchód proklamowania Niepodległej Polski w Nowym Sączu 5. Listopada 196. Broszura wydana na pamiątkę uroczystego obchodu w dniach 11 i 12 listopada 1916. Pod red. T. Zubrzyckiego, Nowy Sącz 1917 r.

także magazyn gromadzonej broni i amunicji), a jej pracami kierował komendant obwodu nowosądeckiego Bronisław Pieracki. W listopadzie 1917 r. ukrywało się tu także kilkudziesięciu legionistów, którzy zostali internowani w obozie w Huszt a stamtąd dzięki akcji sądeckiej POW (kolejarze kierowani przez Stanisława Knispla i Jana Popardowskiego), kiedy uciekinierów załadowanych do wagonu towarowego, zaadresowano jako specjalną, cenną przesyłkę do magazynów w Nowym Sączu, dzięki czemu po błyskawicznym dotarciu do Nowego Sącza, ulokowano ich w Domu Robotniczym. Po dostarczeniu fałszywych dokumentów i ubrań cywilnych, zostali oni rozlokowani na kwaterach w prywatnych domach³⁵.

W budynku przy ulicy Szujskiego (obecna Narutowicza), Maria Filipowiczówna przechowywała broń zgromadzoną przez Polską Organizację Wojskową, odbywały się tu odprawy tej tajnej organizacji (również w domach Bielańskich i Wiśniewskiego – weterana z 1863 r.). Pani Flipowiczowa w okresie po kryzysie przysięgowym, ukrywała w swoim domu także kilku legionistów (m.in. przebywali tu legioniści Kamski i Jarosz), a wśród nich por. Bolesława Wieniawę-Długoszowskiego (1881-1942)³⁶.

*Przechowywanych legionistów obdzielano żywnością, bielizną a nawet wysyłano do miejsc rodzinnych lub według wskazówek i poleceń władzy polskiej działającej jeszcze w ukryciu do Kongresówki, ponieważ wstępowali oni do Polskiej Organizacji Wojskowej (POW), utworzonej przez Marszałka Piłsudskiego zaraz po wybuchu wojny na ziemiach byłego zaboru rosyjskiego. Opiekunowie odsyłanych legionistów w osobach: Kowalskiego Władysława i Pażuchy Ignacego robili z nich na gwałt kolejarzy, wsadzali dla bezpieczeństwa przed tropiącym okiem żandarma nie do osobówki, lecz do budki hamulczej pociągu towarowego, zabezpieczali w żywność, a nawet w ostatniej chwili udzielali szczegółowych informacji i pouczali na wszelki wypadek o przykazaniach kolejowych – wszystko dla pewności pomyślnego przejazdu. Zawdzięczając odwadze i ofiarności miejscowych kolejarzy legioniści w charakterze jeńców rosyjskich otrzymywali łatwo pracę przy odbudowie zburzonego wiaduktu kolejowego w Grybowie i mostu kolejowego pod Starym Sączem, zawdzięczając zyczliwemu poparciu tej akcji przez ówczesnego kierownika robót, obecnego Dyrektora Kolei w Krakowie Inż. Bobkowskiego Aleksandra oraz Lorenca Władysława [...]. Zdobytą broń skrycie przechowywano w Domu Robotniczym, a nawet ku większemu bezpieczeństwu w warsztatach kolejowych w kanałach centralnego ogrzewania*³⁷.

Dnia 18.02.1918 r. na kolejach galicyjskich przeprowadzono strajk generalny w proteście przeciwko zawarciu pokoju brzeskiego. W Nowym Sączu na Rynku odbył się wiec protestacyjny, który zgromadził tłumy mieszkańców miasta i okolic.

35 Krupa J., op. cit., s. 81-83.

36 Krupa J., op. cit., s. 80.

37 Błaszczak H., *Ruch wyzwolenczy wśród kolejarzy nowosądeckich. (Rok 1911-1918 włącznie)*. Archiwum Narodowe w Krakowie, Oddział w Nowym Sączu, Zespół nr 15 Akta Miasta Nowego Sącza, sygnatura 148: *Komitet Historyczno-Niepodległościowy w Nowym Sączu: korespondencja z Zarządkiem Miejskim*.



Fot. 13. Wiec na Ryнку podczas strajku generalnego ogłoszonego na znak protestu przeciw zawarciu tzw. „traktatu brzeskiego” przyznającego Chełmszczyznę Ukraincom 18.02.1918 r.

Fot. Wojciech Migacz; ze zbiorów Heleny Grzyb z domu Biedroń

Rynek zapęłnił się niespotykanymi wcześniej tłumami. Strajkowała kolej, zamknięto urzędy i sklepy. Jak pisał uczestnik tej manifestacji Florian Wiliński: „Sprawa ta zjednoczyła, przynajmniej na krótki czas, wszystkich, tak jak nigdy przedtem ani potem – narodowców, socjalistów i ludowców, robotników, chłopów, mieszczan, całą inteligencję”. Na tę patriotyczną manifestację austriackie władze wojskowe zareagowały postawieniem w stan gotowości stacjonującego w sądeckim garnizonie batalionu 10 pułku piechoty z Przemyśla o zdecydowanej przewadze Ukraińców i Niemców wśród żołnierzy i oficerów. Wtedy też ostatecznie „basta i cele POW docierają i do oficerów-Polaków, pełniących służbę w armii austriackiej w Nowym Sączu”, a miejscowa społeczność w krótkim czasie mocno zradykalizowała się, wręcz „nabrała przekonania, że należy zacząć działać”.

W październiku na stacji powstał milicja obywatelska POW współpracująca ściśle z powołanym w początkach 1918 r. tajnym Komitetem Obywatelskim. Komendantem dworca był por. Franciszek Szczepański, równocześnie członek milicji. POW działająca na kolei już od września 1918 r. przystąpiła do zatrzymywania wagonów z żywnością i towarami wywozonymi do Wiednia i przetaczania ich na boczne tory i na teren Warsztatów Kolei. Do magazynów kierowano wywożone z terenów Galicji maszyny i urządzenia, wyroby metalowe, przeszukiwano transporty i przechwytywano broń i amunicję, magazynowaną następnie w Domu Robotniczym³⁸.

38 J. Krupa, op. cit., s. 93.



Fot. 14. Widok warsztatów kolejowych w Nowym Sączu ok. 1916 r.

Fot. ze zbioru Leszka Zakrzewskiego

W październiku 1918 r. powstał tymczasowy rząd powiatu nowosądeckiego, a przejęcie władzy z rąk Austriaków odbyło się nocą 30/31 października, kiedy członkowie POW obsadzili najważniejsze punkty w mieście.

W nocy z 29/30.10.1918 r., Członek Związku Strzeleckiego Franciszek Józef Gut, zerwał portrety cesarza austriackiego w restauracji pierwszej klasy na dworcu kolejowym, a następnie wywiesił białą szarfę, nad drzwiami wejściowymi, z napisem „Niech żyje Wolna, Niepodległa Polska”. Ignacy Fido pozrywał portrety w poczekalni pierwszej klasy, kuchni „personalnej”, Urzędzie Ruchu, a następnie z pomocą Florentyny Stachowskiej *wniósł się w górę w Urzędzie Ruchu polski Orzeł Biały przyozdobiony dookoła zieloną girlandą*³⁹.

Porucznik Antoni Stawarz, przewodzący przewrotem w Krakowie, po zajęciu dworca kolejowego w Płaszowie, wieczorem 30 października rozesał kolejową siecią telegraficzną do innych stacji telegram o zwycięskiej „rewolucji” w Krakowie. Sygnał ten stanowił impuls do podjęcia działań w pozostałych miastach Małopolski⁴⁰.

W dniu 31.10.1918 r. to właśnie na placu przed budynkiem Domu Robotniczego, odbyła się pierwsza legalna zbiórka kompanii POW pod dowództwem Stanisława Kawczaka, która stamtąd wyruszyła do koszar 32 pp Obrony Krajowej (*Landwebr*) i Kasyna Oficerskiego aby dokonać przewrotu i rozbroić wojska pruskie i austriackie dowództwo garnizonu⁴¹.

39 ANKrNS, AmNS II-148, p. 49.

40 *Pierwsi niepodlegli, pierwsi zapomniani...* wywiad M. Stańczyka przeprowadzony z P. Dziżą – głównym organizatorem Festiwalu Niepodległości w Tarnowie i koordynatorem kampanii społecznej „Pierwsi Niepodlegli”, „Telkol Ekspres” nr 10/2018.

41 Krupa J., op. cit., s. 95.



Fot. 15. Kompania POW na dziedzińcu koszar w Nowym Sączu
Jest to pierwszy oddział, który w połowie listopada 1918 r. wyruszył z Nowego Sącza na obronę Lwowa
z por. Kicką na czele (stoi z prawej strony)

Źródło: dr Jan Krupa Zarys pracy niepodległościowej w Nowym Sączu

W nocy z 30 na 31 października dokonał się ów historyczny przewrót w Nowym Sączu. Członkowie POW z bronią w ręku obsadzili składy broni, amunicji, żywności, jako też obiekty kolejowe.[...] Samą załogę tzw. „Mannschaft”, rozbrojono rankiem 31 października, zajmując bez rozlewu krwi koszary 32 pp obrony krajowej, gdzie stały 2 bataliony piechoty oraz garnizon wojskowy⁴² [...]. Z miejsca zbiórki pod Domem Robotniczym, uzbrojona kompania POW z pieśnią „Hej, strzelcy wraz” przemaszerowała w zwartym szyku do koszar, zajmując je w imieniu Polski niepodległej. Niemcy i Austriacy uciekali z koszar. W kasynie oficerskim zebranie. Dowódca garnizonu płk Falle siedzi bladej jakby na sądzie. Obok wierny Austrii dowódca pułku, ppłk Januszewski. Część oficerów, tj. Niemcy, Węgrzy, Żydzi – pouciekali albo kryją się na kwaterach.

Naprzeciw austriackich komendantów występuje por. Szczepański. Mówi twardo i krótko:

- Z Austrią koniec, kto nie z nami, ten przeciw nam, a kto przeciw nam, niech wystąpi!..

Cisza. Austriacy siedzą nieruchomo, tylko im drgają kąćki ust, tylko ich czoła perlą się od potu.

W sali obok muzyka dęta. Por. Polakowski uchylił drzwi i skinął na kapelmistrza.

- Zagrać „Jeszcze Polska nie zginęła”.

Mocno, jak nigdy, o ściany austriackich koszar bije po raz pierwszy urzędowo hymn polski. Stanęliśmy wszyscy na baczność! Gorętsi śpiewają. A potem jakiś bezwolny nakaz, bo oto komendant płk Falle odpina szablę, kładzie na stole i z chusteczką na oczach, chwiejąc

42 Krupa J., op. cit., s. 95.

się wychodzi, jak nieprzytomny. Por. Polakowski rzuca się w ramiona najbliższego sąsiada, całując się, to samo niemal wszyscy, oficer ściska żołnierza!

- Niech żyje Polska!

Ktoś intonuje: „Nie rzucim ziemi skąd nasz ród”⁴³.

Dnia 2.11.1918 r. po złożeniu uroczystej przysięgi na wierność Rzeczypospolitej Polskiej w nowosądeckim ratuszu, na ręce Polskiej Komisji Likwidacyjnej z inż. Henrykiem Suchankiem (naczelnikiem Warsztatów Kolei) na czele, oddziały milicji kolejowej POW zajęły starostwo (dowódca Feliks Bulsiewicz i Ludwik Bartoniczek), ratusz (dowódca Ryszard Mędlarski, Michał Szewczyk, Stanisław Knispel, Jan Iwanicki, Ignacy Pażucha), pocztę główną (dowódca Stefan Szopiński, Józef Romanowski) i stację. Oddział obsadzający stację był uzbrojony w karabiny z Domu Robotniczego⁴⁴.

Nie rozpoczęło się nawet dobrze instalowanie niepodległej władzy i organizowanie struktur samorządu, ale także i niezależnych kolei, gdy ze stołecznego dla byłej Galicji miasta Lwowa, telegrafem kolejowym – czynne były linie w kierunku stacji wołyńskich, lubelskich i w kierunku na zachód od Lwowa – nadeszły alarmujące depesze. Centrala międzymiastowa w gmachu Poczty Głównej oraz kable telefoniczne linii przemyskiej i stryjskiej zostały uszkodzone 1 listopada przez chor. Feliksa Daszyńskiego i urzędnika pocztowego Romualda Desagę, a 2 listopada zerwali oni łącza kablowe linii telegraficzne na Dworcu Czerniowieckim, co uczyniono na rozkaz ppor. Zygmuntowicza⁴⁵.

Jak odnotował w opracowaniu dotyczącym tamtych wydarzeń sądecki autor: *w atmosferę tej rzetelnej i gorączkowej pracy niepodległościowej pada nagle jak grom wiadomość, że 2 listopada na Lwów napadły pod wodzą austriackich oficerów dzięki hordy hajdamackie. Nieszczęśliwe miasto wysyła do Nowego Sącza telegram za telegramem z błaganiem o pomoc (...).*

Z ochotników i młodzieży szkolnej sformowano naprędce dwie kompanie żołnierzy w sile 200 osób, które w połowie listopada 1918 roku wyruszyły bobaterskiemu miastu na pomoc. Ponadto na odsiecz Lwowa z Nowego Sącza wyjechały dwa pociągi pancerne „Gromobój” i „Hallerczyk” pod komendą por. Buczny, z którymi wyjechali w charakterze maszynistów i palaczy obw. Filar Władysław, Fiotek Gustaw i Marmon Stanisław.”⁴⁶

43 Krupa J., op. cit., s. 95.

44 Krupa J., op. cit., s. 96-97.

45 Zygmuntowicz Z., *Akcja POW i zajęcie Głównego Dworca* [w:] pr. zbiorowa, *Obrona Lwowa 1–22 listopada 1918*, t. 2, *Źródła do dziejów walk o Lwów i województwa południowo-wschodnie 1918–1920: relacje uczestników*, Warszawa 1993, s. 607.

46 dr Jan Krupa *Zarys pracy niepodległościowej w Nowym Sączu*, nakładem Związku Legionistów i Związku Peowiaków w Nowym Sączu, Nowy Sącz 1939; praca ta była opublikowana również w „Roczniku Sądeckim”, t. 1, Nowy Sącz 1939.

POCIĄGI PANCERNE Z WARSZTATÓW GŁÓWNYCH W NOWYM SĄCZU

Leszek Zakrzewski

mgr inż., Prezes Oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego w Nowym Sączu

Streszczenie. *Artykuł omawia w zarysie powstanie i konstrukcję austro-węgierskich pociągów pancernych, poczynwszy od roku 1914, z uwzględnieniem wkładu Warsztatów Kolei w Nowym Sączu w budowę i naprawę tego typu jednostek, a po odzyskaniu niepodległości rolę Warsztatów w budowie parowozów i wagonów pancernych dla Wojska Polskiego.*

Słowa kluczowe: *kolej, Austro-Węgry, pociągi pancerne, Warsztaty Kolei w Nowym Sączu*

1. Budowa pociągów pancernych dla c.k. armii

Funkcjonujące w ramach armii austro-węgierskiej jednostki kolejowe, miały za zadanie utrzymanie linii kolejowych podczas działań wojennych, ich odbudowę po zniszczeniach dokonanych przez przeciwnika, jak również dokonywanie planowych zniszczeń w razie konieczności wycofywania się z danego terenu. Aby zapewnić bezpieczeństwo żołnierzom tych kompanii, przy znajomości podobnych rozwiązań z wcześniejszych konfliktów w innych krajach, podjęto budowę improwizowanych jednostek, opancerzonych częściowo, dzięki którym można było zapewnić ochronę żołnierzom.

Głównym inicjatorem budowy takich jednostek był kpt. Friedrich Schober z 15 kompanii kolejowej (*K. u k. 15. Eisenbahnkompagnie*). Z chwilą wybuchu wojny, Austro-Węgry wyposażyły 4 pociągi improwizowane, o różnym zestawieniu, wykonane w Stryju, Stanisławowie i w Nowym Sączu dla potrzeb kilku kompanii kolejowych. Miały służyć głównie do rozpoznania sił wroga, bezpiecznego transportu żołnierzy wojsk kolejowych dla naprawy uszkodzonych torów, ale także do niszczenia urządzeń kolejowych i osłony własnych oddziałów podczas wycofywania. Początkowo zostały podporządkowane dowództwu armii (*Armee-Oberkommando; AOK*), później były przydzielane poszczególnym armiom.

Pierwszy z nich, wykonany dla 15 kompanii kolejowej, składał się z opancerzonego prowizorycznie parowozu i czterech dopancerzonych niskoburtowych węglarek¹. W październiku 1914 r. operował w okolicach Przemyśla. Co ciekawe wykorzystano w niej trzyosiowy tendrzak serii 97 z doczepionym dodatkowo tendrem, przez co znacznie zwiększono zasięg działania jednostki.

¹ Koutný J., Leštinský M., *Parní lokomotivy řady 310.0*, Praha 2004, s. 151.

Drugi z pociągów zestawiono z opancerzonego w inny sposób parowozu serii 97 i dwóch improwizowanych wagonów załogi, wyposażonych w otwory strzelnicze. Został wykonany pod kierownictwem kpt. Kossowicza z 5 kompanii kolejowej działającej wzdłuż linii Munkacs–Stryj. Z chwilą wybuchu konfliktu z Włochami, został wysłany na front południowy. W sierpniu 1916 r. znalazł się w Rumunii, gdzie został zniszczony w walkach 28.08.1916 r. w okolicach Sibiu.



Ein österreichischer Panzerzug steht zur Abfahrt bereit.
Nach einer Originalaufnahme für die „Wiener Bilder“.

Fot. 1. Pierwszy z improwizowanych pociągów pancernych pomysłu kpt. Schobera. Wagony o drewnianym szalowaniu, wzmocnionym wewnątrz, z wykonanymi otworami strzelniczymi zamykanymi ruchomymi kłapami były od góry nakryte brezentową oponą. Widać wykonany dodatkowo stalowy odgarniacz zamontowany nad szyną.

Źródło: „Wiener Bilder” z 15 XI 1914 r.

Trzeci z pociągów, przygotowany dla 18 kompanii kolejowej, składał się z parowozu serii 97 opancerzonego w nietypowy sposób ściankami z grubych belek i dwóch wagonów piechoty. Służył w Galicji do grudnia 1914 r. Wagony załogi w pierwszych pociągach były osłonięte prowizorycznie blachami kotłowymi, szynami lub workami z piaskiem, jak również podwójną ścianą z wylanym w wolną przestrzeń betonem. Rozwiązanie to nie sprawdziło się jednak do końca, ponieważ przy uderzeniu pocisku większego kalibru beton kruszył się, a jego odłamki mogły wraz z fragmentami przestrelonego szalowania wagonu razić załogę znajdującą się wewnątrz. Uzbrojenie, oprócz wykorzystania karabinów będących na wyposażeniu załogi pociągu, składało się z 2–8 ciężkich karabinów maszynowych, rzadziej wyposażano je w forteczne armaty 8 cm M.75/94 (75 mm), tzw. kazamatowe; *Kazamatkanone*, jednak z ograniczonym

połem ostrzału, ponieważ umieszczane w poprzek wagonu, mogły prowadzić ogień jedynie na boki pociągu.

