

CHEŁM NIEZNANY 2

Tradycje kolejowe Chełma

Publikacja finansowana ze środków
Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego
oraz Urzędu Miasta Chełm

CHEŁM NIEZNANY 2

Tradycje kolejowe Chełma

Pod redakcją
Beaty Jarosz

2009

Recenzent:

dr hab. Andrzej Stępnik, prof. nadzw.
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

Redakcja:

Beata Jarosz

Okladka:

Pierwszy chełmski dworzec kolejowy wybudowany w latach 1876–1877
[Maksymilian Fajans; lata 90-te XIX wieku]

Skład i łamanie:

Beata Jarosz

Przygotowanie fotografii:

Zygmunt Gardziński
Beata Jarosz
Piotr Różański

Współwydawca i druk:

Drukarnia „Kresowa”, ul. Nowy Świat 3, 22-100 Chełm, tel. (082) 5656812

ISBN 978-83-61149-72-9

Nakład 300 egz.

SPIS TREŚCI:

Słowo wstępne	11
---------------------	----

Część I

HISTORIA KOLEJNICTWA CHEŁMSKIEGO

Marek Konstankiewicz

Dzieje kolei w regionie chełmskim – przegląd problematyki badawczej	17
--	----

Franciszek Świstowski

Charakterystyka kształcenia kolejowego w Chełmie	25
--	----

Zygmunt Gardziński

Budowa i pierwsze lata funkcjonowania Nadwiślańskiej Kolei Żelaznej w Chełmie (1874–1914)	35
--	----

Jan Lewandowski

Kolej chełmska w czasie I wojny światowej	51
---	----

Wiesław Wojasiewicz

Z dziejów budowy kolei Brześć – Chełm	57
---	----

Zygmunt Gardziński

Wpływ kolei na rozwój Chełma od 1918 r.	65
--	----

Stanisława Rudnik

Historia budowy osiedla kolejowego „Dyrekcja” w Chełmie	77
---	----

Stanisław Pyszko

Udział pracowników kolei w życiu politycznym i oświatowo- kulturalnym miasta Chełma w latach 1919–1939	99
---	----

Stefan Dmitruk

Pielgrzymowanie koleją, czyli pielgrzymki ludności prawosławnej z Chełma do Kijowa i Poczajowa w latach 80. XIX w.	107
--	-----

Paweł Wira Historyczne obiekty techniki kolejowej w regionie chełmskim. Próba inwentaryzacji	121
Część II VARIA	
Artur Bronisz, Jerzy Zaborowski Dzieje chełmskiego parowozu	133
Rafał Jasiński Koncepcja chełmskiego szlaku kolejowego – ścieżka kulturowa „Dyrekcja”	147
Część III ANEKS	161

Słowo Wstępne

Oddajemy do rąk Czytelników publikację stanowiącą dorobek konferencji naukowej zatytułowanej *Tradycje kolejowe Chełma*, która zorganizowana została 23 listopada 2009 roku przez Urząd Miasta Chełm, Chełmskie Towarzystwo Naukowe i Instytut Nauk Humanistycznych Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie. Wśród współorganizatorów znalazły się następujące organy: Archiwum Państwowe w Lublinie Oddział w Chełmie, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie, Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie, Chełmskie Stowarzyszenie Techniczne im. Ewarysta Stobnickiego, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Sekcja Eksploatacji Taboru w Chełmie, Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Chełmie oraz PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Lublinie.

Tom pokonferencyjny obejmuje 10 artykułów oraz 2 prezentacje zamieszczone w dwu działach tematycznych: *Historia Kolejnictwa Chełmskiego* (artykuły) i *Varia* (prezentacje). Całość uzupełnia część trzecia – *Aneks* z fotografiami.

Publikacja jest efektem badań naukowych podjętych w ramach zapoczątkowanego w maju br. cyklu *Chełm nieznanym*. Tom obejmuje swą tematyką dzieje kolejnictwa, historię kształcenia kolejowego, a także architekturę i technikę kolejową na obszarze Chełma i okolic. Wydawnictwo wzbogacają dwie prezentacje. Pierwsza z nich poświęcona jest historycznemu parowozowi Ol 49–34, który po odnowieniu stanowi obiekt o charakterze muzealnym. Druga natomiast stanowi propozycję szlaku turystycznego, którego celem byłaby promocja obiektów kolejowych Chełma. Wartość publikacji podnoszą niezaprzeczalnie zamieszczone w niej fotografie prezentujące przeszło 130-letnią historię chełmskiego kolejnictwa.