Czwarty z improwizowanych pociągów zbudowano dla 19 kompanii kolejowej latem 1916 r. Składał się z parowozu serii 94 osłoniętego grubymi belkami drewnianymi i dwóch opancerzonych wagonów karabinów maszynowych, różniących się nieco konstrukcją i był wykorzystany na froncie w Bukowinie.

Doświadczenia uzyskane podczas użycia takich pociągów w walce wykazały konieczność budowy nowych jednostek w wyspecjalizowanych zakładach, według jednolitych i dopracowanych projektów. Armaty były instalowane już w obrotowych wieżach. Producentem serii pociągów pancernych zostały Warsztaty Główne Budapeszt-Północ kolei MAV (*Magyar Államvasutak*) we współpracy z wytwórnią MAVAG (*Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak*). Po uporządkowaniu i ostatecznym zestawieniu ich składów, otrzymały kolejne numery PZ I – PZ XII.

Ze względu na skład pociągu podzielono je na kilka rodzajów:

Typ A – PZ III, PZ IV, PZ VI; tzw. lekkie; zestawiane z opancerzonego parowozu serii 377², opancerzonego wagonu piechoty typu S 150³, S 149 albo S 148 oraz opancerzonego wagonu piechoty typu 140⁴ (z układem hamulca ręcznego; na dachu miał zamontowaną wieżyczkę ob-

-
- 2 Parowozы węgierskiej produkcji z zakładów w Budapeszcie i Aradzie, a także z fabryk WNM i StEG. Tendrzak trzyosiowy, wyprodukowany w latach 1885–1927 w ilości 534 szt. Kocioł na parę nasyconą 10 at, skrzynia ogniowa systemu Haswell–Maey. Ostojnice zewnętrzne, zestawy napędne z korbami Halla na czopach osi i wewnętrznym stawidłem Stephensona. Silnik bliźniaczy. Po I wojnie światowej na PKP znalazły się 2 sztuki, oznaczone jako TKh103–01 (ex. 377.117; StEG 2238/1891; używany w PZ VIII, po przejściu przez Polskę w PP „Odsiecz” i „Śmiały”) i TKh103–02 (ex. 377.402; Budapest 1295/1898; używany w PZ III). Oba zezłomowano ok. 1932 r. Źródło: Piwowski J., *Parowozы kolei polskich*, Warszawa 1978, s. 236; także dane ze strony <http://www.pospichal.net/>. Parowozы zostały opancerzone blachą 12 mm, w późniejszym czasie pancierz zmodyfikowano, dodając pod blachą 12 mm warstwę desek dębowych 40 mm i wewnętrzną blachę 9 mm.
 - 3 Opancerzony wagon piechoty (szturmowy) (*Infanteriewagen*) – zw. także wagonem karabinów maszynowych. Masa własna wagonu 18,5 t, długość 7,9 m, rozstaw osi 3,6 m, wysokość 3,75 m. Pancierz o gr. 12 mm. Uzbrojenie – 4 ckm po dwa w ścianach bocznych, gniazdo ckm w ścianie czołowej, po 9 otworów strzelniczych – obserwacyjnych w każdej ze ścian bocznych, po 5 w ścianach czołowych. Wieżyczka obserwacyjna na dachu. W centralnej części wagonu prostopadłościenny zbiornik na dodatkowe 4000 l wody do parowozu. Pod wagonem 4 skrzynie – po dwie po każdej ze stron wagonu, na 20 pojemników po 25 kg węgla każdy do parowozu. Wagon nie posiadał hamulca. Był zestawiany w składzie pociągu zawsze po stronie skrzyni węglowej parowozu. Wnętrze podzielono na piętra – dół dla obsad karabinów maszynowych, górne (niskie) piętro dla strzelców. 4 strzelców mających stanowiska po obu stronach centralnie położonego zbiornika na wodę, prowadziło ogień z pozycji leżąc na górnej ścianie zbiornika, stąd otwory strzelnicze były umieszczone wyżej niż pozostałe. Wagon posiadał układ hamulca obsługiwany z wnętrza wagonu. Wozy były również dobrze wyposażone w duże zapasy żywności, piasek w pojemnikach (w celu zwiększenia przyczepności kół), ogrzewanie, toalety i pługi śnieżne. Później dodano reflektory. Źródło: Magnuski J., *Pociąg pancerny „Śmiały” w trzech wojnach*, Warszawa 1996, s. 9.
 - 4 Opancerzony wagon piechoty (szturmowy) (*Infanteriewagen*) – zw. także wagonem karabinów maszynowych. Masa własna wagonu 18,5 t, długość 7,9 m, rozstaw osi 3,6 m, wysokość 3,75 m. Pancierz o gr. 12 mm. Uzbrojenie – 4 ckm po dwa w ścianach bocznych, gniazdo ckm w ścianie czołowej, po 9 otworów strzelniczych – obserwacyjnych w każdej ze ścian bocznych, po 5 w ścianach czołowych. Wieżyczka obserwacyjna na dachu. Wnętrze podzielono na piętra – dół dla obsad karabinów maszynowych, górne (niskie) piętro dla strzelców. Wagon posiadał układ hamulca obsługiwany z wnętrza wagonu. Wozy były również dobrze wyposażone w duże zapasy żywności, piasek w pojemnikach (w celu zwiększenia przyczepności kół), ogrzewanie, toalety i pługi śnieżne. Później dodano reflektory. Źródło: Magnuski J., *Pociąg pancerny „Śmiały” w trzech wojnach*, Warszawa 1996, s. 9.

serwacyjna); każdy z wagonów był uzbrojony w broń maszynową (5 ckm *M.07 Schwarzlose*) i indywidualną załogę (10 kb).

Typ Ae – PZ I, PZ II, PZ IV; zestawione z opancerzonego parowozu serii 377, opancerzonego wagonu piechoty typu S 150 albo S 148, opancerzonego wagonu piechoty typu 140, a także wagonu artyleryjskiego; każdy z trzech pociągów tego typu posiadał wagon artyleryjski odmiennej konstrukcji. Eksperymentowano tutaj ze sposobem instalowania dział i konstrukcją wagonu artyleryjskiego. W PZ I armatę zamontowano w półkuliście zakończonej przedniej części opancerzonego pudła wagonu, z ruchomymi osłonami co umożliwiała prowadzenie ognia w sektorze po ok. 45° na boki od osi toru. Zaletą rozwiązania była mała wysokość wagonu – armata znajdowała się na wysokości ok. 1,6 m od główki szyny. Zastosowano podwozie z dwuosioowego tendra parowozowego. W PZ II zastosowano wagon artyleryjski o zmienionej konstrukcji, z zabudowanym trzema armatami – jedna w przedniej, półkuliście zakończonej części pudła, z ruchomymi osłonami co umożliwiała prowadzenie ognia w sektorze po ok. 45° na boki od osi toru i dwie, po bokach pudła, strzelające na obie strony. Całość została zabudowana także na podwoziu tendra parowozowego.

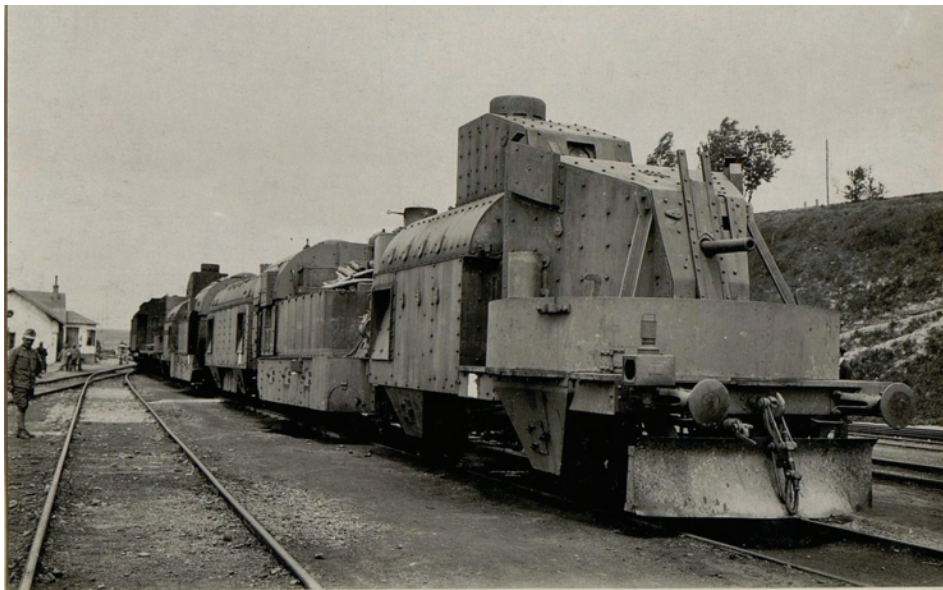
Typ B – PZ VII i PZ VIII; tzw. szybki, albo ciężki; zestawione z dwóch opancerzonych parowozów serii 377, zwróconych skrzyniami węglowymi do opancerzonego wagonu piechoty typu S 150 (z dodatkowym zbiornikiem na wodę, a pod podłogą skrzyniami na dodatkowy zapas węgla), a na obu końcach, z dwóch wagonów artyleryjskich typu 141⁵. Wagony artyleryjskie tego typu, ze względu na wysokość, która przekraczała skrajnię, mogły być używane wyłącznie na liniach nie posiadających tuneli i niskich wiaduktów.

Cztery ostatnie pociągi były zestawione indywidualnie:

- PZ IX – zestawiony z parowozu opancerzonego serii 97.19? i dwóch wagonów szturmowych pochodzących z drugiego z improwizowanych pociągów pancernych. Wykonany w warsztatach w Villach z przeznaczeniem dla frontu włoskiego, po przystąpieniu Włoch do wojny 23.05.1915 r. i oznakowany numerem „I”. Załogę stanowiło 2 oficerów i 33 żołnierzy;
- PZ X – zestawiony z parowozu opancerzonego typu Cn2t serii 63.07 (*Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik*; SLM 27/1874; „SPARAFELD”) i dwóch wagonów szturmowych Ke 65.370 i K 802.163. Wykona-

5 Opancerzony wagon artyleryjski (*Kanonenwagen*). Masa własna wagonu 21,4 t, długość 7,9 m, rozstaw osi 3,6 m, wysokość 4,8 m. Pancierz o gr. 12 mm. Uzbrojenie: szybkostrzelna półautomatyczna armata morska 70 mm SFK L/30 wz. 1894, strzelająca granatami o masie 6 kg lub szrapnelami o masie 7,5 kg na odl. 5 km. Armata zainstalowana w wieży obrotowej o kącie ostrzału w płaszczyźnie poziomej 240° i pionowej – 5° do + 30°. W wieży przewidziano miejsce na działko 37–47 mm i karabin maszynowy *M.07 Schwarzlose*. Dwa karabiny maszynowe *M.07 Schwarzlose* były umieszczone po bokach wagonu. Załogę stanowiło 12–15 żołnierzy. Źródło: Magnuski J., *Pociąg pancerny „Śmiały” w trzech wojnach*, Warszawa 1996, s. 9.

ny w warsztatach w Villach z przeznaczeniem dla frontu włoskiego i oznakowany numerem „II”;



Fot. 2. Pociąg pancerny PZ VIII (typu B) K. u. k. Staatsbahnen na stacji Zborów. Na czele składu wagon artyleryjski nr 140.164, za nim parowóz pancerny 377.131, wagon karabinowy maszynowych S 150.052, drugi parowóz 377.117 i wagon artyleryjski 141.455.

Dalej dołączona do składu część taborowa pociągu.

Źródło: Ze zbiorów Österreichische Nationalbibliothek. K.u.k. Kriegspressequartier, Lichtbildstelle - Wien. http://www.bildarchiv-austria.at/TELRequest.aspx?p_ImageID=15542212. Domena publiczna

- PZ XI – zestawiony z parowozu opancerzonego, tendrzaka 97.2476 z dołączonym tendrem 76.177 (*Panzerlokomotive u. Tender*), dwóch specjalnej, nowatorskiej konstrukcji trójosiowych wagonów piechoty „O” systemu „Popławski–Schober” (nr 314.706 i 334.457), oraz trójosiowego wagonu artyleryjskiego z napędem własnym systemu „Popławski–Schober” (Kano-

6 Parowozy produkcji kilku zakładów: *Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wr. Neustadt (WrN)*, *Lokomotivfabrik Krauss & Comp. Aktiengesellschaft München und Linz a. d. D. (KrLi)*, *Landesbefugte Maschinen-Fabrik der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien (StEG)*, *Wiener Lokomotiv-Fabriks-Aktien-Gesellschaft Floridsdorf in Wien (Flor)*, *Erste böhmisch-mährische Maschinen Fabrik in Prag (B.-m. M.-F.)*. Tendrzak trzyosiowy, wyprodukowany w latach 1878–1911 w ilości 228 szt. Kocioł na parę nasyconą 11 at, skrzynia ogniowa systemu Haswell–Maey. Ostojnice wewnętrzne i wewnętrzne stawidło Allana–Tricka. Silnik bliźniaczy. Po I wojnie światowej na PKP znalazło się 12 sztuk, oznaczonych jako TKh12 (parowóz ex. 97.254; KrLi 6322/1910, przedostatni wyprodukowany w tej serii, zbudowany dla linii Kolei Lokalnej Borki Wielkie–Grzymałów; po przejściu przez Polskę opancerzony jako „Nowy Sącz VI” i używany w PP „Smok”, po zdemontowaniu opancerzenia przekazany PKP jako TKh12–12, po II wojnie światowej w Hucie Zawadzkie jako TKh12–6322; stanowi eksponat Skansenu Maszyn Parowych w Tarnowskich Górach). Źródło: Piwowski J., *Parowozy kolei polskich*, Warszawa 1978, s. 236; także dane ze strony <http://www.pospichal.net/>, oraz *Verzeichnis der Lokomotien, Tender, Wasserwagen und Triebwagen der k.k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betrieben Privatbahnen nach dem Stande vom 30. Juni 1917 (vierzehnte auflage)*, Wien 1914.

nenwagen nr 303.343), z wbudowaną centralnie zaokrągloną, opancerzoną wieżą szybkostrzelnej armaty 7 cm L/30 (używanej w szybkich łodziach torpedowych) i zwieńczoną reflektorem. Cały skład miał 42,450 m długości – ze zderzakami). Była to druga konstrukcja pomysłu kpt. Schobera. Zbudowany w Nowym Sączu wiosną 1915 r. Po testach zdecydowano się zmienić lokomotywę na 97.474 z tendrem 76.177 oraz dodano samobieżny artyleryjski wagon motorowy. Poza tym został uzbrojony w 8 ckm. Załoga liczyła 65 żołnierzy. W lipcu 1915 r. był już po modyfikacji, a w sierpniu 1915 r. został użyty w walkach na froncie włoskim pod Rovereto, w regionie Trydent–Górna Adyga – pod nazwą Panzerzug Schober, by wiosną 1916 r. otrzymać numer PZ XI.

- PZ XII – zestawiony z parowozu opancerzonego serii 229 i dwóch wagonów szturmowych systemu „Schober” (węglarki z zamontowanym opancerzonym przedziałem załogi i wieżyczka obserwacyjną; uzbrojone w 5 ckm i 18 karabinów załogi).



Fot. 3. Pociąg pancerny K. u. k. Staatsbahnen PZ XII na stacji Hinowice

Udoskonalona konstrukcja pomysłu kpt. Friedricha Schobera. Na czele składu wagon karabinów maszynowych, za nim parowóz pancerny 229, drugi wagon karabinów maszynowych i część taborowa pociągu. W porównaniu do pierwszej wersji widać istotne zmiany w konstrukcji wagonu – za poszyciem zewnętrznym z desek wylana gruba warstwa betonu, kolejna warstwa ochronna, a pudło nakryte metalowym pancierzem wykonanym z blach, przytwierdzonym dodatkowo metalowymi ściągamami do bocznych burt. W poszyciu wagonu uwolnienia dla broni strzeleckiej, a otwory strzelnicze wykonane w pancernym pudle zamykane od wewnątrz.

Źródło: Ze zbiorów Österreichische Nationalbibliothek. K.u.k. Kriegspressequartier, Lichtbildstelle - Wien. http://www.bildarchiv-austria.at/TELRequest.aspx?p_ImageID=15529409. Domena publiczna

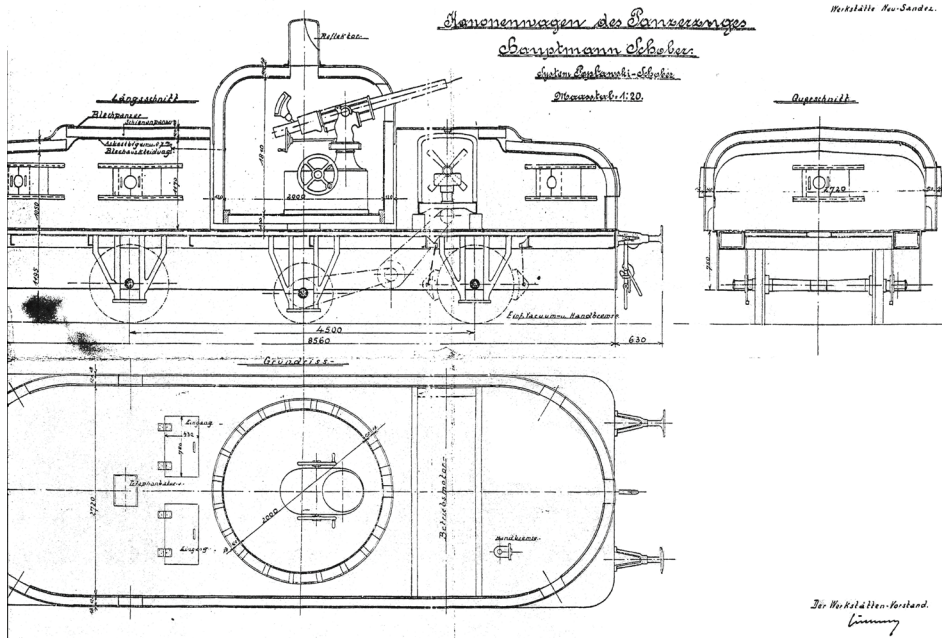
Pierwszy z seryjnie produkowanych pociągów PZ I przybył do Marmaros-Sziget 5.12.1914 r. i od razu został użyty w walkach. Kolejny dopiero w styczniu 1915 r. PZ II był użyty do patrolowania przy granicy z Serbią, później wycofany do Neusatz i po przebrojeniu w 1915 r. wysłany na front włoski, gdzie uczestniczył w walkach w okolicach Triestu i dolinie rzeki Isonzo. W 1916 r. przetrzucyony do Kołomyi. W listopadzie 1915 roku PZ I, PZ VI, PZ VIII i PZ IX, delegowano do ochrony granicy w Siedmiogrodzie. PZ I, PZ VI i PZ VIII znajdowały się w Karpatach Południowych, a PZ IX ochraniał przełęcz Ghimes-Pass w Rumunii. PZ IX został zniszczony przez rumuńską artylerię 29.08.1916 r.