* * *

W imieniu Chełmskiego Towarzystwa Naukowego składam serdeczne podziękowania Ministerstwu Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Urzędowi Miasta Chełm oraz władzom rektorskim Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie za wsparcie finansowe konferencji i publikacji niniejszego tomu. Ponadto dziękuję Pani Krystynie Mart – dyrektorowi muzeum – i jej współ-

pracownikom za przygotowanie towarzyszącej konferencji wystawie fotograficznej, przybliżającej dzieje chełmskiego kolejnictwa oraz za udostępnienie ilustracji do tomu pokonferencyjnego. Dziękuję również Panu Wiesławowi Wojasiewiczowi za cenne uwagi i udostępnienie materiałów graficznych, Panu Zbigniewowi Mazurkowi – dyrektorowi MOSiR w Chełmie za sfinansowanie materiałów niezbędnych do odnowienia historycznego parowozu, Panom Arturowi Broniszowi i Jerzemu Zaborowskiemu oraz ich współpracownikom za odnowienie i udostępnienie zabytkowego parowozu Ol 49-34. Szczególne słowa uznania kieruję do Pani Agaty Fisz – prezydenta miasta Chełm za patronowanie całemu przedsięwzięciu oraz do Pani Elżbiety Bajkiewicz-Kaliszczuk – dyrektora Wydziału Kultury Sportu i Turystyki Urzędu Miasta Chełm, która była inspiratorem konferencji, wystawy i wydawnictwa.

Zygmunt Gardziński

CZĘŚĆ PIERWSZA



HISTORIA KOLEJNICTWA
CHEŁMSKIEGO

Marek Konstankiewicz

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

Dzieje kolei w regionie chełmskim – przegląd problematyki badawczej

Dzieje kolei wzbudzają szerokie zainteresowanie osób z wielu środowisk zajmujących rozmaite stanowiska wobec refleksji nad przeszłością. Problematyka funkcjonowania i roli kolejnictwa jako środka transportu, będącego istotnym elementem życia gospodarczego i społecznego, może stanowić przedmiot dociekań sam w sobie, ale jest też ważnym tłem dla rozważań z zakresu historii politycznej, wojskowej, gospodarczej czy społecznej. Z punktu widzenia historii gospodarczej obszarem badań jest przede wszystkim kwestia roli transportu kolejowego w życiu gospodarczym, a zwłaszcza wpływ kosztów usług przewozowych na kalkulacje ekonomiczne. Ponadto samo kolejnictwo oddziaływało na życie gospodarcze, wywołując przede wszystkim popyt na wyroby przemysłowe, materiały czy usługi niezbędne do budowy linii kolejowych i ich eksploatacji¹.

Warte podkreślenia są także społeczne aspekty funkcjonowania kolei, a zwłaszcza jej rola w zwiększaniu mobilności ludności. Ten środek transportu znacznie ułatwił odbywanie podróży związanych z pracą zarobkową, ale też z życiem rodzinnym czy religijnym. Pociągnęło to za sobą zmiany dotychczasowych sposobów przemieszczania się, a przede wszystkim całej związanej z tym kultury. Zagadnienia te mogą być rozpatrywane w nurcie badań nad życiem codziennym. W konsekwencji następowało poszerzenie horyzontu geograficznego i to zarówno osób odbywających podróże, jak i tych, którzy o świecie dowiadywali się za pośrednictwem innych. Kolej stała się więc ważnym elementem infrastruktury komunikacyjnej czy też społecznego obiegu informacji². Obserwacja

¹ W. Kula, *Problemy i metody historii gospodarczej*, wyd. 2, Warszawa 1983, s. 634-635. W odniesieniu do Królestwa Polskiego, a więc interesującego nas obszaru por.: K. Jasiewicz, *Budownictwo kolejowe w Królestwie Polskim a zagadnienia popytu inwestycyjnego (1840-1914)*, „Studia Historyczne” 1991, nr 1, s. 47-68.

² W. Kula, op. cit., s. 630-631; J. Szymański, *Nauki pomocnicze historii*, Warszawa 2001, s. 220-223.

powyższych zmian jest szczególnie interesująca w dwóch momentach, które miały miejsce na przestrzeni ostatnich 150 lat, tj.: gdy kolej pojawiała się na danym terenie jako nowy środek transportu, wywołując określone zmiany, oraz gdy częściowo lub całkowicie przestawała ona dany obszar „obsługiwać”, zaś jej rolę przejmowały inne środki transportu.

Uwypuklenia wymaga ponadto aspekt przestrzenny wskazanych powyżej zjawisk, co wiąże je z przedmiotem badań geografii historycznej (jako dyscypliny nauk pomocniczych historii) i geografii komunikacji. Z jednej strony chodzi tu o czynniki kształtujące strukturę sieci kolejowej (przykładowo rzeźba terenu czy zasoby naturalne), zaś z drugiej o oddziaływanie kolei na środowisko, czego najdobitniejszym przykładem jest jej rola w procesie urbanizacji. Wiąże się z tym również potrzeba uwzględnienia kwestii współistnienia kolei z innymi środkami komunikacji, a także traktowanie jej jako zjawiska zróżnicowanego przestrzennie.

Należy wskazać jeszcze aspekty „wewnętrznych” dziejów kolejnictwa. Przede wszystkim jego funkcjonowanie wymagało stworzenia skomplikowanego aparatu zarządu kolejowego, wchodzącego zwykle w skład administracji publicznej i zbudowanego na zasadach biurokratycznych. Doniosłe są badania dotyczące personelu kolejowego, które prowadzić można zarówno w ujęciu tradycyjnej biografistyki, jak i prozopografii. Osoby zatrudnione na kolei stanowiły liczną i wewnętrznie zróżnicowaną grupę pracowników umysłowych i fizycznych, w dużej części posiadających fachowe wykształcenie. Kolejarze tworzyli zwarte skupiska, których lokalizacja wynikała z ukształtowania sieci kolejowej, należące zarazem do szerszych struktur społeczeństwa różnych okresów.

Skomplikowanie technologii przewozów kolejowych, wiąże się z dużą koncentracją urządzeń technicznych. Winno to zwrócić uwagę na historię techniki opisującą dawne rozwiązania inżynierskie i ich zastosowanie w perspektywie badań nad myślą techniczną, z uwzględnieniem procesów gospodarczych i społecznych. Bliska temu jest problematyka zabytków związanych z kolejnictwem, częstokroć będących także zabytkami techniki. Należy je postrzegać – po pierwsze – jako jeden z ważnych rodzajów źródeł historycznych. Po drugie, szczególnie istotnym dziś problemem wydaje się ochrona takowych obiektów oraz wykorzystanie ich wraz z ustaleniami historiografii w tworzeniu produktów turystycznych. Tu także konieczne jest uwzględnienie specyfiki regionu chełmskiego – obecności kolejowej architektury drewnianej czy częściowo zreali-

zwanego założenia urbanistycznego związanego z ulokowaniem w Chełmie Dyrekcji Kolejowej³.

W ogólnym spojrzeniu na dzieje transportu kolejowego na ziemiach polskich można posłużyć się periodyzacją opracowaną przez geografów komunikacji dla potrzeb analizy przekształceń przestrzennych sieci kolejowej Polski⁴. Jej wykorzystanie wydaje się możliwe również podczas badań nad innymi aspektami dziejów kolei, gdyż owe transformacje odzwierciedlają szersze zjawiska związane ze społeczną, gospodarczą, polityczną czy militarną rolą kolei oraz pozostają w związku z jej funkcjonowaniem w poszczególnych okresach historycznych. Zarazem przy skupieniu uwagi na niewielkim nawet obszarze, należy uwzględnić specyfikę poszczególnych okresów i do niej odnosić szczegółowe ustalenia.

Pierwszym wyróżnianym okresem jest czas budowy głównych połączeń kolejowych, kończący się około roku 1880. Istotną jego cechą, podobnie jak okresu następnego, jest realizowanie na ziemiach polskich odrębnych polityk transportowych przez poszczególne państwa zaborcze. Na obszarze zaboru rosyjskiego tempo budowy linii kolejowych było wolniejsze niż w Prusach czy Austrii, a ponadto linie te lokalizowano w oddaleniu od ośrodków osadniczych. Interesujący nas region chełmski pojawia się w tym okresie przy okazji rozważanych wtedy koncepcji ukształtowania sieci kolejowej między Wisłą a Bugiem. Kamieniem milowym okazało się otwarcie w roku 1877 r. szerokotorowej linii Mława – Warszawa – Lublin – Chełm – Kowel, zbudowanej przez Towarzystwo Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej i nazwanej Koleją Nadwiślańską. Szlak ten zapewnił Chełmowi oraz jego okolicom połączenia kolejowe przez Mławę w kierunku Gdańska, przez Warszawę z normalnotorowymi kolejami lewobrzeżnej części Królestwa Polskiego, a dalej z Prusami i Austrią, przez Dęblin torem szerokim z Zagłębiem Dąbrowskim (od 1885 r.), a później z Prusami, zaś przez Kowel w kierunku Kijowa i w głąb Rosji. Interesującą kwestią wydają się konsekwencje pojawienia się nowych powiązań komunikacyjnych regionu chełmskiego dla życia gospodarczego i społecznego oraz perturbacje związane z przebiegiem tak poważnej inwestycji na tym obszarze⁵.

³ T.M. Nowak, *O problematyce metodologii i metodyki pracy naukowej w dziedzinie historii techniki*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1986, nr 3-4, s. 815-827; W. Wojasiewicz, *Zabytkowe obiekty kolejnictwa w rejonie Polski środkowo-wschodniej oraz ich ochrona*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie” 1999, z. 69, s. 13-15.

⁴ Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007, s. 25-26. Omówienie poszczególnych okresów zobacz: *ibidem*, s. 26-99.