2. Pociąg pancerny z nowosądeckich Warsztatów

W latach pierwszej wojny światowej, sądeckie warsztaty uzyskały nową specjalność: produkcję improwizowanych pociągów pancernych dla potrzeb armii austro-węgierskiej i naprawę pociągów pancernych produkowanych seryjnie w Budapeszcie. Jeden z lepiej skonstruowanych improwizowanych pociągów w początku wojny, wykonali właśnie sądecy kolejarze. Ściany boczne dwóch uzbrojonych w cekaemy wagonów opancerzono od wewnątrz szynami kolejowymi ułożonymi jedna na drugiej, co dawało lepszą ochronę niż w przypadku stosowanego zalewania betonem, jednak znacznie zwiększało ciężar takiego wagonu.

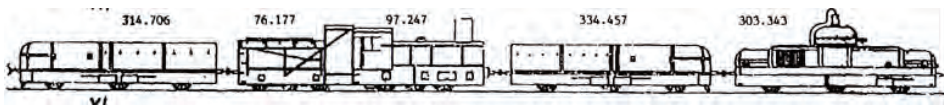
Dnia 1.04.1915 r. sądeckie warsztaty opuścił pierwszy austro-węgierski pociąg pancerny (oznaczony PZ XI), mający w składzie wagony pancerne nowatorskiej konstrukcji (tzw. systemu „Popławski-Schober”). Został zbudowany według planów wykonanych przez kapitana Friedricha Schobera, dowódcy 15 kompanii kolejowej. Komisarz maszynowy inż. Leon Popławski pracował natomiast w sądeckich Warsztatach, gdzie zresztą zostały sporządzone wszystkie rysunki zestawieniowe i warsztatowe. Skład pociągu tworzyła opancerzona lokomotywa serii 59 z dołączonym tendrem oraz dwa trzyosiowe wagony piechoty serii „O” (*Infanteriewagen*) o zaokrąglonej bryle (o numerach 314.706 i 334.357). Pancerz zewnętrzny stanowiły kotłowe blachy o gr. 20 mm. Za nim znajdowały się szyny kolejowe, wygięte w kształt pudła, zwrócone główkami w kierunku na zewnątrz wagonu, ułożone jedna przy drugiej. Blachami o grubości 20 mm osłonięto zestawy kołowe wagonów niemal do poziomu torów. Pociski powinny były ześlizgiwać się po odpowiednio wyoblonych blachach. Parowóz również otrzymał opancerzenie z blachy o gr. 16 mm. Załogę pociągu tworzyło 56 żołnierzy. Każdy wagon uzbrojony był w osiem ciężkich karabinów maszynowych. Pociąg pancerny został wysłany na front, pojawił się w lipcu 1915 r. na froncie austriacko-rosyjskim na Bukowinie, z którego po kilku tygodniach powrócił do warsztatów w celu wykonania przeróbek. Wymieniona została przede wszystkim lokomotywa na mocniejszy parowóz 97.247 [niektóre opracowania podają 97.474] z doczepionym dwuosiowym tendrem 76.177, a do składu pociągu dołączono samobieżny, motorowy, opancerzony wagon artyleryjski nr 303.343

(tzw. systemu „Poplawski-Schober”), pośrodku którego znajdowała się wieża obrotowa uzbrojona w szybkostrzelną półautomatyczną armatę morską 70 mm SFK L/30 wz. 1894, strzelającą granatami o masie 6 kg lub szrapnelami o masie 7,5 kg na odl. 5 km. Wagon posiadał własny napęd, poprzez przekładnię łańcuchową na środkową oś, z agregatu benzynowo-elektrycznego Austro-Daimler o mocy 58,8 kW, co umożliwiała jego samodzielne działanie i użycie w działaniach militarnych. *Motorkanonwagen* czyli motorowy wagon artyleryjski, posiadał masę 45 ton i osiągał na poziomym torze prędkość 40 km/godz. Zużycie paliwa szacowano na 50 litrów na 100 kilometrów.



Rys. 1. Motorowy wagon pancerny z silnikiem Austro-Daimler systemu „Poplawski-Schober”, wyprodukowany w c.k. Warsztatach Kolei Wschodniej w Nowym Sączu, używany w pociągu pancernym PZ XI
 Źródło: Dzięki uprzejmości inż. Herberta Schirmböcka.

Po modyfikacji, w sierpniu 1915 r. został użyty w walkach na froncie włoskim pod Rovereto, w regionie Trydent–Górna Adyga – pod nazwą *Panzerzug Schober*, by wiosną 1916 r. otrzymać numer PZ XI. Zalety militarne pociągu pancernego zauważalne były głównie w działaniach ofensywnych, które trwały kilka miesięcy. Później, gdy walka na froncie przeszła do działań pozycyjnych, jego znaczenie zmalało.



Rys. 2. Zestawienie pociągu pancernego PZ XI

Od prawej: trzyosiowy pancerny wagon motorowy z armatą 70 mm i reflektorem na dachu, systemu „Popławski–Schober” nr 303.343, trzyosiowy pancerny wagon piechoty typu „O” nr 334.457, parowóz–tendrzak opancerzony 97.247 z dołączonym dodatkowo tendrem 76.177, trzyosiowy pancerny wagon piechoty typu „O” nr 314.706. Jest to skład zestawiony po modyfikacji pociągu i włączeniu w jego skład wagonu motorowego.

Źródło: internet.



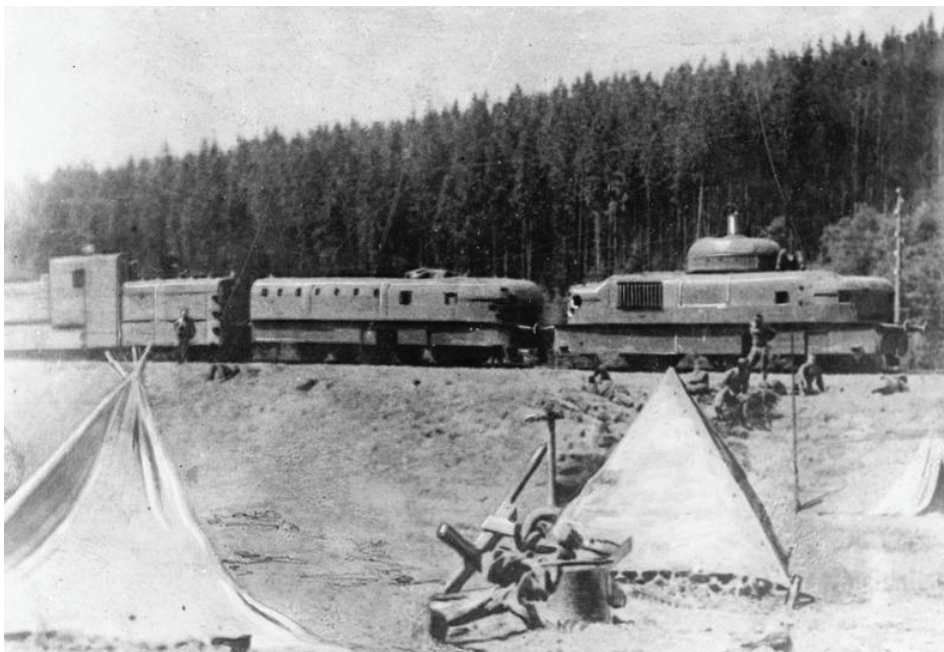
Fot. 4. Pociąg pancerny PZ XI po przybyciu do Rovereto

Parowóz–tendrzak opancerzony 97.247 z dołączonym dodatkowo tendrem 76.177; pokrowcem nakryty trzyosiowy pancerny wagon motorowy systemu „Popławski–Schober” nr 303.343.

Źródło: Ze zbiorów Österreichische Nationalbibliothek. K.u.k. Kriegspressequartier, Lichtbildstelle - Wien. http://www.bildarchiv-austria.at/TELRequest.aspx?p_ImageID=15395280. Domena publiczna

We wrześniu 1917 r. podjęto decyzję o demobilizacji PZ I, PZ III, PZ VI, PZ X, PZ XI i PZ XII. W służbie pozostały jedynie PZ II, PZ IV, PZ V, PZ VII i PZ VIII.

Ze względu na nabyte doświadczenia, przeorganizowano skład pociągów pancernych – z wagonem artyleryjskim na czele, parowozem pancernym i wagonem karabinów maszynowych.



Fot. 5. Austriacki pociąg pancerny na włoskim froncie

Fotografia pociągu pancernego PZ IX (już po zmianie numeru z PZ XI); od prawej: pancerny wagon motorowy systemu „Popławski–Schober” nr 303.343, trzyosiowy pancerny wagon piechoty typu „O” nr 314.706 i tendrzak opancerzony 97.247 z dołączonym dodatkowo tendrem 76.177.

Źródło: „Nowości Illustrowane” nr 7 z 1918 r.

Pod koniec wojny naczelne dowództwo armii austro-węgierskiej wydało instrukcję o zestawianiu pociągów pancernych. W składzie, na obu końcach pociągu miały znajdować się dwie platformy z materiałami nawierzchniowymi do naprawy torów, stanowiące równocześnie wagony chroniące pociąg przed najechaniem na minę. Zasadniczą siłę stanowiły trzy wagony pancerne, strzeleckie albo wyposażone w karabiny maszynowe. Jeden z wagonów miał być wyposażony w obrotową wieżę z karabinem do obrony przeciwlotniczej i wieżę obserwacyjną z reflektorem i dalmierzem. Do tego dwa opancerzone parowozy. Zalecano stosowanie zewnętrznego pancerza z blach o grubości 11–15 mm, wewnętrznego z blach 6–8 mm. Między obu pancerzami miała być stosowana warstwa 3–6 cm grubego drewna lub żwiru. Pociągowi pancernemu towarzyszył skład gospodarczy, wagon kancelaria, jednocześnie mieszkalny dla oficerów, dwa wagony załogi, wagon warsztatowy i magazyn, wagon–kuchnia i wagon na prowiant oraz wagon amunicyjny.

3. Uzbrojenie, amunicja, załoga i sprzęt

Uzbrojenie pociągu pancernego składa się z jednego lub dwóch dział 7 cm, sześciu karabinów maszynowych M.07/12 *Schwarzlose* i 30 karabinów załogi. Za-

pas amunicji stanowiło 500 szrapneli, 250 pocisków, 50 kartaczy, 100 granatów ręcznych, po 10 000 pocisków na każdy karabin maszynowy, po 120 pocisków na karabin. na wyposażeniu posiadał maszynę do taśmowania naboju dla karabinów maszynowych.

Dowódcą był oficer, a zastępcą sierżant sztabowy lub sierżant. Personal techniczny przydzielany z pułku kolejowego stanowili: dwaj kierownicy pociągu, dwaj maszyniści, dwaj palacze, czterej hamulcowi, kapral i saper, razem dwunastu. Część bojową stanowili dowódca pociągu, dowódca i dwóch kanonierów, a do obsługi reflektora kapral i pionier (saper). Z piechoty przydzielano osiemnastu żołnierzy do obsługi karabinów maszynowych, a także rusznikarza, podoficera – sierżanta rachuby, kucharza, szewca, ordynansa i żołnierza rezerwowego. Na wyposażeniu były elementy nawierzchniowe (do naprawy torów), materiały wybuchowe i detonatory, sprzęt warsztatowy, sprzęt oświetleniowy i opał, sprzęt sygnalizacyjny, sprzęt medyczny, kocioł do gotowania i skrzynia kuchenna, maski przeciwgazowe itp.

Zasięg działania – w zależności od zasobów wody i węgla – wynosił około 50 km. Aby uzupełnić dostawy dla pociągów, należało utworzyć stację składu.

Komunikacja wewnątrz pociągu była prowadzona telefonicznie lub bezpośrednio głosem. Celem uniknięcia pomyłek co do kierunku podczas wydawania poleceń otwarcia ognia, wnętrza wagonów bojowych malowano w zależności od strony na czerwono lub biało.

Przy uruchamianiu pociągu i dochodzeniu do zdolności bojowej należało uwzględniać trzygodzinny okres rozpalania parowozów, także konieczna była dobra jakość wody dostarczanej do parowozu. Raz na tydzień przewidywano płukanie kotła, podobnie zalecano dotrzymywania terminów konserwacji i przeglądów taboru, przewidzianych przepisami eksploatacyjnymi. Przeglądy bieżące należało przeprowadzać w parowozowniach, większe naprawy należało zlecać do wykonania warsztatom naprawczym, zajmowały się nimi m.in. warsztaty w Nowym Sączu. W okresie wojny, na terenie Warsztatów dla potrzeb c.k. armii naprawiano także m.in. automobile, w tym celu w 1915 r. na terenie zakładu wydzielono jedną z hal. Zestaw archiwalnych fotografii wtedy wykonanych znajduje się w narodowym archiwum węgierskim.

Doświadczenie wtedy zdobyte przydało się bardzo tuż po odzyskaniu niepodległości. Warsztaty podczas I wojny światowej nie uległy zniszczeniu i niemal natychmiast podjęły pracę na rzecz niepodległej Ojczyzny. Po upadku Monarchii austro-węgierskiej PZ IV, PZ VII, PZ XI (bez parowozu) oraz wybrany tabor z PZ I, PZ VI i PZ VIII trafił na Węgry (tam skompletowano z nich 3 pociągi pancerne nr 101 – 103 oraz jako nr 104 samobieżny wagon artyleryjski „Poławski–Schober”), PZ III i część PZ VIII znalazł się w Polsce, PZ II i część taboru z PZ VI i PZ VII – w Czechosłowacji, a PZ V i część PZ I w Jugosławii.

4. Pierwsze pociągi pancerne Polski odrodzonej

Na przełomie października i listopada 1918 r. na bocznicę w Prokocimiu przejęto pociąg pancerny składający się z lokomotywy 377.117 (używanej w PZ VIII, po przejściu przez Polskę w PP „Śmiały”) i 377.402 (używanej w PZ III; po przejściu przez Polskę w PP „Piłsudczyk”, później w PP „Odsiecz”), wagonów artyleryjskich 141.164 i 141.455 (z PZ VIII) i wagonów karabinów maszynowych 140.866 (pierwotnie z PZ III) i 150.060 (pierwotnie z PZ I). Pociąg zdobyty przez POW-iaków i obsadzony polską załogą pod dowództwem kpt. Wilhelma Wilk-Wyrwińskiego, rozpoczął patrolowanie linii w kierunku Rzeszowa. Kolejno został przerzucony do Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego dla zaprowadzenia porządku i opamięnienia szerzącej się tam anarchii – zapobiegając grabieniu przez ludność i zdemobilizowanych żołnierzy magazynów kolejowych i wojskowych. Stamtąd począwszy od 2.11.1918 r. kierowano go do Szczakowej, Dąbrowy Górniczej, Oświęcimia, Jaworzna i Brzeska. Dnia 4.11.1918 r. zestawiono skład z wagonu artyleryjskiego z armatą 7 cm w ruchomej wieży, parowozu opancerzonego i wagonu karabinów maszynowych. Pierwszym dowódcą został por. Jerzy Lewakowski⁷. W ten sposób z jednego składu powstały dwa pociągi pancerne – nazwane niedługo później „Piłsudczyk” (PP 1) i „Śmiały” (PP 2)⁸.



Fot. 6. Wagon artyleryjski pociągu pancernego L.2 (PP 2) „Śmiały” (ex. 141.164 z PZ VIII) na stacji w Krakowie wiosną 1919 r.

Źródło: Fot. pchor. inż. Michał Affanasowicz; dzięki uprzejmości dr. inż. arch. Krzysztofa Wielgusa

7 Kronika pociągu pancernego „Śmiały” 5 XI 1918 – 5 XI 1919 [w:] Pociągi pancerne 1918–1943. Organizacja, struktura, działania wojenne, Białystok 1999, s. 116.

8 Ostrówka A. J., Pociągi pancerne wojska polskiego 1918–1939, Toruń 2004, s. 48.

Konflikt polsko-ukraiński, który wybuchł nagle w pierwszych dniach listopada, spowodował pełną mobilizację sił i środków w celu odzyskania utraconych nagle terenów. Do walki poszły pociągi pancerne będące w posiadaniu polskiej armii. Pociąg pancerny wyruszył w kierunku Przemyśla, pomógł w jego oswobodzeniu w dniach 11–12.11.1918 r., a następnie po dwóch dniach postoju w Przemyślu, wyruszył pod komendą kpt. Hickiewicza z grupą pplk. Tokarzewskiego w kierunku Lwowa, wraz z wyprawą odsieczy, która przerwała blokadę Lwowa. Po walkach stoczonych pod Medyką i Gródkiem wjechał w nocy 19.11.1918 r. do miasta. Następnego dnia wziął udział w walce o stację Podzamcze, gdzie ciężko ranny został dowódca pociągu kpt. Hincewicz, a dowództwo po nim objął por. Stanisław Małagowski. Następnego dnia w pogoni za cofającymi się Ukraińcami dotarł do stacji Winniki, po zdobyciu stacji przez polskie oddziały powrócił do Lwowa, a nocą 23/24.11.1918 r. eskortował do Przemyśla transport artylerii. 25 listopada uczestniczył w zdobyciu Niżankowic, a 26 listopada ponownie znalazł się we Lwowie. Wtedy też nadano mu nazwę „Śmiały”. W kolejnych dniach nieustannie był w akcji na liniach kolejowych wokół Lwowa. Po pięciu miesiącach walk, dopiero 26.03.1919 r. wrócił do Krakowa, skąd po 4 dniach został oddelegowany do Warszawy. Stamtąd 12.04.1919 r. skierowano go na front litewsko-białoruski.

5. Produkcja pociągów pancernych w ośrodku krakowskim

Na przełomie października i listopada 1918 r., kiedy Kraków i Małopolska wyzwalały się spod władzy austriackiej, *pierwszym polskim prezesem Dyrekcji Krakowskiej był inż. W. Zborowski [b. naczelnik Warsztatów Kolei w Nowym Sączu – przyp. aut.], którego pracy zawdzięczamy zupełne spolszczenie Dyrekcji, wydzielenie jej z państwa austriackiego i popchnięcie na nowe tory. Sposób jego postępowania w tych kierunkach i praca były przykładem dla innych Dyrekcji Małopolskich. Na wszystkich wybitniejszych stanowiskach, tak w Dyrekcji, jak i w egzekutywie pozostali ci sami kierownicy. Państwo austriackie wychowało tak liczny zastęp polskich urzędników i pracowników kolejowych, iż na każdą lukę gotowy był następcą. Dyrekcja była nadto w możności wspomagać swoimi urzędnikami i pracownikami i inne działy. Co do organizacji, nie były także potrzebne żadne zasadnicze zmiany. Jedyną zmianą co do organizacji zaszła tylko na liniach kolei północnej, gdzie istniały inspektoraty, których nie znano w dyrekcjach Małopolskich. Inspektoraty te z czasem zniesiono, zastępując je kontrolerami. Widzimy, że i w tych kierunkach, tak co do rozkładu pracowników jak i samej organizacji nie było żadnego przewrotu, istniała tylko ciągłość pracy.*

(...) W całej Dyrekcji były tylko jeden Warsztaty Główne i jeden Magazyn Zasobów w Nowym Sączu. W całej sieci, objętej po kolei północnej, nie było ani Warsztatów Głównych, ani Magazynu Zasobów, nawet nie było stacji, nadających się na pograniczne w stosunku do państw ościennych. Na tych liniach brak także zupełnie dworców rozdzielczych⁹.