⁵ P. Styk, *Kolej Nadwiślańska 1874-1877. Techniczne, społeczne i gospodarcze problemy wielkiej inwestycji*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1997, nr 2,

Rozpoczęty około 1880 r. okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych w przypadku zaboru rosyjskiego nie oznaczał zaniechania budowy połączeń magistralnych, gdyż proces kształtowania tych sieci był tu opóźniony w stosunku do reszty ziem polskich. Być może właściwsze byłoby określenie początkowej cezury tego okresu odrębnie dla każdego z państw zaborczych. Niemniej, w roku 1887 otwarto linię Chełm – Włodawa – Brześć, wybudowaną przez państwo, z czasem dwutorową. Służyła ona przede wszystkim celom militarnym (twierdza w Brześciu) i – co warto zauważyć – również przebiegała w oddaleniu od ośrodków osadniczych. Z tych względów odróżniała się ona nieco od typowych linii lokalnych z tego okresu, zlokalizowanych na terenach pozostałych zaborów. Z drugiej strony wielce interesująca może być kwestia rzeczywistej roli, zwłaszcza gospodarczej, owego połączenia dla obszaru, przez który ono przebiegało. Istotnym wydarzeniem było też dokonane w 1898 r. upaństwowienie Kolei Nadwiślańskiej, co oznaczało obsługę regionu chełmskiego wyłącznie przez koleje państwowe przez bardzo długi czas⁶.

Następny okres przypadający na czas I wojny światowej cechuje odgrywanie przez kolej istotnej roli w transporcie wojskowym, eksploatacji terenów okupowanych czy aprowizacji miast, co doprowadziło do dalszych zmian w sieci kolejowej przede wszystkim na ziemiach zaboru rosyjskiego. Na interesującym nas terenie ów odcinek czasowy rozpoczyna budowa rosyjskiej polowej kolei wojskowej wąskotorowej, która połączyła Chełm z Krasnymstawem, Zamościem, miejscowością Płoskie, a dalej poprzez kolej cukrowni Klemensów z Biłgorajem. Po wycofaniu się Rosjan, wojska niemieckie w ciągu sierpnia 1915 r. wybudowały i rozpoczęły eksploatację linii wąskotorowej Bełzec – Zamość – Trawniki. Rychło zastąpiła ją otwarta w początkach 1916 r. linia normalnotorowa Bełzec – Zawada – Rejowiec z odnogą Zawada – Włodzimierz, co wraz z dokonaną przez państwa centralne zmianą szerokości toru kolejowego na normalną ostatecznie ukształtowało sieć kolejową w regionie chełmskim⁷.

s. 193-194; Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna i jej wpływ na rozwój Chełma*, w: *Chełm i chełmskie w dziejach*, red. R. Szczygieł, Chełm 1996, s. 334-337; J. Śniechowski, *Zarys rozwoju kolejnictwa polskiego w zaborze rosyjskim*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8-9, s. 213-214; K. Jasiewicz, *Rozwój sieci kolejowej Królestwa Polskiego w latach 1840-1914*, „Studia Historyczne” 1988, z. 4, s. 549-551, 553.

⁶ K. Jasiewicz, *Rozwój sieci...*, op. cit., s. 554; Z. Gardziński, op. cit., s. 337-338.

⁷ P. Staszewski, *Koleje wąskotorowe Lubelszczyzny*, „Eksploatacja Kolei” 1985, nr 2, s. 50; H. Chwedyk, *Koleje wąskotorowe ordynacji zamojskiej*, Zamość 2006, s. 23-25; A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec – Biłgoraj*, Łódź 2007, s. 15-20; C. Becker, H. Pochadt, *Wojskowa kolej polowa Bełzec – Trawniki*, „Świat Kolei”

W latach 1918–1939 przed odrodzoną Polską stało poważne wyzwanie scalenia sieci kolejowej stworzonej na potrzeby państw zaborczych oraz jej dostosowanie do kształtu terytorialnego państwa i nowych kierunków przewozów, zwłaszcza związanych z eksportem. Okres ten charakteryzują rozległe plany budowy linii kolejowych i wyraźnie skromniejsze ich wykonanie, wynikające z trudnych do udźwignięcia kosztów. Jednym z niezrealizowanych projektów była np. budowa połączenia Śląsk – Wołyń, które miało być przeprowadzone przez Zamojszczyznę. Z kolei objawem dostosowywania struktury sieci do zmienionych warunków była ostateczna likwidacja drugiego toru na linii Chełm – Włodawa – Brześć⁸.

Istotną kwestią jest sprawa toczącej się wówczas sprawy przeniesienia siedziby Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z Radomia do Chełma, co wiązało się z bardzo poważną inwestycją, tj. z realizacją rozległego założenia urbanistycznego – utworzenia dzielnicy biurowo-mieszkalnej. Cały ciąg związanych z tym wydarzeń dobrze ilustruje, jak wielkie znaczenie dla takiego miasta jak Chełm miało ulokowanie w nim ważnego urzędu administracji⁹.

Okres II Rzeczypospolitej stał pod znakiem zmian w otoczeniu transportu kolejowego, który dotąd współpracował lub konkurował z transportem konnym oraz żegluga śródlądową. Nawiasem mówiąc, kwestia związków między powstaniem i funkcjonowaniem wyżej wskazanych linii kolejowych a żegluga na Bugu warta jest pogłębionych badań. W okresie II Rzeczypospolitej istotną stała się również konkurencja transportu samochodowego, w tym przewozów pasażerskich autobusami¹⁰.

Druga wojna światowa przyniosła zniszczenia infrastruktury kolejowej, zamknięcia i demontaż niektórych linii, ale też rozbudowę sieci w zakresie dyktowanym potrzebami militarnymi. Wprzęgnięcie kolejnictwa w tryby maszyny wojennej III Rzeszy stało się genezą dobudowy drugiego toru na linii Dorohusk – Chełm – Lublin, w ramach koncepcji utworzenia ciągu transportowego od Łodzi przez Radom i Lublin do Kowla. Natomiast potrzeba zaopatrzenia posuwa-

2002, nr 11, s. 32-33; T. Lijewski, S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, s. 92.

⁸ J. Gołębiowski, *Koncepcje rozbudowy sieci kolejowej w Centralnym Okręgu Przemysłowym u schyłku lat trzydziestych*, „Pamiętnik Sandomierski” 1995, t. 2, s. 96-99; W. Wojasiewicz, *Z dziejów budowy kolei Brześć – Chełm*, w: tom niniejszy.

⁹ Z. Gardziński, op. cit., s. 343-346.

¹⁰ M. Konstankiewicz, *Rola transportu kolejowego w II Rzeczypospolitej – zagadnienia wybrane*, w: *Komunikowanie i komunikacja w dwudziestoleciu międzywojennym*, w druku.

jącej się na zachód Armii Czerwonej spowodowała pod koniec wojny czasowe przekucie linii normalnotorowych na szerokotorowe¹¹.

Okres powojennej odbudowy, rozbudowy i modernizacji sieci kolejowej (od 1945 do ok. 1989 r.) cechował się dwiema przeciwstawnymi tendencjami, które w konsekwencji doprowadziły do pewnego zmniejszenia dysproporcji w gęstości sieci kolejowej na terenach polskich. Pierwszą była budowa nowych linii kolejowych, związana z procesami industrializacji i urbanizacji (które dotyczyły również Chełma), zaś druga obejmowała zamykanie i likwidowanie innych połączeń, wynikające między innymi ze wzrostu znaczenia transportu samochodowego.

Całą grupę inwestycji tego okresu stanowi budowa przy granicy polsko-radzieckiej na styku linii normalnotorowych i szerokotorowych rejonów przeładunkowych dla zabezpieczenia transportowego działań wojennych układu warszawskiego, wykorzystywanych również dla przeładunków cywilnych w czasie pokoju. W przypadku regionu chełmskiego był to rejon przeładunkowy „D”, składający się z otwartej w 1958 r. linii szerokotorowej od granicy państwa w Dorohusku przez Chełm do Zawadówki wraz z punktami przeładunkowymi o kryptonimach „Daniel”, „Damazy”, „Dominik”, „Dionizy”. Dodać należy, iż inwestycje te nie były do tej pory szczegółowo omawiane, w związku z czym istnieje potrzeba poddania ich wnikliwym badaniom. Z kolei wzmiankowane linie szerokotorowe dopiero od niedawna występują w statystykach długości sieci kolejowych, co należy mieć na uwadze przy porównywaniu danych z okresów wcześniejszych¹².

Drugą zmianą istotną dla całej technologii przewozów kolejowych było uruchomienie trakcji elektrycznej między Lublinem a Dorohuskiem oraz Rejowcem a Żulinem (etapami w latach 1981–1984). Dokonano tego w ramach realizacji szerokiego planu zwiększenia udziału trakcji elektrycznej w przewozach, w tym w tranzytowych połączeniach w kierunku Związku Radzieckiego¹³.

Kończąc ten chronologiczny przegląd, należy wskazać okres trwający do dziś, rozpoczynający się około roku 1989 i określany jako współczesny regres sieci kolejowej. Jego przejawem na interesującym nas obszarze jest zawieszenie w 2002 r. przewozów pasażerskich na linii Chełm – Włodawa oraz w 2009 r. na linii

¹¹ Z. Taylor, op. cit., s. 57-58; S. M. Koziarski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole 1993, s. 57-58.

¹² Z. Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009, s. 86-88, 99; Z. Taylor, op. cit., s. 84.

¹³ F. Frontczak, S. Kuczborski, K. Kuligowski i in., *50 lat elektryfikacji PKP*, Warszawa 1989, s. 175-178; S. M. Koziarski, *Sieć kolejowa...*, op. cit., s. 155-156.

Rejowiec – Zawada¹⁴. Ta doniosła i budząca społeczne zainteresowanie problematyka należy jednak do zagadnień polityki transportowej. Wydaje się, że konieczny jest pewien dystans czasowy, by zjawiska te stały się przedmiotem analiz historycznych.

Znakomita większość zasygnalizowanych wyżej problemów wymaga jeszcze wnikliwych badań, choć niektóre z nich doczekały się już pewnych omówień. Takowe rozważania, prowadzone przy uwzględnieniu szerokiego tła zjawisk, związanych z funkcjonowaniem transportu kolejowego, mogą wnieść istotny wkład w sformułowanie bardziej generalnych twierdzeń. Zarazem mogą być one znaczące nie tylko dla opisu specyfiki regionu chełmskiego, ale również całego dawnego zaboru rosyjskiego, który dotychczas wzbudzał stosunkowo niewielkie zainteresowanie wśród badaczy.