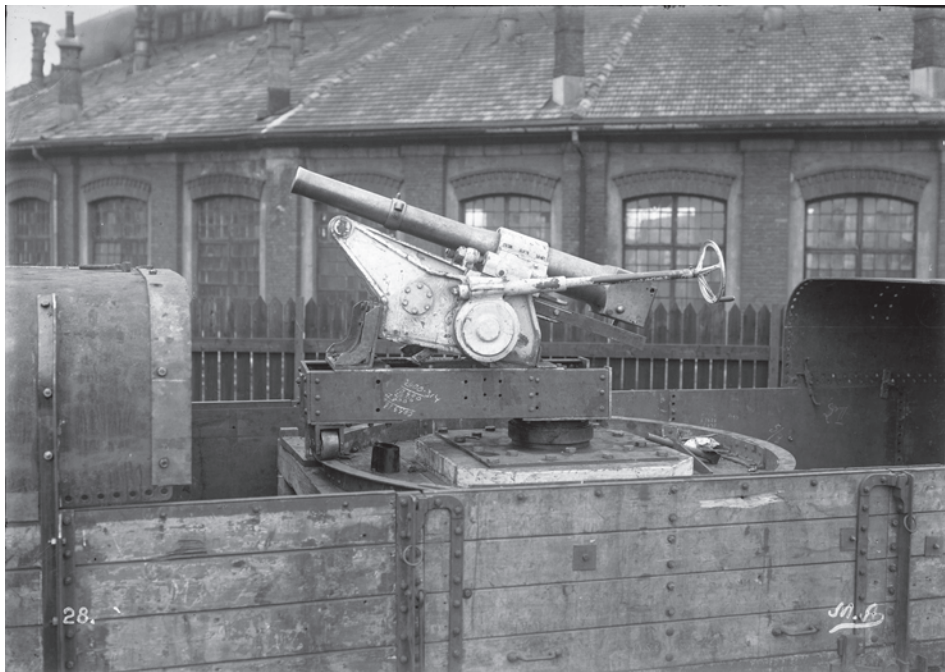
Równoległe w Warszawie, Krakowie i Nowym Sączu, a nieco później w odzyskanym Lwowie, przystąpiono do budowy pociągów pancernych. Warsztaty we Lwowie

9 Krüger A. W., *Rys historyczny przejścia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władze Polskie* „Inżynier Kolejowy” nr 11 (51) z 1 XI 1928 r.

kierowane przez por. Bolesława Nieniewskiego, zestawiły 26.11.1918 r. trzeci pociąg pancerny nazywając go początkowo „Pepetrójka” (PP 3), później przemianowany na „Lwowianin”, by ostatecznie 30.04.1919 r. nadać mu nazwę „Lis-Kula”.

W początkowym okresie pracami nad budową pociągów pancernych w Krakowie kierował mjr Mariański, od 3.12.1918 r. kpt. sap. Jan Słuszkiewicz (do maja 1919 r.), po utworzeniu Kierownictwa Budowy Pociągów Pancernych nr 2 w Krakowie kierowanie jego pracami przejął por. Wiktor Adel. W Nowym Sączu przy uzbrajaniu taboru kolejowego, pod kierunkiem inż. Kazimierza Vetulaniego pracowało 150 robotników i 5 inżynierów. Warsztaty i parowozownia w Woli Duchackiej, zatrudniały 40 kolejarzy, pracami kierował tam, jak i w zakładach Zieleniewskiego, ppor. Józef Palimaczyński¹⁰.

W ówczesnej nomenklaturze pociągi kompletowane w Krakowie nazywano Krakowskimi Bateryjami Kolejowymi: L.1 „Odsiecz I” (11.1918), L.2 „Hallerczyk” (11.1918), L.3 „Gromobój” (12.1918), L.4 „Smok” (12.1918) i L.5 „Rozwadowczyk”. Niedługo później wprowadzono nową numerację, w której np. „Hallerczyk” otrzymał numer P.P.4¹¹.



Fot. 7. Konstrukcja mechanizmu obrotowego łoża dla armaty tradytorowej 8 cm M94, stosowanej w wieżach pancernych fortów, z lufą podnoszoną widocznym tu mechanizmem śrubowym. Całość zainstalowana na odkrytym wagonie Jke670.420, przed uzupełnieniem ścian i zamontowaniem wieży pancernej – dla wagonu artyleryjskiego pociągu pancernego L.3 (PP 6) „Gromobój”.

Źródło: Fot. pbor. inż. Michał Affanasowicz; dzięki uprzejmości dr. inż. arch. Krzysztofa Wielgusa.

10 Krawczak T., Odziemkowski J., *Polskie pociągi pancerne 1918–1939*, [w:] „Wojskowy Przegląd Historyczny”, nr 4/1979.

11 Jurczyk J., Margasiński K., *Dziennik pociągu pancernego Hallerczyk*, Czechowice-Dziedzice – Częstochowa 2010, s. 7.

W tym czasie, do końca 1918 r. wybudowano i uruchomiono 9 pociągów pancernych: 3 w Krakowie („Odsiecz I” – 7.12.1918 r., „Hallerczyk”, „Gromobój”), 2 w Nowym Sączu („Groźny”¹² i „Smok”, ale także wagony pancerne dla np. PP „Odsiecz I” i „Hallerczyk” oraz lokomotywy pancerne dla L.3 „Gromobój”, L.4 „Smok”, „L.5 „Rozwadowczyk”, a także parowóz dla lwowskiego PP 3 „Lis-Kula” i krakowskiego PP 1 „Piłsudczyk”), 2 w Warszawie („Poznańczyk” i „Zagończyk”), 1 we Lwowie („Pepetrójka”–„Lwowianin”), 1 w Sanoku („Kozak” – zdobyty w walkach z Ukraińcami i przebudowany).

Do końca kwietnia 1919 r. powstało kolejno: 10 pociągów, 10 opancerzonych wagonów i 3 parowozy wysłano do Przemyśla, 3 wagony (w tym 2 wykonane w Nowym Sączu dla PP „Groźny”) i parowóz przekazano do Warszawy. PP „Wawel” zestawiony w Krakowie wysłano oddziałom wielkopolskim w zamian za żywność przekazaną do Lwowa. Otrzymał nową nazwę „Danuta”. W początkach stycznia 1919 r. we Lwowie przystąpiono do prac nad PP „Pionier”, oddając go do użytku 6.02.1919 r. Oprócz remontów uszkodzonych, przebudowy i dostarczania nowych wagonów pancernych dla działających na wschodzie pociągów („Odsiecz I”, „Hallerczyk”, „Piłsudczyk”, „Śmiały”, „Gromobój” i in.), zbudowano także tam 4 pociągi dezynfekcyjno-kąpielowe i we wrześniu 1919 r. kolejny PP „Paderewski”. Do końca 1920 r. opancerzono tam 16 parowozów, 5 tendrów, 62 wagony (w tym 20 artyleryjskich i 24 wagony karabinów maszynowych), zbudowano dwa wagony samobieżne „Technik” i „Ułan”. Naprawiono tam 22 parowozy i 21 wagonów oraz przebudowano 50 wagonów¹³. Przebudowano na tor szeroki pociągi „Paderewski” i „Poznańczyk” – z możliwością szybkiego przestawienia na tor normalny. W czasie wojny z bolszewikami, przebudowano wagony artyleryjskie dla pociągów „Pionier” i „Generał Iwaszkiewicz”, a także oddano dwa nowe pociągi „Zawisza Czarny” (PP 13) i „Reduta Ordon” (PP 17)¹⁴.

W warsztatach kolejowych w Jarosławiu z początkiem listopada 1918 r. zestawiono improwizowany pociąg pancerny „Junak”, zmieniony na „Pancernik Jarosław” – prowadzący działania do czerwca 1920 r.

Fabryka Wagonów „L.Zieleniewski” w Sanoku w listopadzie 1918 r. sformowała pociąg pancerny „Kozak”, działający na linii Sanok–Chyrów, przyjęty jako PP 7, utracony 19.01.1919 r. pod Felsztynem na linii Chyrów–Sambor.

Warsztaty w Przemyślu zorganizowały zaimprowizowane pociągi „Śmiały II” (albo „Śmiały A” – akademicki), „Kanonier” i „Wściekły” – działający od stycznia do marca 1919 r. kiedy to został rozbity pod Rodatyczami na linii Przemyśl–Lwów¹⁵.

12 Według innych opracowań, PP „Groźny” został skompletowany w Warszawie, z wykorzystaniem części taboru wykonanego także w Nowym Sączu.

13 Krawczak T., Odziemkowski J., *Polskie pociągi pancerne 1918–1939*, [w:] „Wojskowy Przegląd Historyczny”, nr 4/1979.

14 *Relacja inż. Adama Marie o budowie pociągów pancernych we Lwowie 1919–1920 r.* [w:] *Pociągi pancerne 1918–1943. Organizacja, struktura, działania wojenne*, Białystok 1999, s. 132–133.

15 Jurczyk J., Margasiński K., *Dziennik pociągu pancernego Hallerczyk*, Czechowice-Dziedzice – Częstochowa 2010, s. 38.

Warsztaty w Warszawie-Pradze skompletowały i wyposażyły pociągi pancerne: „Poznańczyk” (PP 11), „Kaniów” (PP 12), „Boruta” (PP 13), „Zagończyk” (PP 14), „Groźny” (PP 15) i „Mściwy” (PP 16; od kwietnia 1919 r. przemianowany na „Mściciel”).

6. Budowa pociągów, parowozów i wagonów pancernych w Warsztatach Głównych w Nowym Sączu

W Nowym Sączu w okresie przed powstaniem KBPP wykonano część wagonów pancernych dla pociągów kompletowanych w Krakowie: L.1 „Odsiecz I” (PP 5), L.2 „Hallerczyk” (PP 4), L.3 „Gromobój” (PP 6), L.5 „Rozwadowczyk” (PP 8) (przemianowany w marcu 1919 r. rozkazem Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego na „Wilk”, ku czci poległego 28.12.1918 r. dowódcy PP „Piłsudczyk”, por. Wilhelma Wilk-Wyrwińskiego), „Wawel” (PP 9; przekazany Armii Wielkopolskiej 30.01.1919 r. i przemianowany na „Danuta”), L.4 „Smok” (PP 7).

Ponadto opancerzono parowozy dla formowanych w Krakowie i Nowym Sączu pociągów L.3 „Gromobój” (PP 6), L.4 „Smok” (PP 7), „L.5 „Rozwadowczyk” (PP 8), a także parowóz dla lwowskiego PP 3 „Lis-Kula” i krakowskiego PP 1 „Piłsudczyk”.



Fot. 8. Pociąg pancerny L.5 (PP 8) „Rozwadowczyk”, z parowozem nr 229.230 „Nowy Sącz IX” opancerzonym w Warsztatach Głównych w Nowym Sączu, na stacji w Nowym Sączu

Źródło: Fot. pchor. inż. Michał Affanasowicz; dzięki uprzejmości dr. inż. arch. Krzysztofa Wielgusa

Warsztaty w Nowym Sączu wykonały także 2 wagony opancerzone i parowóz dla pociągu kompletowanego w Warszawie: „Groźny” (PP 15).

W Krakowie skompletowano i uzbrojono w lutym 1919 r. pociąg pancerny „Saper” (PP 17).

W tym czasie w Nowym Sączu od listopada 1918 r. do czerwca 1919 r. opancerzono 10 parowozów, głównie serii 229 (m.in. 229.230 „Nowy Sącz IX” dla PP „Rozwadowczyk” – późniejszy OK112-21), 73 (Tp15; m.in. 73.291 „Nowy Sącz IV” – późniejszy Tp15-137, 73.419 dla PP „Huragan” – późniejszy Tp15-196, 73.235 dla PP „Ochotnik” – późniejszy Tp15-113 i dwa inne w PP „Smok” i „Stefan Czarniecki”), 180.5 (180.533 „Nowy Sącz X” – późniejszy Tw11-8), 97 (97.254 „Nowy Sącz VI” – dla PP „Smok” – późniejszy TKh12-12), G5¹ (G5¹-4003 – dla PP „Hallerczyk” – późniejszy Ti1) i około 80 wagonów.

We wrześniu 1919 r. oddano wykonany i zestawiony całkowicie w Nowym Sączu pociąg „Stefan Czarniecki” (PP 25), a w sierpniu 1920 r. PP 18 „Huragan”.

Charakterystykę tak przygotowanych wagonów pancernych podawał por. Bernard Sobczyński¹⁶:

Opancerzenie zwykłego wagonu krytego, zaopatrzonego w strzelnice prostokątne w ścianach, stanowiła warstwa betonu o grubości 15 cm. Dach i podłoga nie były opancerzone. Strzelnice karabinów maszynowych zamykane były dwustronnemi zasuwami żelaznemi o grubości 12 mm, posiadającymi odpowiednie wycięcia na wyłoty luf. Pozatem istniały strzelnice dla karabinów ręcznych z tarczami na zawiasach, otwierającymi się w dół. Uzbrojenie pociągu stanowiły cztery 8 cm austriackie działa forteczne, t. zw. Kazematenkanonen”.

Był to sprzęt o dużej wytrzymałości, jednak starej konstrukcji i donośności maksymalnej 5 km. Rozmieszczony był w sposób następujący: dwa działa, przednie i tylne, z ostrzałem czołowym około 120° i dwa działa boczne z ostrzałem również 120°. Karabiny maszynowe umieszczone były w dwóch wagonach po cztery na wagon, Strzelnice ich posiadały ostrzał około 90°.

Wagon sanitarny, opancerzony również betonem, posiadał dwa przedziały, z których jeden mógł pomieścić 4 rannych, drugi z oszklonym w dachu otworem stanowił salę opatrunkową. Dwie lory załadowane były materiałem do naprawy nawierzchni i torów kolejowych. Połączenia międzywagonowe chronione były przez specjalnie umocowane na stałe tarcze żelazne o grubości 12 mm. Maźnice wszystkich kół zaopatrzone były w ochraniacze. Kolejność wozów bojowych w zestawie zależała od decyzji dowódcy pociągu, kształtowała się ona jednak prawie zawsze jednakowo: lora, wóz z działem czołowym, wóz karabinów maszynowych, wóz z działami bocznymi, parowóz, wóz sanitarny, drugi wóz z karabinami maszynowymi i lora.

Załoga liczyła 9 oficerów oraz około 150 szeregowych, podzielonych na oddziały artylerji, karabinów maszynowych, szturmowy, techniczny i gospodarczy. Podkreślić należy, że załogi pociągów pancernych rekrutowały się przeważnie z żołnierzy różnych rodzaj broni, przydzielanych przeważnie ad hoc na froncie, bez uprzedniego ich wyszkolenia. Jeżeli chodzi

16 Sobczyński B., *Rozwój historyczny pociągów pancernych* [w:] „Przegląd Wojskowo-Techniczny”, r. 8, t. 15, z. 1, cz. „Broń pancerna i samochody”, Warszawa, styczeń 1934, s. 18–19.

o obsługę parowozową, to w braku maszynistów wojskowych niektóre pociągi zmuszone były nieraz do postugiwania się siłami cywilnymi.

Warsztaty sądeckie zostały podporządkowane utworzonemu 27.05.1919 r. tzw. Kierownictwu Budowy Pociągów Pancernych nr 2 z siedzibą w Krakowie (ul. Pawia 3), któremu podlegały także fabryka Zieleniewskiego (ul. Grzegórzecka 69), Zbrojownia nr 4 im. gen. Ludwika Bogusławskiego (ul. Rakowicka), ogrzewalnia (parowozownia) i warsztaty na Woli Duchackiej w Krakowie. KBPP przetrwało do lipca 1920 r., po czym uległo rozwiązaniu.

Walczyły one dzielnie na froncie bolszewickim i ukraińskim, chociaż jak podawano: *oczywiście doświadczenie, jakiego dostarczała wojna, nie przechodziło bez śladu i pociągi pancerne ulegały stopniowym zmianom i ulepszeniom. Należy pozatem zaznaczyć, że w okresie tym wzbogaciliśmy się o kilka nowoczesnych pociągów pancernych, zdobytych na bolszewikach („Strzelec Kresowy” – późniejszy „Pierwszy Marszałek”, zdobyty w Koziatynie; „Groźny”, zdobyty przez mjr. Kuśnierka i inne). Pociągi nasze pod wieloma względami ustępowały bolszewickim, które miały silniejsze opancerzenie i uzbrojenie oraz, złożone tylko z parowozu i dwóch wagonów pancernych, odznaczały się większą ruchliwością¹⁷.*



Fot. 9. Parowóz pancerny nr 180.533 (Wiener-Neustadt, nr fabr. 4929/1909) „Nowy Sącz X” z tendrem 76.702 opancerzony w Warsztatach Głównych w Nowym Sączu w kwietniu 1919 r. dla PP 3 „Lis-Kula”

Zródło: Fot. pchor. inż. Michał Afanasowicz; dzięki uprzejmości dr. inż. arch. Krzysztofa Wielgusa

W sumie w Nowym Sączu w okresie od listopada 1918 r. do końca 1920 r. opancerzono 12 parowozów i 3 tendry, zbudowano 69 wagonów pancernych, wyposażono 61 wagonów do składów gospodarczych pociągów pancernych, napra-

¹⁷ Sobczyński B., *Rozwój historyczny pociągów pancernych* [w:] „Przegląd Wojskowo-Techniczny”, r. 8, t. 15, z. 1, cz. „Broń pancerna i samochody”, Warszawa, styczeń 1934, s. 20.

wiono (także dopancerzono) 16 parowozów, 28 wagonów pancernych i 32 wagony taborowe. Po zakończeniu działań wojennych, w sądeckich warsztatach rozpancerzono 3 parowozy i 10 wagonów bojowych¹⁸.

Przykładowo – w ramach prowadzonych napraw taboru wchodzącego w skład pociągów pancernych, w Nowym Sączu prowadzono naprawę PP 2 „Śmiały”, który przybył do sądeckich Warsztatów 21.08.1919 r. i po gruntownym remoncie 5.10.1919 r. wyruszył na Litwę, docierając 9.10.1919 r. do Lidy¹⁹. Dnia 17.09.1919 r. do Nowego Sącza przybył PP 4 „Hallerczyk”, skąd po dokonaniu naprawy i dokończeniu ćwiczeń w Ząbkowicach, skierowano go 12.11.1919 r. do Mławy²⁰.

Podczas wojny z bolszewikami na linii frontu pozostawały w akcji 22 pociągi pancerne, w tym także pewna ilość zdobycznych pociągów działających na torze szerokim²¹.