Summary

The history of railway in Chelm region – review of researches

The author reviews the researches upon the history of railway in Chelm region. He distinguishes between six different historical periods of building and developing the railways in the region. These are: the building of the main railway Mława – Warsaw – Chelm – Kowel in 1874–1880, the building of secondary lines and local railways in 1880–1914, the period of the First World War, the interwar period, the Second World War and the after-war times to 1989. Reviews of the researches in chronological order give us the important information about the literature concerning the issue in all discussed periods. The article is significant for historians of economy who deal with the history of transport and communication in eastern Poland.

¹⁴ Izba Tradycji Kolejowej PKP Stacja Lubartów w Lubartowie, zbiór telegramów służbowych. P. Terczyński, *Zamość utracił połączenia kolejowe*, „Świat Kolei” 2009, nr 10, s. 5.

Franciszek Świstowski

Chełmskie Stowarzyszenie Techniczne im. E. Stobnickiego

Charakterystyka kształcenia kolejowego w Chełmie

Zachodzące w latach 1864–1885 przemiany społeczno-gospodarcze wpłynęły na rozwój rynku wewnętrznego, który z kolei wymusił rozrost transportu, budowę dróg, a w tym tak zwanej „drogi żelaznej”, tj. linii kolejowych. Do ich budowy niezbędni stali się wykwalifikowani pracownicy. Z kolei wzrastające zapotrzebowanie na fachowców zaimplikowało tworzenie szkół kolejowych.

Pierwsza tego typu placówka została powołana przez Zarząd Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w 1875 r. w Warszawie (ostatnio nosiła następującą nazwę: Zespół Szkół Zawodowych Dyrekcji Generalnej Przedsiębiorstw PKP im. Jana Rabanowskiego). Drugą – dziś nieistniejącą – szkołę powołał Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej w 1876 r. na Pradze. Trzecia placówka tego typu powstała w Lublinie w 1878 r. z inicjatywy Zarządu Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej. W 1889 r. szkołę tę przeniesiono do Chełma, gdzie istniała do 1915 r. Owa zmiana lokalizacji miała umożliwić lepszy dostęp miejscowej ludności ukraińskiej i rosyjskiej do instytucji oświatowych oraz miała „umocnić” żywioł rosyjski na ziemiach nadbużańskich.

Po odzyskaniu niepodległości w budynkach chełmskiej szkoły kolejowej w roku 1919 otwarta została Państwowa Szkoła Rzemieślnicza z działem kolejowym, który funkcjonował przez 10 lat, czyli do 1929 r.

Szkoła Techniczna Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej w Lublinie istniała od 1878 do 1888 r. i zlokalizowana była w gmachu jezuickim przy kościele katedralnym (dziś ul. Królewska). Nauka w tej placówce odbywała się w systemie czteroletnim w klasach: wstępnej, I, II i III. Uczniami byli w większości synowie pracowników kolei. W pierwszych latach istnienia szkoły we wszystkich klasach nauczano:

- religii,
- języka polskiego,
- języka ruskiego,
- historii,
- geografii,
- arytmetyki,

- geometrii,
- algebry,
- śpiewu,
- gimnastyki.

W grupie przedmiotów zawodowych znalazły się z kolei następujące przedmioty:

- budowa dróg żelaznych,
- mechanika,
- technologia,
- rysunek,
- kaligrafia.

W klasach I, II i III dodatkowo prowadzone były zajęcia praktyczne. Warto dodać, że – ogólnie rzecz ujmując – w interesującej nas szkole nauczanie w odpowiednich klasach odbywało się według podziału na grupy, tj. w czasie, gdy część uczniów uczyła się przedmiotów teoretycznych, pozostali pracowali w warsztatach.

W roku 1887 zrezygnowano z nauczania języka polskiego, wychodząc z założenia, że w szkole kształcą się wyłącznie Polacy, którzy znają ten język na tyle, by się między sobą swobodnie porozumiewać. Ponadto decyzję tę argumentowano tym, że dla przyszłej działalności służbowej opanowanie polszczyzny nie jest konieczne. Równocześnie zaostrzono dyscyplinę szkolną i nadzór nad uczniami.

Po wprowadzeniu w 1866 r. ustawy o szkołach kolejowych drastycznie zmniejszyła się liczba uczniów. Ten fakt i wspomniane wcześniej względy społeczno-polityczne spowodowały przeniesienie szkoły do Chełma. W Lublinie szkołę ukończyło 91 wychowanków.

Szkoła przeniesiona z Lublina na teren Chełma, której dyrektorem był Michał Wasilewicz Ochremienko, nosiła nazwę Chołmskoje Techniczeskije Żeleznodorożnyje Ucziliszcze im. D.M. Iwanowa. Patron placówki – Dmitrij Michałowicz Iwanow – był Naczelnikiem Nadwiślańskiej Drogi Żelaznej. Funkcjonowanie placówki rozpoczęło zajęcie stanowisk nauczycielskich wyłącznie przez Rosjan. Znaczna część wykładowców była absolwentami uczelni moskiewskich i kijowskich. W roku szkolnym 1898/99 w grupie dydaktyków znaleźli się:

- A.G. Kajanus,
- K.K. Giegier,
- M.W. Ochremienko,
- P.S. Starczenko,
- N.D. Wwiedlenskij,
- N.A. Iwanow,
- P.N. Romanow.

W 1906 r. grono nauczycielskie było dwukrotnie większe i liczyło 14 osób, a wśród nich byli:

- K.K. Potiomkin,
- M.W. Ochremienko,
- J.N. Smirnow,
- N.D. Orłow,
- P.W. Siedow,
- A.N. Iwanow,
- N.S. Szlachow,
- J.S. Spirydonow,
- A.L. Nonnenman,
- J.I. Kot,
- J.M. Gierenrajch.

Wykłady prowadzono w języku rosyjskim (nawet religię rzymsko-katolicką), zaś używanie języka polskiego było zakazane i srogo karane. Dowodem takiej sytuacji jest z kolei fakt, że w hierarchii wykroczeń rozmawianie po polsku było czynem poważniejszym niż przywłaszczenie cudzej własności. Całkowite zrusyfikowanie szkoły spowodowało jej bojkot przez pracowników kolei.

Warunkiem przyjęcia do placówki interesującej nas w niniejszym artykule było złożenie konkursowego egzaminu wstępnego. Osób ubiegających się o możliwość uczenia się w tej szkole było sporo, co poświadczył m.in. absolwent z roku 1911 – inż. Witold Dehnel, który na Zjeździe Absolwentów w 1960 r. wspominał, że w 1908 r. został przyjęty w grupie 30 uczniów spośród 124 kandydatów.

W początkowym okresie funkcjonowania szkoły na terenie Chełma – w 1892 r. – na 41 uczniów zaledwie jeden był synem pracownika kolei. W tym czasie w placówce kształciła się młodzież ze środowisk inteligenckich oraz synowie okolicznych rzemieślników. W późniejszych latach sytuacja uległa zmianie. W roku szkolnym 1898/9 synami kolejarzy była $\frac{1}{3}$ uczniów, a w roku 1912/13 aż $\frac{2}{3}$. Z kolei wiek uczniów zamykał się w przedziale 15–22 lata.

Istotny jest fakt, że poziom nauczania w Chołmskoje Techniczeskije Żeleznodorożnyje Ucziliszcze im. D.M. Iwanowa był bardzo wysoki. Dowodzi tego sytuacja częstego zatrudniania absolwentów tej szkoły na stanowiskach, które zwykle przeznaczone były dla inżynierów.

W pierwszym okresie działalności szkoły w Chełmie zajęcia odbywały się w parterowym budynku (późniejszy internat) przy ul. Pocztowej 52 oraz w wybudowanym baraku przeznaczonym do prowadzenia lekcji praktycznych.

W roku 1890 rozpoczęto budowę gmachu szkoły, który 5 lat później – w 1895 roku – został oddany do użytku. Był to obiekt dość

nowoczesny, gdyż był pierwszym w mieście budynkiem posiadającym własną instalację elektryczną (prądnicą napędzana silnikiem spalinowym) i sanitarną (na strychu szkoły umieszczony był zbiornik z wodą, którą pompowano ze studni wykopanej na posesji szkolnej). Pomieszczenia szkoły mogły pomieścić 75 uczniów.

Edukacja w chełmskiej szkole – podobnie jak w Lublinie – trwała 4 lata i obejmowała klasy: wstępną oraz I, II i III. Nauka była natomiast dosyć ciężka i wyczerpująca. Uczniowie często spędzali w szkole 8-10 godzin dziennie (lekcja trwała 55 minut). Zajęcia teoretyczne rozpoczynały się o 8.00, a kończyły o 13.00. Ponadto cztery razy w tygodniu po przerwie obiadowej od 15.00 do 18.00 odbywały się zajęcia praktyczne. Uczniowie nie korzystali również w pełni z wakacji, gdyż w tym czasie mieli obowiązek odbywania praktyk kolejowych. Za tę pracę w charakterze robotników na różnych odcinkach drogi żelaznej otrzymywali wynagrodzenie w wysokości 50 kopiejek dziennie.

Lekcje teoretyczne, prace warsztatowe i praktyki wakacyjne dawały uczniom możliwość opanowania podstaw techniki kolejowej i kwalifikacje do naprawy parowozów, budowy, instalacji oraz obsługi urządzeń technicznych na stacji kolejowej, obsługi stacji oraz kierowania ruchem pociągów.