W 1921 r. wagony opancerzane w sądeckich warsztatach wzięły udział w III Powstaniu Śląskim m.in. w składach poniższych powstańczych pociągów pancernych:

I Grupa, 1 dywizjon:

- PP Nr 1 „Korfanty” (wagon piechoty Gg 13334, 2-osiovy, towarowy, kryty, drewniany, osłonięty betonem, zbudowany w styczniu 1919 r. dla

18 Dane opracowane przez Krzysztofa Margasińskiego. Źródło: Jurczyk J., Margasiński K., *Dziennik pociągu pancernego Hallerczyk, Czechowice-Dziedzice, Częstochowa* 2010, s. 103 – na podstawie artykułu: Czerepiński S., *Zestawienie działalności kierownictwa budowy pociągów pancernych w Polsce*, „Saper i Inżynier Wojskowy”, r. 4, 1925, z. 6 s. 478.

19 *Kronika pociągu pancernego „Śmiały” 5 XI 1918 – 5 XI 1919* [w:] *Pociągi pancerne 1918–1943. Organizacja, struktura, działania wojenne*, Białystok 1999, s. 121.

20 *Dziennik pociągu pancernego L.4 „Hallerczyk” od dnia 30 listopada 1918 r. do dnia 20 listopada 1919 r.* [w:] *Pociągi pancerne 1918–1943. Organizacja, struktura, działania wojenne*, Białystok 1999, s. 129.

21 Wśród nich zdobyty 24.05.1919 r. przez 1 puł na Ukraincach w Radziwiłłowie pociąg „Siczowij” (ex. bolszewicki „Towarzysz Woroszyłow”), nazwany „Krechowiak” i tego samego dnia przemianowany na „General Dowbór” (Nr 20). Używany w wojnie z bolszewikami, gdzie 23.06.1920 r. pod Berdyczowem został wykolejony i uszkodzony w zderzeniu z puszczonym naprzeciw luzem parowozem. Na torze szerokim walczyły ponadto: Nr 5 „Piłsudczyk–szeroki” (ex. bolszewicki BP nr 45), Nr 19 „Śmiały–szeroki”, Nr 21 „General Listowski” (utracony 5.08.1920 r. pod Terespołem), Nr 23 „General Sikorski”, Nr 24 „General Konarzewski” (ex. bolszewicki BP nr 8), Nr 28 „General Krajowski” (ex. bolszewicki BP nr 39, „Subbotnik”), PP „Hallerczyk–szeroki” (ex. bolszewicki BP nr 46 „Krasnyj Kriestianin”; przekazany 1.07.1920 r. sprzymierzonej Armii Ukraińskiej Republiki Ludowej – przemianowany na „Karmeluk”), PP „Groźny–szeroki”, PP „Pionier–szeroki”, PP „Polesiak”. Na torze normalnym walczyły: PP1 „Piłsudczyk”, PP2 „Śmiały”, PP3 „Lis–Kula”, PP4 „Hallerczyk”, PP5 „Król Stefan Batory”, PP6 „Gromobój”, PP7 „Chrobry”, PP8 „Wilg” (wcześniej „Rozwadowczyk”; utracony 5.07.1920 r. w rejonie m. Równe, ponownie formowany), PP9 „Danuta”, PP10 „Pionier”, PP11 „Poznańczyk”, PP12 „Kaniów”, PP13 „Boruta” (po zniszczeniu odtworzony jako „Boruciątko”, a później „Zawisza Czarny”), PP14 „Zagończyk”, PP15 „Paderewski”, PP16 „Mściciel”, PP17 „Reduta Ordon”, PP18 „Huragan”, Nr 6 „General Iwaszkiewicz” (były PP18 „Odsiecz II”), PP19 „Podhalanin”, PP20 „Bartosz Głowacki”, PP21 Pierwszy Marszałek” (wcześniej „Strzelec Kresowy”; ex. bolszewicki BP im. „Szaumiana i Dżaparidze”; w sierpniu 1920 przestawiony na tor normalny), PP22 „Groźny” (ze zdobycznymi sowieckimi wagonami artyleryjskimi, przełożonymi na tor normalny, z BP nr 104 im. „Karla Liebknechta” i BP nr 56 „Kommunar”), PP23 „Śmierć”, PP24 „Śmigły” (początkowo na torze szerokim), PP25 „Stefan Czarniecki”, PP26 „General Sosnkowski”, PP27 „Jan Kiliński” (ex. litewski „Gediminas”), PP „Wściekły”, PP „Góral”, PP „General Dąbrowski” (wcześniej PP „Grot”; utracony 5 VII 1920 r.), PP „Postrach”. Źródło: Gajewski M., *Pociągi pancerne w wojnie polsko–sowieckiej 1919–1920* [w:] *Pociągi pancerne 1918–1943. Organizacja, struktura, działania wojenne*, Białystok 1999.

PP „Rozwadowczyk”, potem używany w PP „Wilk”; wagon piechoty G 142695, 2-osiovy, towarowy, kryty, drewniany, osłonięty betonem, zbudowany w styczniu 1919 r. dla PP „Rozwadowczyk”, potem używany w PP „Wilk”);

II Grupa, 3 dywizjon:

- PP Nr 6 „Ułan” (wagon piechoty Grf 115674, 2-osiovy, towarowy, kryty, drewniany, osłonięty betonem, zbudowany w grudniu 1918 r. dla PP „Rozwadowczyk”, potem używany w PP „Wilk”);

II Grupa, 4 dywizjon:

- PP Nr 7 „Bajończyk” (wagon artyleryjski Gg 17372, 2-osiovy, towarowy, kryty, drewniany, osłonięty betonem, z 1 armatą 80 mm na stanowisku bocznym, zbudowany w kwietniu 1919 r. dla PP „Lis-Kula”, wagon artyleryjski Gg 26657, 2-osiovy, towarowy, kryty, drewniany, osłonięty betonem, z 1 armatą 80 mm na stanowisku bocznym, zbudowany w kwietniu 1919 r. dla PP „Lis-Kula”),
- PP Nr 8 „Górnik” (wagon z karabinami maszynowymi Gg 31910, 2-osiovy, towarowy, kryty, drewniany, osłonięty betonem, zbudowany w grudniu 1919 r.);

III Grupa, 5 dywizjon:

- PP Nr 10 „Ludoga” (wagon z karabinami maszynowymi Gg 14167, 2-osiovy, towarowy, kryty, drewniany, osłonięty betonem, zbudowany w kwietniu 1919 r.; wagon z karabinami maszynowymi Grn 11640, 2-osiovy, towarowy, kryty, drewniany, osłonięty betonem, zbudowany w kwietniu 1919 r.; wagon z karabinami maszynowymi Grf 114954, 2-osiovy, towarowy, kryty, drewniany, osłonięty betonem, zbudowany w lutym 1919 r. dla PP „Ochotnik I”, później używany w PP „Król Stefan Batory”);

III Grupa, 6 dywizjon:

- PP Nr 12 „Pantera” (wagon Gg 1661, zbudowany w styczniu 1919 r.).

Były to już ostatnie działania zbrojne tuż po odzyskaniu nieodległości, w których wzięły udział wagony pancerne uzbrajane w sądeckich warsztatach.

Tymczasem w 1918 r. powierzchnia zakładu wynosiła już 105 350 m², a powierzchnia budynków 31 600 m². Były to jedyne zresztą na terenie nowo powołanej Dyrekcji Kolei w Krakowie, warsztaty parowozowo – wagonowe. Zostały podporządkowane Wydziałowi Mechanicznemu Dyrekcji. Naczelnikiem Warsztatów w niepodległej Polsce pozostał inż. Henryk Suchanek i sprawował tę funkcję do 1920 r. kiedy awansował i przeszedł do pracy w DOKP Kraków a następnie do Ministerstwa Kolei w Warszawie. Przeprowadzano remonty taboru otrzymanego w ramach układów pokojowych, przystosowując go do polskich wymagań i przywracając do sprawności ruchowej. Inż. Suchanek sporządził m.in. wraz z zespołem majstrów Bojarskiego i Mikuty projekt rozwiązania zespolenia hamulców systemu Westinghouse i próżniowego Hardy’ego (zaprezentowany m.in. na Targach Wschodnich we Lwowie w 1927 r.).

W 1920 r. rozpoczęto budowę nowej montowni parowozów na 20 stanowisk, otwarto nowy warsztat elektrotechniczny i poszerzono wydział kotłarni, wybudowano nową siedzibę elektrowni, poszerzono lakiernię i wydział wagonowy o 4 stanowiska, przebudowano tapicernię i wydział obróbki mechanicznej. Ogółem dobudowano 8 076 m² powierzchni budynków. W roku 1921, kiedy na granicach Polski zapanował pokój, w sądeckich Warsztatach Głównych wykonano 70 napraw parowozów (w tym 10 głównych).

W końcu lat 20. były trzecim w Polsce, co do ilości napraw parowozów zakładem po warsztatach w Poznaniu i Warszawie-Pradze, oraz pierwszym co do ilości naprawianych wagonów osobowych²².

W warunkach pokojowych część z posiadanych pociągów pancernych została rozformowana, parowozy przesyłano do warsztatów naprawczych celem rozpanczerzenia, po którym trafiały do codziennej służby na kolei państwowej.

Autor składa podziękowanie Panom – dr. inż. arch. Krzysztofowi Wielgusowi z Politechniki Krakowskiej za udostępnienie unikalnych fotografii i Krzysztofowi Margasińskiemu za pomoc w opracowaniu listy parowozów opancerzonych w Warsztatach Głównych w Nowym Sączu.

22 Pawłowski A., *Stan i potrzeby gospodarki warsztatowej w latach 1919–1928*, „Inżynier Kolejowy” nr 11 (51) z 1.11.1928 r.

Tab. 1. Parowozy opancerzone w Warsztatach Głównych w Nowym Sączu w okresie 1918-1920

LP	Nazwa własna	Seria i numer	Producent	Nr fabryczny/ rok produkcji	Data przekazania	Pierwszy przydział do pociągu pancernego	Inne przydziały	Data rozpancerzenia/ złomowania (+)	Seria i nr na PKP do 1939/ po 1945
1	Nowy Sącz I	229.85	StEG	3508/1908	12.1918	PP 4 „Hallerczyk”			OKI12-12
2	Nowy Sącz II	229.02	WfN	4550/1904	12.1918	PP 6 „Gromobój”			OKI12-2/OKI12-1
3	Nowy Sącz III	73.26	WfN	3007/1885	12.1918	PP 6 „Gromobój”	PP 3 „Lis-Kula”, PP 16 „Mściciel”, PP 17 „Reduta Ordona”	+ przed 1936	Tp15-13
4	Nowy Sącz IV	73.291 z tendrem 66.251	WfN	4243/1899	01.1919			+ przed 1936	Tp15-137
5	Nowy Sącz V	229.29	StEG	3228/1905	01.1919	PP 6 „Gromobój”	PP 8 „Wilki”	+1955	OKI12-4
6	Nowy Sącz VI	97.254	KrLi	6322/1910	15.01.1919	PP 7 „Smok”	Od 11.1919 PP 2 „Śmiały” od 07.1920 PP 5 „Krol Stefan Batory”	15.11.1920	TKh12-12/TKh12-6322*
7	Nowy Sącz VII	229.235	KrLi	7211/1917	01.1919	PP 18 „Odsiecz II”	PP 7 „Bolesław Chrobry”, PP 13 „Zawisza Czarny”	+1950	OKI12-22/OKI12-9
8	Nowy Sącz VIII	229.49	WLF	1685/1907	01.1919	PP 7 „Smok”	Od 11.1919 PP 2 „Śmiały”	+1955	OKI12-10
9	Nowy Sącz IX	229.230	KrLi	7131/1917	02.1919	PP 8 „Rozwadowczyk” (od 03.1919 „Wilki”)		+4.02.1955	OKI12-21/OKI12-6
10	Nowy Sącz X	180.533 z tendrem 76.702	WfN	4929/1909	04.1919	PP 3 „Lis-Kula”	W 1939 przejęty przez sowieckie MPS	+1951	Tw 11-8
11	Nowy Sącz XI	229.134	WfN	5130/1913		PP 4 „Hallerczyk”		01.1921/+1952	OKI12-18/OKI12-8
12	Nowy Sącz XII	73.402	BMMF	295/1909	08/09.1920	PP 25 „Stefan Czarniecki”		+27.03.1948	Tp15-185/ČSD
13		73.419 z tendrem 66.313	BMMF	312/1909	08.1920	PP 18 „Huragan”			Tp15-?
14		73.415	BMMF	308/1909		PP 7 „Smok”	Od 06.1920 PP 7 „Bolesław Chrobry”	+27.11.1954	Tp15-193/Tp15-8
15	par. półpancerny	229.01	WfN	4549/1904		PP 15 „Paderewski”	PP 12 „Kaniów”, w 1939 przejęty przez sowieckie MPS		OKI12-1
16	par. półpancerny	229.42	StEG	3311/1906		PP 15 „Paderewski	PP 1 „Pilsudczyk”	+1950	OKI12-7/ OKI12-2

*Parowóz zbudowany dla linii kolei lokalnej Borki Wielkie-Grzymatki. Zachowany jako eksponat Skansenu Maszyn Parowych i Parowozów w Tarnuskich Górach.

Producenci: BMMF – Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik-Prag, KrLi – Krauss Linz, StEG – Staats-Eisenbahn-Gesellschaft-Wien, WLF – Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, WfN – Wiener Neustädter Lokomotivfabrik.

STRESZCZENIA ANGIELSKIE ARTYKUŁÓW

Jerzy Bąkowski, Jerzy Hydzik

RAILWAY IN POLAND IN THE PERIOD 1918-1945

Summary. The article presents a description of some events concerning the Polish State Railways. There have been described the destruction after the first and the second World War, and great concern for the rapid reconstruction and expansion of the railway network needed to run transport in the country. Moreover, some of the achievements of railwaymen have been also described, who in these difficult conditions could not only catch up with neighbours, but even overtake them.

Keywords: reconstruction of the railway network, expansion of the railway network, rolling stock

Krzysztof Galas

TARNOVIAN RAILWAY IN THE BEGINNING OF THE REBIRTH OF POLAND

Summary. The article presents the history of the railway in Tarnow from the beginning of its construction in the 19th century to 1929. The influence of the railway on the city's development was described. The history of the Municipal Electric Railway launched before the first World War - the Tarnow tram that allowed internal communication of the city dwellers as well as the narrow-gauge military railways around Tarnow have been described.

Keywords: railway, Municipal Electric Railway, narrow gauge railway

Kazimierz Mazur

ON THE FOUNDATION OF PATRIOTISM AND UNITY OF MM MALOPOLSKA

Summary: All who are acquainted with the history of the railway, they know that the moment for Poland's independence in November 1918, railroad workers immediately came to the rescue train property and run trains. They began to also think about as soon as the creation of an organization that in the new reality would take over for himself the trouble of solving problems in Poland. December 16, 1918, and so in the five weeks after Poland regained its independence was convened to Warsaw, the first National Congress of railwaymen. On 21 December 1918, cited to life the largest then Trade Union: Trade Union of railway Workers of the Republic of Poland referred to a popular abbreviation for mm.

Keywords: railwaymen to regain independence, Railwaymen' Trade Union, 1st National ZZK Congress

Janusz Tadeusz Nowak

PARTICIPATION OF RAILWAYMEN DURING GAINING INDEPENDENCE BY KRAKOW FROM AUSTRIAN AUTHORITY

Summary: In 1918, Poland returned to the map of Europe. At that moment, many conspiratorial centers were being prepared in Krakow, but only the determination of Lt Antoni Stawarz and other young Poles serving in the Austrian army and Krakow railwaymen made Krakow cast off the possessive yoke. The article describes the actions carried out in Krakow on 30-31 October 2018 and the scenario of the celebration of the liberation day of Krakow, which was used in the following years.

Keywords: celebration of the liberation day of Krakow, liberation actions of railwaymen in Krakow in 2018

Leszek Zakrzewski

NOWY SACZ RAILWAYMEN AT INDEPENDENCE ACTIVITIES 1914-1918

Summary. The article in the introduction outlines the establishment and operation of the railway in Nowy Sacz until 1914, taking into account the development of railway workshops, forming the railway community and political and social activity of the railway workers in Nowy Sacz, and then discusses the work of railwaymen for independence during the First World War and their role in taking power from Austrian hands.

Keywords: railway, Galicia, railway development, independence activities

Leszek Zakrzewski

ARMORED TRAINS FROM MAIN WORKSHOPS IN NOWY SĄCZ

Summary. The article in the introduction outlines the creation and construction of Austria-Hungarian armored trains, starting from 1914, including the contribution of Rail Workshops in Nowy Sacz in the construction and repair of this type of units, and after regaining independence the role of Workshops in the construction of steam locomotives and armored cars for Polish army.

Keywords: railway, Austria-Hungary, armored trains, Railway Workshops in Nowy Sacz

**REFERATY
WYGŁOSZONE NA KONFERENCJI**

ALEJKAMI STARYCH POWĄZEK – LISTOPADOWA REFLEKSJA 2018

Marek Moczulski

mgr inż., Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, członek założyciel Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei

*Powązkowski nasz cmentarz – to przez śmierć wydarta
Z księgi życia Warszawy najwspanialsza karta!
Z jakich mężów i niewiast gród syreni słynie,
Wypisane masz na niej, jak na pergaminie,
Uwieczniło zaś onych nie pióro, lecz dłuto,
Każdą bowiem literę w kamieniu wykuto,
Chociaż nie brak napisów na blasze i drzewie,
I o jakich, niestety, nikt dzisiaj już nie wie!*

Witold Łaszczyński – *Dzień Zaduszny*

Stare Powązki to cmentarz elitarny, zabytkowy, na którym w około 75 000 grobów pochowano ponad milion osób. Są jednym z najpiękniejszych cmentarzy Europy, jednym z najstarszych Warszawy, skarbnicą rzeźby i małej architektury, nekropolią narodową drugą w dostojności po Wawelu, pomnikiem naszej historii i kultury. Zostały założone 4 listopada 1790 r., poświęcone 20 maja 1792 r. Spoczęło na nim wielu znakomitych obywateli.



Idąc w melancholii i zadumie usłanymi złotymi liśćmi alejkami cmentarza z łatwością przypominamy sobie postaci aktorów, pisarzy, muzyków, sportowców. Często jednak stajemy przed grobami osób, których imiona i nazwiska nic nam nie mówią. To znakomici – niestety często zapomniani – inżynierowie, naukowcy, wynalazcy. Wspomnijmy kilku:

Stefan Bryła (Kraków, 17 sierpnia 1886 r. – Warszawa, 3 grudnia 1943 r.), inżynier budowlany, pionier spawalnictwa i konstrukcji spawanych. W 1928 r. opracował dla Ministerstwa Robót Publicznych pierwsze na świecie przepisy spawania konstrukcji stalowych w budownictwie. Stały się one wzorem dla podobnych przepisów w innych krajach. Autor pierwszego na świecie spawanego mostu drogowego na rzece Słudwi w Maurzycach pod Łowiczem (oddany do użytku 12 sierpnia 1929 r.).



Stanisław Olszewski (Warszawa, 6 stycznia 1852 r. – Giessen, 15 lipca 1898 r.), inżynier technolog, pionier spawalnictwa, opatentował w Europie wynalazek spawania elektrycznością, od razu zastosowany w zakładach „Lilpop, Rau, Loewenstein”. Metoda opatentowana po raz pierwszy 10 października 1885 r. we Francji. Ten dzień jest uznawany obecnie na całym świecie za datę narodzin nowoczesnego spawalnictwa.



Kazimierz Prószyński (Warszawa, 4 kwietnia 1875 r. – obóz Mauthausen-Gusen, 13 marca 1945 r.) przedsiębiorca, operator filmowy, reżyser, inżynier, wynalazca. Konstruktor pionierskich aparatów kinematograficznych oraz kamer filmowych. Pionier polskiej oraz światowej kinematografii. Konstruktor aeroskopu – pierwszej ręcznej, automatycznej kamery filmowej ze stabilizacją obrazu.



Kazimierz Szpotański (Włocławek, 16 grudnia 1887 r. – Warszawa, 10 lipca 1966 r.), inżynier elektryk, pionier przemysłu aparatów elektrycznych. W listopadzie 1918 r. założył w Warszawie, w dwupokojowym lokalu przy Mirowskiej, Fabrykę Aparatów Elektrycznych K. Szpotański i Spółka i zaczął od produkcji włączników do światła. Warsztat zatrudniał początkowo 2 ludzi. Po przeniesieniu na Kamionek bardzo szybko się rozrósł i stał największym w przedwojennej Polsce przedsiębiorstwem produkującym aparaturę elektryczną. W 1919 r. był w gronie współzałożycieli Stowarzyszenia Elektryków Polskich (prezes 1938-1939 i 1939-1946).



Stanisław Nowkuński (10 września 1903 r. – 30 lipca 1936 r.), inżynier, konstruktor silników lotniczych stosowanych w polskich samolotach z lat trzydziestych XX wieku (głównie RWD).



W tej samej mogile spoczął ojciec Stanisława, Józef Nowkuński (Kowno, 24 stycznia 1868 r. – Warszawa, 20 sierpnia 1952 r.), inżynier, projektant i budowniczy dróg żelaznych w Rosji. Po przyjeździe do Polski w 1923 r. powołany na stanowisko naczelnego kierownika budowy Kolei Państwowej Kalety – Podzamcze, a potem magistrali węglowej Herby Nowe – Gdynia, największej inwestycji komunikacyjnej II Rzeczypospolitej.

W roku obchodzonej uroczystości 100. rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości warto wymienić innych kolejarzy okresu międzywojnia, którzy spoczęli na Starych Powązkach. To:

Tadeusz WENDA (Warszawa, 23 lipca 1863 r. – Komorów, 8 września 1948 r.), inżynier komunikacji, główny projektant i kierownik budowy portu Gdynia. Po studiach pracował jako projektant i budowniczy linii kolejowych w Rosji.



Aleksander Wasiutyński (Lisowice, 13 grudnia 1859 r. – Warszawa, 17 października 1944 r.), inżynier komunikacji, w wydziale drogowym Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej prowadził badania nawierzchni kolejowej, autor przebudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego z linią średnicową.



Romuald Wetcel (Iwanowce na Podolu, 17 sierpnia 1891 r. – Warszawa, 1 listopada 1965 r.) W okresie międzywojennym pionier motoryzacji warszawskich kolei wąskotorowych, autor wielu zrealizowanych projektów wagonów motorowych i lokomotyw spalinowych. Po II wojnie światowej pracownik Ministerstwa Komunikacji, unowocześniał trakcję spalinową na kolejach dojazdowych.



Stefan Augustyn Offenber (1864-1939) inżynier kolejowy, w latach 1920-1924 wicedyrektor kolei Wschodnio-Chińskiej. Po powrocie do Polski pracował w Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych, a następnie w Ministerstwie Komunikacji. Podjął się oszacowania majątku kolejowego w związku z utworzeniem w 1926 r. Przedsiębiorstwa Państwowego PKP.



Edmund Karol Chwaściński (1863-1940) inżynier komunikacji, w okresie międzywojennym, jako wiceprezes Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych, kierował budową linii Kutno – Strzałkowo, Kokoszki – Gdynia, Nasielsk – Płock, Zgierz – Płock, Widzew – Zgierz i Łuck – Stojanów. Już na emeryturze został naczelnikiem budowy linii z Krakowa do Miechowa.



Albert Czeczott (Petersburg, 13 kwietnia 1873 r. – Warszawa, 3 listopada 1955 r.), inżynier komunikacji, wybitny specjalista budowy parowozów, twórca polskiej szkoły badania parowozów, przyjętej przez niektóre kraje europejskie.



Kazimierz Zembrzusi (Głębokie, 18 kwietnia 1905 r. – Warszawa, 26 sierpnia 1981 r.), konstruktor parowozów, pod jego kierunkiem powstały projekty maszyn serii Pt31 i Pm36 (w otulinie aerodynamicznej), a także parowozów dla kolei egipskich i bułgarskich.

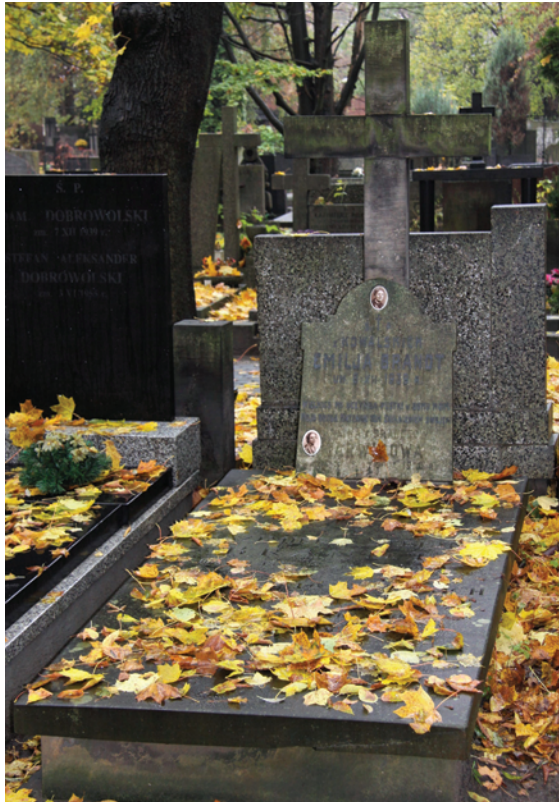
Jan Podoski (Kijów, 2 stycznia 1904 r. – Warszawa, 22 listopada 1998 r.), inżynier trakcji elektrycznej, w latach 1934-1938 uczestniczył w pracach nad elektryfikacją pierwszego odcinka w Warszawskim Węźle Kolejowym. Dyrektor Fabryki Sygnałów Kolejowych w Bydgoszczy (1938-1939). Honorowy obywatel Warszawy.



Antoni Xiężopolski (Wieliszew, 6 września 1861 r. – Warszawa, 21 maja 1951 r.), inżynier technolog, specjalizował się w budowie parowozów i wagonów, utalentowany organizator produkcji pojazdów szynowych. Jego projekty parowozów dla kolei Wschodnio-Chińskiej realizowały zakłady Baldwina w Filadelfii. Doradca techniczny fabryk parowozów w Charkowie i Kołomnie.



Kazimierz Stefan Brandt (16 stycznia 1895 r. – 2 listopada 1982 r.), inżynier dróg i mostów, opracował projekty 140 zrealizowanych dużych obiektów, projektant wodociągów kolejowych (Wieruszów – Podzamcze), dworców, wiat i poczekalni na liniach podwarszawskich.



Stanisław Kruszewski (Osiny pod Puławami, 6 maja 1872 r. – Warszawa, 14 marca 1944 r.), inżynier kolejowy, ekonomista, działacz społeczno-oświatowy i związkowy, pierwszy przewodniczący Zarządu Głównego Związku Zawodowego Kolejarzy (1918-1921).



W tym materiale nie można nie wspomnieć pierwszego noblisty Niepodległej, Władysław Stanisław Reymont (Kobiele Wielkie, 7 maja 1867 r. – Warszawa, 5 grudnia 1925 r.), pisarz, prozaik i nowelista, jeden z głównych przedstawicieli realizmu z elementami naturalizmu w prozie Młodej Polski był kolejjarzem – trzy lata z przerwami pracował na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej jako pomocnik dozorczy plantowego (toromistrz). W swoim dorobku ma wiele utworów o tematyce kolejowej, m.in. „Pracy” (1891), „Szczęśliwi” (1894), „Przy robocie” (1895), „Senne dzieje” (1908), „Marzyciel” (1909).



O wymienionych i wielu innych, o których w tym materiale nie wspomniałem, powinniśmy – moim zdaniem – nie tylko pamiętać, ale także naszą wiedzę o nich przekazywać innym. Zapalenie znicza, położenie wiązanki z napisem „PAMIĘTAMY – KOLEJARZE”, chwila zadumy i modlitwy są ważne.



A może warto zabiegać też o postawienie tablic informacyjnych tak jak na grobie wspomnianego wcześniej Stanisława Olszewskiego lub Stanisława Wysockiego (Busko, 14 kwietnia 1805 r. – Warszawa, 21 maja 1868 r.) – pioniera kolejnictwa polskiego. Można też postarać się o przygotowanie informacji w formie zafoliowanej kartki – takie w bieżącym roku widziałem na kilku grobach – specjalnie na listopadowe święta.



Członkowie Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei kwestują przy grobie Stanisława Wysockiego.



Informacje dla Autorów

Procedura recenzowania publikacji

1. Każda publikacja przesłana do Redakcji drogą elektroniczną lub pocztową podlega procedurze recenzowania (dwóch niezależnych recenzentów spoza jednostki zatrudniającej Autora) i ocenie językowej (redaktor językowy). Recenzentów wyznacza Redaktor Naczelny po zasięgnięciu opinii redaktorów tematycznych.
2. W przypadku wykorzystywania w publikacji zaawansowanych metod statystycznych publikację ocenia również redaktor statystyczny.
3. W przypadku tekstów powstałych w języku obcym, co najmniej jeden z recenzentów będzie afiliowany w instytucji zagranicznej innej niż narodowość autora pracy.
4. W doborze recenzentów stosuje się model, w którym autor i recenzenci nie znają swoich tożsamości (tzw. „*double-blind review proces*”).
5. W szczególnych przypadkach niemożności dostosowania się do powyższej zasady (wąska problematyka artykułu, brak dużej liczby potencjalnych recenzentów) recenzent pochodzący z tej samej jednostki będzie podpisał deklarację o niewystępowaniu konfliktu interesów. Za konflikt interesów będzie się uznawać zachodzące między recenzentem a autorem:
 - bezpośrednie relacje osobiste (pokrewieństwo, związki prawne, konflikt),
 - relacje podległości zawodowej,
 - bezpośrednia współpraca naukowa w ciągu ostatnich dwóch lat poprzedzających przygotowanie recenzji.
6. Recenzja ma formę pisemną i kończy się jednoznacznym wnioskiem, co do dopuszczenia artykułu do publikacji bez zmian, dopuszczenia artykułu do publikacji po uwzględnieniu uwag zawartych w recenzji lub jego odrzucenia.
7. Zasady kwalifikowania publikacji do druku w wyniku recenzji:
 - oryginalność publikacji w zaproponowanej metodzie rozwiązania problemu, w zastosowaniu nowych ujęć teoretycznych problemu lub w przedstawieniu interesującego syntetycznego spojrzenia na pewną dziedzinę badań,
 - poprawność terminologiczna zastosowana w publikacji,
 - poprawność stylistyczna i językowa publikacji,
 - trafny i wystarczający dobór literatury,
 - właściwy dobór materiału ilustracyjnego.
8. Nazwiska recenzentów poszczególnych publikacji nie będą ujawniane w kolejnych numerach czasopisma; lista recenzentów będzie podana do publicznej wiadomości raz w roku.

Informacja o zabezpieczeniu przed zjawiskiem ghostwriting

Zjawisko *ghostwriting* występuje wówczas, gdy ktoś wniósł istotny wkład w powstanie publikacji, bez ujawnienia swojego udziału jako jeden z autorów lub bez wymienienia jego roli w podziękowaniach zamieszczonych w publikacji.

Zjawisko *guest authorship* (*honorary authorship*) występuje wówczas, gdy udział autora jest znikomy lub w ogóle nie miał miejsca, a pomimo to jest autorem lub współautorem publikacji.

Aby przeciwdziałać przypadkom *ghostwriting* i *guest authorship* Redakcja Zeszytów Naukowo-Technicznych Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Oddział w Krakowie wdraża poniższe rozwiązania:

1. Redakcja wymaga od autorów publikacji ujawnienia wkładu poszczególnych autorów w powstanie publikacji (z podaniem ich afiliacji oraz kontrybucji, tj. informacji, kto jest autorem koncepcji, założeń, metod, protokołu, itp. wykorzystywanych przy przygotowaniu publikacji), przy czym główną odpowiedzialność będzie ponosić autor zgłaszający opracowanie.
2. Redakcja, począwszy od numeru 1/2012, wyjaśnia w Informacji dla Autorów, że *ghostwriting* i *guest authorship* są przejawem nierzetelności naukowej, a wszelkie wykryte przypadki będą demaskowane, włącznie z powiadomieniem odpowiednich podmiotów (instytucje zatrudniające autorów, towarzystwa naukowe, stowarzyszenia edytorów naukowych itp.).
3. Redakcja wymaga od Autorów informacji o źródłach finansowania publikacji, wkładzie instytucji naukowo-badawczych, stowarzyszeń i innych podmiotów („*financial disclosure*”).
4. Redakcja dokumentuje wszelkie przejawy nierzetelności naukowej, zwłaszcza łamania i naruszania zasad etyki obowiązujących w nauce.

Przygotowanie tekstów do druku

- Tekst powinien być napisany w edytorze WORD czcionką Times New Roman o rozmiarze 12 pt, odstęp między wierszami pojedynczy, do rozpoczęcia akapitu stosować pojedynczy „Tab”, a nie spacje.
- Nie należy stosować więcej niż jednej spacji między wyrazami i ręcznego dzielenia wyrazów.
- Ilustracje należy przysyłać jako oddzielne pliki: *.tif, *.pdf lub *.jpg (rozdzielczość 300dpi), w odpowiednich miejscach w tekście należy zamieścić podpisy.
- Wzory matematyczne prosimy wykonywać w miarę możliwości w programie „math-type”.
- Zamieszczenie materiału ilustracyjnego powinno spełniać wymogi prawa autorskiego (do artykułu należy dołączyć oświadczenie).
- Wszystkie rysunki, fotografie i tabele powinny mieć numer i podpis.
- Rysunki, wykresy i tabele powinny być przygotowane w technice czarno-białej.
- Prosimy Autorów artykułów o podanie stopni i tytułów naukowych, afiliacji (miejsce pracy), adresu pocztowego, telefonu, adresów mailowych.
- W przypadku, gdy jest więcej niż jeden Autor, w przypisie do polskiego tytułu należy określić procentowy wkład Autorów w publikację.
- Pełny tekst nie powinien przekroczyć 16 stron wraz z tabelami, zdjęciami i rysunkami.
- Na końcu artykułu prosimy o zamieszczenie streszczenia artykułu i kilku słów kluczowych (minimum trzy) oraz tłumaczeń tytułu artykułu, streszczenia i słów kluczowych na język angielski.
- Artykuły nie mogą zawierać cech i elementów komercyjnych.
- Pliki mogą być spakowane przy pomocy programów RAR lub ZIP.
- Tekst proszę dostarczać w postaci pliku na CD lub mailem.

ORGANIZATORZY KONFERENCJI KOLEJARZE POLSCY DLA NIEPODLEGŁEJ OJCZYZNY

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej
Oddział w Krakowie przy udziale:

- Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie,
- Związku Zawodowego Kolejarzy Małopolski.

KOMITET ORGANIZACYJNY

Przewodniczący	Marek Błęszyński
Członkowie	Anna Bujak
	Józefa Majerczak

SPONSORZY KONFERENCJI

Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej
w Krakowie Sp. z o.o.

Zakłady Usługowe „Południe” sp. z o.o. w Krakowie

SPONSORZY KONFERENCJI 2018

Generalny Sponsor Konferencji
„Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym”
TRACK TEC S.A.

Złoci Sponsorzy Konferencji
„Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym”
BOMBARDIER TRANSPORTATION (ZWUS) POLSKA SPÓŁKA Z O.O.

P.U.T. GRAW SP. Z O.O.

PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO-USŁUGOWE
RAMATECH-INSTAL S.C.

VOSSLOH SKAMO SP. Z O.O.

**SPIS ARTYKUŁÓW OPUBLIKOWANYCH
W KWARTALNIKU
ZESZYTY NAUKOWO-TECHNICZNE
STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW
KOMUNIKACJI RP ODDZIAŁ W KRAKOWIE
W 2018 ROKU**

**NOWOCZESNE TECHNOLOGIE I SYSTEMY ZARZĄDZANIA
W TRANSPORCIE SZYNOWYM.**

CZEŚĆ I: DROGA KOLEJOWA zeszyt nr 1 (115)

Lp.	Autorzy, tytuł artykułu	Nr	Strony
1	<i>Mirosława Bazarnik</i> , Wybrane metody oceny stanu technicznego odwodnienia podtorza	1 (115)	7-18
2	<i>Dorota Błaszkiwicz, Paulina Szablowska</i> , Wpływ zmian w polskich przepisach na projektowanie układów geometrycznych toru	1 (115)	19-32
3	<i>Karol Brzeziński, Cezary Kraśkiewicz, Wojciech Oleksiewicz, Monika Pludowska-Zagrajek, Kacper Wasilewski</i> , Tłumiki torowe i przyszynowe jako innowacyjne rozwiązania dla ochrony ludzi i środowiska przed hałasem od ruchu kolejowego	1 (115)	33-46
4	<i>Maciej Jamka, Marek Stoliński, Sergiusz Lisowski</i> , Metoda ortogonalna pomiaru przemieszczeń szyn w diagnostyce toru bezstykowego	1 (115)	47-58
5	<i>Ludwik Madej, Piotr Gotłbek</i> , Przetwarzanie danych w centrum diagnostyki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – nowe inicjatywy	1 (115)	59-74
6	<i>Łucjan Siewczyński, Michał Pawłowski</i> , Sposoby postępowania w przypadku braku pełnych efektów zastosowania warstwy ochronnej podtorza	1 (115)	75-86
7	<i>Juliusz Sołkowski</i> , Badania sztywności dynamicznej nawierzchni kolejowej metodą FWD	1 (115)	87-96
8	<i>Małgorzata Urbanek, Paweł Dziewoński</i> , Analiza pracy podkładu kolejowego przy uwzględnieniu sprzężenia prętami	1 (115)	97-104
9	<i>Andrzej Uznański</i> , Pozycjonowanie satelitarne techniką PPP RTK	1 (115)	105-122
10	<i>Andrzej Uznański</i> , Satelitarne wyznaczanie współrzędnych punktów niedostępnych	1 (115)	123-132

**NOWOCZESNE TECHNOLOGIE I SYSTEMY ZARZĄDZANIA
W TRANSPORCIE SZYNOWYM.**

**CZEŚĆ II: TRANSPORT SZYNOWY. STEROWANIE RUCHEM
KOLEJOWYM - zeszyt nr 2 (116)**

Lp.	Autorzy, tytuł artykułu	Nr	Strony
1	<i>Jan Gertz, Paweł Okrzesik</i> , Przykładowe scenariusze zajęć dydaktycznych z wykorzystaniem symulatora ISDR w Laboratorium Inżynierii Ruchu Kolejowego na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej	2 (116)	7-20
2	<i>Piotr Gondek, Krzysztof Ochocki, Grzegorz Stencel</i> , Wybrane wytyczne norm europejskich dotyczących zgodności podsystemu INFRASTRUKTURA z wymaganiami dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się (PRM)	2 (116)	21-30
3	<i>Iwona Karasiewicz</i> , Rola i znaczenie apetytu na ryzyko w systemie transportu kolejowego	2 (116)	31-46

4	<i>Emilia Koper, Andrzej Kochan</i> , Nowoczesne rozwiązanie transportu publicznego na przykładzie systemu INNOVIA Monorail 300	2 (116)	47-60
5	<i>Piotr Koń, Piotr Kozioł</i> , Analiza jakościowa planu przeniesienia przystanku kolejowego Skawina Zachodnia	2 (116)	61-74
6	<i>Magdalena Kycko, Wiesław Zablocki</i> , Certyfikacja podsystemu STEROWANIE i jej znaczenie w procesie inwestycyjnym	2 (116)	75-88
7	<i>Jacek Makuch</i> , Stacja Wrocław Świebodzki jako element Kolei Aglomeracyjnej	2 (116)	89-106
8	<i>Michał Nowak, Mirosław Koterbicki, Piotr Kozioł</i> , Wpływ ograniczeń infrastrukturalnych na ruch kolejowy w Krakowskim Węźle Aglomeracyjnym na przykładzie linii SKA1	2 (116)	107-118
9	<i>Marek Pawlik</i> , Interoperacyjność kolei - bariera czy szansa dla kolei w Polsce	2 (116)	119-134
10	<i>Marcin Szczepaniuk</i> , Proces weryfikacji WE podsystemu „ENERGIA” modernizowanych linii kolejowych w świetle opinii Agencji Kolejowej Unii Europejskiej	2 (116)	135-142
11	<i>Paweł Wontorski, Andrzej Kochan</i> , Elektroniczny system obiegu dokumentacji projektowej urzędzeń srk – wybrane zagadnienia	2 (116)	143-156

KOLEJARZE POLSCY DLA NIEPODLEGŁEJ OJCZYZNY

- zeszyt nr 3 (117)

Lp.	Autorzy, tytuł artykułu	Nr	Strony
1	<i>Jerzy Bąkowski, Jerzy Hydzik</i> , Kolej w Polsce w latach 1918-1945	3 (117)	7-20
2	<i>Krzysztof Galas</i> , Tarnowska kolej w początkach odrodzonej Polski	3 (117)	21-38
3	<i>Kazimierz Mazur</i> , Na fundamencie patriotyzmu i jedności ZZK Małopolska	3 (117)	39-52
4	<i>Janusz Tadeusz Nowak</i> , Udział kolejarzy w oswojeniu Krakowa spod zaborczej władzy austriackiej	3 (117)	53-66
5	<i>Leszek Zakrzewski</i> , Kolejarze sędęcy w pracy niepodległościowej 1914-1918	3 (117)	67-96
6	<i>Leszek Zakrzewski</i> , Pociągi pancerne z Warsztatów Głównych w Nowym Sączu	3 (117)	97-118

Alfabetyczny wykaz autorów w 2018 roku

Lp.	Nazwisko	Nr zeszytu	Strony
1	Bazamik Mirosława	1 (115)	7-18
2	Bąkowski Jerzy	3 (117)	7-20
3	Błaszkiwicz Dorota	1 (115)	19-32
4	Brzeziński Karol	1 (115)	33-46
5	Dziewoński Paweł	1 (115)	97-104
6	Galas Krzysztof	3 (117)	21-38
7	Gertz Jan	2 (116)	7-20
8	Gołąbek Piotr	1 (115)	59-74
9	Gondek Piotr	2 (116)	21-30
10	Hydzik Jerzy	3 (117)	7-20
11	Jamka Maciej	1 (115)	47-58
12	Karasiewicz Iwona	2 (116)	31-46
13	Kochan Andrzej	2 (116)	47-60
		2 (116)	143-156
14	Koń Piotr	2 (116)	61-74
15	Koper Emilia	2 (116)	47-60

16	Koterbicki Mirosław	2 (116)	107-118
17	Kozioł Piotr	2 (116)	61-74
		2 (116)	107-118
18	Kraśkiewicz Cezary	1 (115)	33-46
19	Kycko Magdalena	2 (116)	75-88
20	Lisowski Sergiusz	1 (115)	47-58
21	Madej Ludwik	1 (115)	59-74
22	Makuch Jacek	2 (116)	89-106
23	Mazur Kazimierz	3 (117)	39-52
24	Nowak Janusz Tadeusz	3 (117)	53-66
25	Nowak Michał	2 (116)	107-118
26	Ochociński Krzysztof	2 (116)	21-30
27	Okrzesik Paweł	2 (116)	7-20
28	Oleksiewicz Wojciech	1 (115)	33-46
29	Pawlik Marek	2 (116)	119-134
30	Pawłowski Michał	1 (115)	75-86
31	Płudowska-Zagrajek Monika	1 (115)	33-46
32	Siewczyński Łucjan	1 (115)	75-86
33	Sołkowski Juliusz	1 (115)	87-96
34	Stencel Grzegorz	2 (116)	21-30
35	Stoliński Marek	1 (115)	47-58
36	Szablowska Paulina	1 (115)	19-32
37	Szczepaniuk Marcin	2 (116)	135-142
38	Urbanek Małgorzata	1 (115)	97-104
39	Uznański Andrzej	1 (115)	105-122
		1 (115)	123-132
40	Wasilewski Kacper	1 (115)	33-46
41	Wontorski Paweł	2 (116)	143-156
42	Zabłocki Wiesław	2 (116)	75-88
43	Zakrzewski Leszek	3 (117)	67-96
		3 (117)	97-118

Alfabetyczny wykaz recenzentów w 2018 roku

Marek Bleszyński	Grzegorz Mirek
Zofia Bryniarska	Bruno Obuchowicz
Łukasz Chudyba	Anton Pashkievich
Włodzimierz Czyczuła	Elżbieta Pilecka
Andrzej Feil	Maciej Puchała
Jan Gertz	Sabina Puławska-Obiedowska
Łucjan Janas	Juliusz Sołkowski
Kazimierz Kłosek	Wiesław Starowicz
Marek Krużyński	Małgorzata Ulmaniec
Sergiusz Lisowski	Józef Wieczorek
Józefa Majerczak	Artur Zbiciak

**INFORMACJE FIRM,
PRZEDSIĘBIORSTW I ORGANIZACJI**



TRACK TEC

Nowa jakość w infrastrukturze transportu

Grupa Track Tec to wiodący międzynarodowy dostawca systemowych rozwiązań dla infrastruktury kolejowej, posiadający szeroką ofertę produktów i usług, które spełniają najwyższe standardy jakości.

Profesjonalne doradztwo Grupy na każdym etapie realizacji zamówień, kompleksowa logistyka i współpraca z klientem oparta na wieloletnim doświadczeniu oraz kompetencjach, pozwalają budować jej status międzynarodowego lidera w branży kolejowej.

Marka Track Tec to:

- realizacja usług na najwyższym możliwym poziomie w każdym z ośmiu zakładów produkcyjnych zlokalizowanych w Polsce i za granicą
- kompetencje i referencje potwierdzające realizację kontraktów do ponad 30 krajów na świecie
- konsekwentnie realizowana strategia indywidualnego podejścia do klientów i usług
- bezpieczeństwo, terminowość dostaw oraz optymalizacja zapasów, kosztów i czasu klientów dzięki systemom just-in-time oraz one-stop-shop
- innowacyjna logistyka i najnowocześniejsze rozwiązania

TrackTec S.A. · Rondo ONZ 1 · 00-124 Warszawa · Polska · Tel. +48 22 354 91 11 · Fax +48 22 354 91 09 | Track Tec S.A. · ul. Roździeńskiego 190b 40-203 Katowice · Polska · Tel. +48 32 66 11 000 · Fax +48 32 66 11 003 | Track Tec GmbH · Zollhof 8 · 40221 · Düsseldorf · Niemcy
Tel. +49 (0) 211 2298 72 00 · Fax +49 (0) 211 2298 72 22 | Track Tec GmbH · Zakład Leuna · Tel. +49 (0) 3461 43 5111 · Tel. +49 (0) 3461 43 5112
Fax +49 (0) 3461 43 5120 | Track Tec GmbH · Zakład Coswig · Tel. +49 (0) 34903 4741 10 · Fax +49 (0) 34903 4741 20
Track Tec S.A. · ul. Kr. Valdemāra, 21-645 · LV-1010 Ryga · Łotwa · Tel. +371 670 35 215 · Fax +371 670 35 252

E-Mail: info@tracktec.eu · www.tracktec.eu

NOWOCZESNA KOLEJ JEDNOSZYNOWA



BOMBARDIER INNOVIA Monorail 300 to najnowszy system kolei jednoszynowej wiodącego na świecie dostawcy automatycznych systemów transportowych. Systemy kolei jednoszynowej to przełomowe rozwiązania dla transportu miejskiego XXI wieku, gwarantujące oszczędność czasu i kosztów budowy. System *INNOVIA* Monorail zapewnia pasażerom bezpieczny, wygodny i niezawodny środek transportu miejskiego, a przewoźnikom możliwość efektywnego prowadzenia przewozów aglomeracyjnych.

www.bombardier.com

BOMBARDIER

25
Lat firmy



» » **iTEC - Toromierz Inercyjny**



P.U.T. GRAW sp. z o.o.
ul. Karola Miarki 12
44-100 Gliwice,
tel./fax +48 32 231 70 91
e-mail: info@graw.com
www.graw.com

RAMATECH-INSTAL

Ul. Jagielnia 3, 32-050 Skawina

Jesteśmy wyłącznym producentem hamulców ETH-1 i ETH-2 oraz elektrohydraulicznego systemu napędu SHN-1

Wykonujemy usługi dla hamulca torowego ETH-1, ETH-2, THS-1:

- Naprawy :główne, średnie, bieżące hamulców torowych
- Diagnostyka hamulców
- Regeneracja podzespołów hydrauliki siłowej
- Naprawa rurociągów głównych i badania wytrzymałościowe
- Badania hydroakumulatorów
- Sprzedaż podzespołów
- Elektroenergetyka
- Automatyka przemysłowa

Posiadamy Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji hamulców torowych typu ETH-1 i ETH-2 oraz systemu napędu SHN-1.

Telefony kontaktowe: 0501-786-357, 0501-786-358

Telefon Fax: (012) 427-25-56

Strona: www.ramatech.pl email: biuro@ramatech.pl

Vossloh Skamo sp. z o.o.

63-460 Nowe Skalmierzyce, ul. Kolejowa 18a

tel.: sekretariat +48 62/762 15 23

dz. handlu +48 62/762 12 78

fax +48 62/762 12 51

e-mail: info@vossloh-skamo.pl

www.vossloh-skamo.pl

vossloh

W Nowych Skalmierzycach (woj. wielkopolskie), tuż obok zabytkowego dworca kolejowego, dokładnie tam, gdzie swój początek miał odcinek dawnej Warszawsko-Kaliskiej Kolei Żelaznej, w budynkach dzisiejszego przedsiębiorstwa Vossloh Skamo sp. z o.o. od ponad 85 lat nieprzerwanie trwa produkcja na rzecz kolei.

Nasze produkty:

- System SB4 VK, który spełnia wymagania TSI; dopuszczony wg EN 13481-2;
- Łapka sprężysta SB4
- Płozy hamulcowe stosowane do hamowania i zapobiegania staczaniu się wagonów na górkach rozrządowych, na torach w terenie górzystym oraz przy pracach manewrowych
- Zakotwienia podkładów typu SN-zwiększające opór konstrukcji toru wobec przesunięć poprzecznych

Inwestując cały czas w nowe technologie Vossloh Skamo sp. z o.o. w Nowych Skalmierzycach zapewnia wysoką jakość produkowanych wyrobów oraz wykonywanych usług. Odbiór jakościowy naszych produktów zapewniony jest przez Dział Kontroli Jakości, który posiada w swej strukturze Izbę Pomiarów, Laboratorium Wytrzymałościowe i Laboratorium Chemiczne.

Firma nasza pracuje w oparciu o wdrożone normy ISO-9001:2008; ISO 14001:2004 i OHSAS 18001:2007.

Posiadamy również status kwalifikowanego dostawcy dla Deutsche Bahn AG.





STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ ODDZIAŁ W KRAKOWIE

30-804 Kraków, ul. Siostrzana 11

Tel. (12) 658-93-72, 658-93-74, fax 659-00-76

NIP 676-001-01-60

REGON 350013129

krakow@sitkrp.org.pl

www.sitk.org.pl

Wykonuje:

- opinie i ekspertyzy,
- opracowania naukowo-badawcze i projektowo-studialne w zakresie komunikacji, drogownictwa i kolejnictwa,
- regulaminy transportu kolejowego,
- wyceny wartości rynkowej maszyn torowych.

Organizuje:

- konferencje naukowo-techniczne,
- sympozja, warsztaty,
- seminaria,
- kursy szkoleniowe,
- spotkania techniczno-naukowe.

Wydaje:

- Kwartalnik Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK RP w Krakowie zawierający recenzowane artykuły z problematyki transportu kolejowego, drogowego i miejskiego,
- publikacje zwarte (książki)
 - *monografie
 - *podręczniki
 - *materiały konferencyjne
 - *inne wydawnictwa na zamówienie
- publikacje okolicznościowe na zamówienie,
- Czasopismo branżowe Transport Miejski i Regionalny, który porusza problemy transportowe w miastach.

W ramach działalności SITK RP w Krakowie funkcjonuje Biuro Ekspertyz, w którym specjaliści i rzeczoznawcy SITK, wysokiej klasy eksperci naukowci i inżynierowie praktycy wykonują projekty i analizy w różnych dziedzinach transportu. W obszarze zainteresowań eksperckich jest transport drogowy, transport zbiorowy (komunikacja zbiorowa), inżynieria ruchu, transport kolejowy i transport lotniczy.

Publikacje

Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP

Oddziału w Krakowie:

- 1 Modernizacja Alej Trzech Wieszczów w Krakowie. Problem techniczny i ekonomiczny (1983, s. 132)
- 2 Informatyka na usługach Służby Ruchu na przykładzie Południowej DOKP (1983, s. 42)
- 3 Wykorzystanie materiałów miejscowych dla potrzeb drogownictwa w Makroregionie Południowo-Wschodnim Polski (1983, s. 63)
- 3 bis Program doraźnych przedsięwzięć dla usprawnienia komunikacji w Tarnowie (1983, s. 36)
- 4 Modelowanie sieci transportu kolejowego (1983, s. 217)
- 5 Trasa Zwierzyniecka. Problem planistyczny, techniczny i ekologiczny (1984, s. 133)
- 6 Trasa Zwierzyniecka. Problem planistyczny, techniczny i ekologiczny. Część II (1984, s. 148)
- 7 Betony cementowe w budownictwie drogowym i mostowym (1985, s. 84)
- 8 Problemy komunikacyjne Krakowa. Organizacja ruchu w Śródmieściu (1985, s. 131)
- 9 Stan aktualny i kierunki badań w zakresie zastosowań informatyki w transporcie kolejowym (1986, s. 118)
- 10 Nowe technologie w budownictwie drogowym (1987, s. 92)
- 11 Prognozowanie przewozów. Metody i zastosowania (1987, s. 31)
- 12 Zastosowanie informatyki w kolejowym transporcie wewnątrzzakładowym (1987, s. 156)
- 12 bis Zastosowanie informatyki w kolejowym transporcie wewnątrzzakładowym. Część II (1987, s. 154)
- 13 III Dni Technika Okręgu Dróg Publicznych w Krakowie (1988, s. 228)
- 14 Wykorzystanie badań laboratoryjnych do sterowania jakością robót drogowych (1988, s. 123)
- 15 Zastosowanie informatyki w kolejowym transporcie wewnątrzzakładowym (1989, s. 207)
- 16 IV Dni Technika Okręgu Dróg Publicznych w Krakowie (1989, s. 203)
- 17 Racjonalizatorzy SITK na rzecz Miasta Krakowa (1989, s. 30)
- 18 V Dni Technika Okręgu Dróg Publicznych w Krakowie (1990, s. 174)
- 19 VI Dni Technika Okręgu Dróg Publicznych w Krakowie (1991, s. 88)
- 20 Problemy mostownictwa w regionie Krakowskim (1992, s. 135)
- 21 Transport i budownictwo komunikacyjne w problematyce naukowej i technicznej krakowskiego środowiska SITK (1992, s. 388)
- 22 Transport i budownictwo komunikacyjne w problematyce naukowej i technicznej krakowskiego środowiska SITK (1992, s. 322)
- 23 Informatyka w kolejnictwie (1992, s. 178)
- 24 Modelowanie procesów przewozowych i ładunkowych w transporcie (1992, s. 376)
- 25 Racjonalizacja zużycia energii w procesie przewozowym PKP (1993, s. 240)
- 26 Ochrona zabytków techniki, przemysłu i sztuki inżynierskiej (1993, s. 262)
- 27 Zastosowanie informatyki w kolejowym transporcie wewnątrzzakładowym (1993, s. 208)
- 28 Problemy zarządzania transportem (1993, s. 228)
- 29 Diagnostyka nawierzchni szynowej i podtorza (1993, s. 150)
- 30 Obsługa komunikacyjna w obszarach zurbanizowanych w Polsce (1994, s. 240)
- 31 Transport kombinowany – uwarunkowania i możliwości (Zeszyt Naukowo-Techniczny 1, 1994, s. 260)
- 32 Polityka transportowa w miastach Środkowej i Wschodniej Europy w okresie transformacji (Zeszyt Naukowo-Techniczny 2, 1994, s. 500)
- 33 Działalność Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie w latach 1990-1993 (sprawozdanie kadencyjne) (Materiały Różne 1, 1994, s. 144)
- 34 Współpraca PKP z bocznicami kolejowymi (Zeszyt Naukowo-Techniczny 3, 1994)
- 35 Polityka transportowa w miastach Środkowej i Wschodniej Europy w okresie transformacji (Zeszyt Naukowo-Techniczny 4, 1995, s. 242)
- 36 Polityka parkingowa w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 5, 1995, s. 212)

-
- 37 Problemy administracyjne, techniczne i prawne w utrzymaniu dróg lokalnych miejskich (Zeszyt Naukowo-Techniczny 6, 1995, s. 164)
- 38 Ochrona środowiska w transporcie i budownictwie komunikacyjnym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 7, 1995, s. 340)
- 39 Tradycja i przyszłość komunikacji zbiorowej w Polsce (Zeszyt Naukowo-Techniczny 8, 1995, s. 302)
- 40 Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Krakowie – wczoraj – dziś – jutro (Materiały Różne 2, 1995, s. 136)
- 41 Gospodarka energią i paliwami w przedsiębiorstwie PKP (Zeszyt Naukowo-Techniczny 9, 1995, s. 214)
- 42 Obsługa transportowa aglomeracji miejskich i ruchu lokalnego (Zeszyt Naukowo-Techniczny 10, 1996, s. 244)
- 43 Problemy transportu i inżynierii lądowej w działalności naukowej i technicznej krakowskiego środowiska SITK (Monografia 2, 1996, s. 360)
- 44 Na transportowym szlaku – zbiór wybranych tekstów piosenek (Materiały Różne 3, 1996, s. 212)
- 45 Problemy transportowe związane z organizacją zimowych igrzysk olimpijskich w 2006 roku (Zeszyt Naukowo-Techniczny 11, 1996, s. 256)
- 46 Utrzymanie komunikacyjnych obiektów inżynierskich (Zeszyt Naukowo-Techniczny 12, 1996, s. 124)
- 47 Polityka parkingowa w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 13, 1996, s. 168)
- 48 Rozwój komunikacji a ochrona dziedzictwa kulturowego (Zeszyt Naukowo-Techniczny 14, 1996, s. 286)
- 49 Mieczysław Barbacki. 1000 lat krakowskich dróg – dzieje i uwarunkowania rozwoju systemu komunikacji w Krakowie (Monografia 3, 1996, s. 208)
- 50 Metody oceny i kontroli funkcjonowania komunikacji zbiorowej (Zeszyt Naukowo-Techniczny 15, 1996, s. 240)
- 51 Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 16, 1997, s. 254)
- 52 Nowoczesne technologie w budownictwie drogowym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 17, 1997, s. 188)
- 53 Osiągnięcia i problemy transportu wewnątrzakładowego (Zeszyt Naukowo-Techniczny 18, 1997, s. 148)
- 54 Prezentacja autobusów komunikacji miejskiej zasilanych gazem ziemnym – konstrukcja i eksploatacja (Zeszyt Naukowo-Techniczny 19, 1997, s. 80)
- 55 Transport kombinowany (Zeszyt Naukowo-Techniczny 20, 1997, s. 260)
- 56 Problemy zarządzania i utrzymania dróg na obszarach gmin (Zeszyt Naukowo-Techniczny 21, 1997, s. 192)
- 57 Gospodarka energią i paliwami w przedsiębiorstwie PKP (Zeszyt Naukowo-Techniczny 22, 1997, s. 220)
- 58 Marian Szeliński. Oddział krakowski Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w latach 1946-1995. Zarys działalności (Monografia 4, 1998, s. 320)
- 59 Sprawozdanie z działalności Oddziału SITK w Krakowie w kadencji 1994-1997 (Materiały Różne 4, 1998, s. 44)
- 60 Gaz ziemny jako paliwo do napędu pojazdów – stan obecny i perspektywy rozwoju (Zeszyt Naukowo-Techniczny 23, 1998, s. 104)
- 61 Polityka parkingowa w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 24, 1998, s. 244)
- 62 Kierunki rozwoju komunikacji tramwajowej w Polsce (Zeszyt Naukowo-Techniczny 25, 1998, s. 194)
- 63 Nowe technologie w utrzymaniu ulic (Zeszyt Naukowo-Techniczny 26, 1998, s. 112)
- 64 Sterowanie ruchem w miejskiej komunikacji zbiorowej (Zeszyt Naukowo-Techniczny 27, 1998, s. 296)
- 65 Komputerowe systemy kierowania ruchem na sieci kolejowej PKP (Zeszyt Naukowo-Techniczny 28, 1998, s. 348)
- 66 Na transportowym szlaku II – zbiór wybranych tekstów piosenek (Materiały Różne 5, 1999, s. 268)
- 67 Inżynierowi Ernestowi Malinowskiemu w setną rocznicę śmierci (Monografia 4, 1999, s. 132)
- 68 Informatyka w Przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe (Zeszyt Naukowo-Techniczny 29, 1999, s., 400)
- 69 Ochrona zabytków i muzealnictwo w komunikacji (Zeszyt Naukowo-Techniczny 30, 1999, s. 168)
- 70 Doświadczenia w zakresie eksploatacji autobusów zasilanych gazem ziemnym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 31, 1999, s. 92)

- 71 Andrzej Rudnicki. Jakość komunikacji miejskiej (Monografia 5, 1999, s. 384)
- 72 Problemy techniczne i jakościowe związane z eksploatacją torów kolejowych (Zeszyt Naukowo-Techniczny 32, 1999, s. 144)
- 73 Kompleksowe badania ruchu w Katowicach i Siemianowicach Śląskich – synteza wyników (Monografia 6, 1999, s. 128)
- 74 Obsługa klientów PKP z wykorzystaniem systemu kierowania przewozami i zarządzania (SKPZ) (Zeszyt Naukowo-Techniczny 33, 1999, s. 176)
- 75 Materiały Seminarium Targów Drogownictwa DROGPOL'2000 (Zeszyt Naukowo-Techniczny 34, 2000, s. 104)
- 76 Problematyka osuwisk w budownictwie komunikacyjnym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 35, 2000, s. 306)
- 77 Transport w rozwoju regionów (Zeszyt Naukowo-Techniczny 36, 2000, s. 482)
- 78 Problemy ochrony zabytków komunikacyjnych (Zeszyt Naukowo-Techniczny 37, 2000, s. 282)
- 79 Polityka parkingowa w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 38, 2000, s. 210)
- 80 Metoda budowy baz danych o drogowym ruchu miejskim (Monografia 7, 2000, s. 112)
- 81 Transport 2000 - Kongres SITK Kraków - Zakopane 14-16.IX.2000 - Referaty Kongresowe (Zeszyt Naukowo-Techniczny 39, 2000, s. 444)
- 82 Polityka transportowa państwa na lata 2000-2015 dla zrównoważonego rozwoju (Monografia 8, 2000, s. 108)
- 83 Aktualne problemy zarządzania drogami (Zeszyt Naukowo-Techniczny 40, 2000, s. 108)
- 84 Miejsce diagnostyki infrastruktury kolejowej w nowej strukturze organizacyjnej kolei (Zeszyt Naukowo-Techniczny 41, 2000, s. 294)
- 85 Kolejarz z uśmiechem. Oprac. Jerzy Hydzik (Materiały Różne 6, 2000, s. 84)
- 86 Nowoczesne metody zarządzania pasażerskim transportem zbiorowym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 45, 2001, s. 296)
- 87 XV Dni Technika w Oddziale Południowo-Wschodnim GDDP w Krakowie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 42, 2001, s. 232)
- 88 Bezpieczeństwo na drogach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 43, 2001, s. 154)
- 89 Projekt połączeń kolejowych Kraków-Muszyna/Zakopane (Zeszyt Naukowo-Techniczny 44, 2001, s. 76)
- 90 Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju (Monografia 9, 2001, s. 154)
- 91 Finansowanie drogownictwa i przygotowanie inwestycji (Zeszyt Naukowo-Techniczny 45, 2001, s. 180)
- 92 Badania procesów przewozowych wspomagające zarządzanie transportem zbiorowym w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 46, 2002, s. 466)
- 93 Problemy związane z zarządzaniem pasem drogowym w świetle obowiązujących przepisów prawnych (Zeszyt Naukowo-Techniczny 47, 2002, s.184)
- 94 Sprawozdanie z działalności Oddziału SITK w Krakowie w kadencji 1998-2001 (Materiały Różne 7, 2002, s. 124)
- 95 Koordynacja działań różnych służb w sytuacjach nadzwyczajnych zdarzeń na drogach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 48, 2002, s. 108)
- 96 XVI Dni Technika w Oddziale Południowo-Wschodnim GDDP w Krakowie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 49, 2002, s. 240)
- 97 Aktualne osiągnięcia budownictwa mostowego w Polsce (Zeszyt Naukowo-Techniczny 50, 2002, s. 254)
- 98 Krajowy zarobkowy przewóz osób i rzeczy (Monografia 10, 2002, s. 592)
- 99 Międzynarodowy zarobkowy przewóz osób i rzeczy (Monografia 11, 2002, s. 280)
- 100 Historia i ochrona zabytków w transporcie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 51, 2002, s. 440)
- 101 Problematyka powodziowa w mostownictwie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 52, 2002, s. 268)
- 102 Nowoczesne technologie i systemy usprawniające zarządzanie w transporcie kolejowym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 53, 2002, s. 442)
- 103 Integracja systemów zarządzania przedsiębiorstwami komunikacyjnymi z uwzględnieniem wymogów norm ISO (Zeszyt Naukowo-Techniczny 54, 2002, s. 276)

- 104 Krajowy zarobkowy przewóz osób i rzeczy (Monografia 12, 2003, s. 636)
- 105 XVII Dni Technika w Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 55, 2003, s. 276)
- 106 Polityka parkingowa w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 56, 2003, s. 388)
- 107 Miejsce polskich przewoźników w europejskim systemie transportowym po integracji z Unią Europejską (Zeszyt Naukowo-Techniczny 57, 2003, s. 152)
- 108 Regulacje prawne w Unii Europejskiej w zakresie publicznego transportu pasażerskiego (Zeszyt Naukowo-Techniczny 58, 2003, s. 488)
- 109 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnictwie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 59, 2003, s. 304)
- 110 Bezpieczeństwo ruchu drogowego (Zeszyt Naukowo-Techniczny 60, 2004, s. 136)
- 111 Polski przemysł i zaplecze naprawcze transportu kolejowego w warunkach konkurencji na europejskim rynku kolejowym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 61, 2004, s. 168)
- 112 Odwodnienie dróg i ulic a ekologia - prawo, projektowanie, wykonawstwo (Zeszyt Naukowo-Techniczny 62, 2004, s.328)
- 113 Aktualne problemy regionalnego transportu pasażerskiego w Polsce (Zeszyt Naukowo-Techniczny 63, 2004, s. 232)
- 114 XVIII Dni Technika w Małopolsce (Zeszyt Naukowo-Techniczny 64, 2004, s. 208)
- 115 Zarządzanie ruchem na drogach - prawo, projektowanie, wykonawstwo (Zeszyt Naukowo-Techniczny 65, 2004, s. 340)
- 116 Krajowy zarobkowy przewóz osób i rzeczy (Monografia 13, 2004, s. 716)
- 117 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnictwie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 66, 2004, s. 320)
- 118 Projektowanie i zarządzanie drogami - zasady, dobre praktyki, efektywność (Zeszyt Naukowo-Techniczny 67, 2005, s. 418)
- 119 Aktualne problemy regionalnego transportu pasażerskiego w Polsce (Zeszyt Naukowo-Techniczny 68, 2005, s.280)
- 120 Łódzkie Forum Regionalne Transportu Publicznego (Zeszyt Naukowo-Techniczny 69, 2005, s. 142)
- 121 Technologie naprawy toru kolejowego z zastosowaniem nowoczesnych maszyn – XX-lecie Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 70, 2005, s.192)
- 122 Zabytkowe obiekty techniki transportowej (Zeszyt Naukowo-Techniczny 71, 2005, s. 268)
- 123 XX Małopolskie Dni Technika (Zeszyt Naukowo-Techniczny 72, 2005, s. 226)
- 124 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnictwie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 73, 2005, s. 332)
- 125 Zabytki transportu - potencjał kulturowy i turystyczny (Zeszyt Naukowo-Techniczny 74, 2005, s. 266)
- 126 Sprawozdanie z działalności Oddziału SITK w Krakowie w kadencji 2002-2005 (Materiały Różne 8, 2006, s. 176)
- 127 Krajowy transport drogowy (Monografia 14, 2006, s. 716)
- 128 Wybrane problemy funkcjonowania systemów transportowych w rejonie Tarnowa (Zeszyt Naukowo-Techniczny 75, 2006, s. 120)
- 129 Międzynarodowy transport drogowy (Monografia 15, 2006, s. 396)
- 130 Dzieje i perspektywy kolei w Nowym Sączu (Zeszyt Naukowo-Techniczny 76, 2006, s. 124)
- 131 Odwodnienie dróg i ulic a ekologia - prawo, projektowanie, wykonawstwo (Zeszyt Naukowo-Techniczny 77, 2006, s. 188)
- 132 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnictwie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 78, 2006, s. 420)
- 133 Inwestycje w drogownictwie - przygotowanie, realizacja i nadzór (Zeszyt Naukowo-Techniczny 79, 2007, s. 324)
- 134 Polityka parkingowa w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 80, 2007, s. 266)
- 135 Technika w transporcie - historia i zabytki (Zeszyt Naukowo-Techniczny 81, 2007, s. 520)

- 136 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnictwie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 82, 2007, s. 300)
- 137 Zarządzanie jakością pasażerskiego transportu zbiorowego (Zeszyt Naukowo-Techniczny 83, 2007, s. 370)
- 138 Krajowy transport drogowy (Monografia 16, 2008, s. 768)
- 139 Wiersze Władysława Dobrzańskiego - Tomik Jubileuszowy (Materiały Różne 9, 2008, s. 56)
- 140 Problemy transportu związane z organizacją mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012 (2008, s. 186)
- 141 Odwodnienie dróg i ulic a ekologia - prawo, projektowanie, wykonawstwo (Zeszyt Naukowo-Techniczny 85, 2008, s. 328)
- 142 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnictwie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 86, 2008, s. 356)
- 143 XXII Małopolskie Dni Technika - Zarządzanie siecią drogową (Zeszyt Naukowo-Techniczny 87, 2009, s. 154)
- 144 Problematyka osuwisk w budownictwie komunikacyjnym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 88, 2009, s. 470)
- 145 Międzynarodowy transport drogowy (Monografia 17, 2009, s. 408)
- 146 Projektowanie i zarządzanie drogami - zasady, dobre praktyki, efektywność (Zeszyt Naukowo-Techniczny 89, 2009, s. 360)
- 147 System dopłat do publicznego transportu zbiorowego w komunikacyjnych związkach komunalnych w Polsce (Monografia 18, 2009, s. 248)
- 148 Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu (Zeszyt Naukowo-Techniczny 90, 2009, s.320)
- 149 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnictwie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 91, 2009, s. 676)
- 150 Sprawozdanie z działalności Oddziału SITK w Krakowie w kadencji 2006-2009 (Materiały Różne 10, 2010, s. 168)
- 151 Projektowanie rond - doświadczenia i nowe tendencje (Zeszyt Naukowo-Techniczny 92, 2010, s. 364)
- 152 Kompleksowe badania ruchu - teoria i praktyka - doświadczenia miast polskich (Zeszyt Naukowo-Techniczny 93, 2010, s. 212)
- 153 Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu (Zeszyt Naukowo-Techniczny 94, 2010, s. 404)
- 154 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnictwie (Zeszyt Naukowo-Techniczny 95, 2010, s. 694)
- 155 Wyniki badań systemów publicznego transportu zbiorowego w wybranych miastach (Monografia 19, 2010, s. 344)
- 156 Krajowy transport drogowy (Monografia 20, 2011, s. 884)
- 157 Na transportowym szlaku. Zbiór wybranych tekstów piosenek (Materiały Różne 11, 2011, s. 208)
- 158 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 96, 2011, s. 706)
- 159 Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu (Zeszyt Naukowo-Techniczny 1(97), 2012, s. 280)
- 160 Wybrane zagadnienia historii zabytków transportu (2012, s. 432)
- 161 Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu (Zeszyt Naukowo-Techniczny 2(98), 2012, s. 312)
- 162 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym (Materiały konferencji, 2012, s. 88)
- 163 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 3(99), 2012, s. 408)
- 164 Polityka parkingowa w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 1(100), 2013, s. 316)
- 165 Drogi kolejowe 2013 (Zeszyt Naukowo-Techniczny 2(101), 2013, s. 384)
- 166 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 3(102), 2013, s. 528)
- 167 Sprawozdanie z działalności Oddziału SITK RP w Krakowie w kadencji 2010-2013 (2014, s. 168)
- 168 Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu (Zeszyt Naukowo-Techniczny 1(103), 2014, s. 490)
- 169 Uwarunkowania funkcjonowania przewoźników na rynku usług transportu drogowego (2014, część I - s. 296, część II - s. 264, suplement - s. 120)

- 170 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym (Zeszyt Naukowo-Techniczny 2(104), 2014, s. 504)
- 171 Polityka parkingowa w miastach (Zeszyt Naukowo-Techniczny 1(105), 2015, s. 160)
- 172 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym. Część I: Droga kolejowa [Zeszyt Naukowo-Techniczny 2(106), 2015, s. 264]
- 173 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym. Część II: Sterowanie ruchem kolejowym. Transport szynowy [Zeszyt Naukowo-Techniczny 3(107), 2015, s. 248]
- 174 Poczet Wspaniałych w karykaturze Marka Błęszyńskiego. Część I – Portrety członków Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej [2016, s. 126]
- 175 Poczet Wspaniałych w karykaturze Marka Błęszyńskiego. Część II – Portrety kolejarzy oraz aneks Autora [2016, s. 160]
- 176 Przeszłość dla przyszłości. Monografia Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej w Krakowie 2006–2016 [2016, s. 176]
- 177 140 lat kolei w Nowym Sączu [Zeszyt Naukowo-Techniczny 1(108), 2016, s. 240]
- 178 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym. Część I: Droga kolejowa [Zeszyt Naukowo-Techniczny 2(109), 2016, s. 276]
- 179 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym. Część II: Sterowanie ruchem kolejowym. Transport szynowy [Zeszyt Naukowo-Techniczny 3(110), 2016, s. 408]
- 180 Stowarzyszenia i organizacje NGO dla zrównoważonej mobilności [Zeszyt Naukowo-Techniczny 4(111), 2016, s. 192]
- 181 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym. Część I: Droga kolejowa [Zeszyt Naukowo-Techniczny 1(112), 2017, s. 244]
- 182 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym. Część II: Transport szynowy. Sterowanie ruchem kolejowym. [Zeszyt Naukowo-Techniczny 2(113), 2017, s. 308]
- 183 170 lat kolei w Krakowie [Zeszyt Naukowo-Techniczny 3(114), 2017, s. 180]
- 184 Sprawozdanie z działalności Oddziału SITK RP w Krakowie w kadencji 2014-2017 (2018, s. 112)
- 185 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym. Część I: Droga kolejowa [Zeszyt Naukowo-Techniczny 1(115), 2018, s. 200]
- 186 Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym. Część II: Transport szynowy. Sterowanie ruchem kolejowym. [Zeszyt Naukowo-Techniczny 2(116), 2018, s. 204]

Poszczególne Zeszyty Naukowo-Techniczne można kupić
w Biurze Oddziału SITK RP w Krakowie,
ul. Siostrzana 11, 30-804 Kraków,
tel. 12-658-93-72, 12-658-93-74, fax 12-59-00-76,
e-mail: krakow@sitkrp.org.pl