W pierwszym okresie pracy szkoły w Chełmie, program nauki obejmował następujące przedmioty:

- religia,
- arytmetyka,
- geometria,
- fizyka,
- pismo techniczne,
- stolarstwo,
- budownictwo,
- mechanika ogólna i parowa,
- budowa kolei,
- obróbka metali i drewna,
- ćwiczenia na aparatach telegraficznych,
- kreślenie podstawowe,
- kreślenia z mechaniki,
- kreślenia części parowozu,
- kreślenia z budowy kolei,
- kreślenia geodezyjne,
- ślusarstwo,
- kuźnia,
- gimnastyka,
- śpiew.

W latach 1906–1915 program nauczania znacznie rozbudowano i obejmował on takie przedmioty, jak:

- religia,
- fizjologia,
- telegrafia,
- nadawanie telegrafem,
- arytmetyka,
- geometria,
- miernictwo,
- rachunkowość kolejowa,
- ćwiczenia obliczeniowe,
- kaligrafia,
- początki kreślenia,
- kreślenia budowlane,
- kreślenie części parowozu,
- kreślenie miernicze,
- stolarstwo,
- geografia,
- mechanika ogólna,
- mechanika stosowana,
- mechanika parowa,
- praktyka kolejowa,
- kolejnictwo,
- ślusarstwo,
- kowalstwo,
- montaż,
- sztuka budowlana,
- obróbka metali i drewna,
- śpiew,
- gimnastyka.

Trzyletni program nauczania obejmował łącznie 131,5 godziny. W ramach zajęć urządzano wycieczki do fabryki maszyn Gassnera i Kreczmara, młyna parowego Boguszewskiego, cegielni w Trubakowie i zakładów kolejowych na Pradze.

Surowy system edukacyjny wynikał poniekąd ze stawianych sobie przez placówkę celów, a mianowicie z intencji wyuczenia fachowców dla służby drogowej, mechanicznej, zabezpieczeń i tele-techniki. Ogromny nacisk kładziono na opanowanie rzemiosła – ślusarstwa, stolarstwa, obróbki mechanicznej, kowalstwa. W czasie zajęć praktycznych uczniowie dokonywali pomiarów dziś nieistniejącego jeziora Bazylany, osady leśnej „Borek”, a także wykonywali szkolne ogrodzenie, budowali studnię i budynki gospodarcze.

Po zakończeniu nauki uczeń otrzymywał świadectwo tymczasowe i przez 2 lata odbywał zajęcia praktyczne (staż). Praktykant

zobowiązany był do prowadzenia dziennika, w którym notował wykonywaną pracę i wpisywał własne uwagi. Sporządzone w dwuletnim okresie notatki oddawał podczas egzaminu końcowego komisji, która na podstawie tego dokumentu oceniała zdolności myślenia ucznia i jego zainteresowania. Po złożeniu egzaminu końcowego, abiturient otrzymywał dyplom technika kolejowego. Dodajmy, że w skład komisji wchodził nauczyciele i przedstawiciele kolei. Chełmską szkołę kolejową ukończyło 551 wysoko wykwalifikowanych fachowców kolejowych.

Zgodnie z zarządzeniem Kijowskiego Okręgu Szkolnego uczniowie szkoły nosili obowiązkowy strój. Składał się on z ciemnego mundurka, jasnych spodni i czarnej okrągłej czapki z zielonym otokiem. Na stojącym kołnierzu mundurka i na nakryciu głowy umieszczona była odznaka szkoły – kotwica skrzyżowana z toporem. Znak ten ma związek z dziejami polskiego drogownictwa, kolejnictwa i żeglugi, a jego noszenie zapoczątkowali studenci Instytutu Korpusu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu w 1830 r.

W opisywanej w niniejszym tekście szkole istniał ponadto zespół mandolinistów i śpiewaczy, który prowadził lekarz szkolny i były wojskowy – J.M. Gierenrajch.

Szkoła funkcjonowała w obiekcie przy ul. Pocztowej do roku 1913. Wówczas w budynku szkoły umieszczono kasę gubernialną, a placówkę przeniesiono na ul. Reformacką 6 (naprzeciw obecnego Zespołu Szkół Zawodowych nr 4 im. K.A. Jaworskiego). Z kolei w połowie sierpnia 1915 r., po wkroczeniu do Chełma wojsk austriackich, szkołę przeniesiono w głąb Rosji.

Po odzyskaniu niepodległości w budynku szkolnym w latach 1918–1919 mieściła się szkoła filologiczna – obecne I Liceum Ogólnokształcące im. S. Czarnieckiego. W 1919 r. na bazie dawnej szkoły kolejowej otwarto Państwową Szkołę Rzemieśniczą z oddziałem kolejowym, który został zlikwidowany w roku 1929 po odwołaniu ze szkoły inż. Szczepana Misionko – specjalisty od kolejnictwa. W szkole pozostał wówczas tylko oddział ślusarsko-mechaniczny.

Na istniejącym 10 lat oddziale kolejowym zajęcia teoretyczne trwały 5, a praktyczne 3 godziny dziennie. Na innych oddziałach w ciągu dnia odbywało się 8 godzin lekcyjnych: 4 godziny teorii i 4 praktyczne. W latach 1921–1928 w klasach pierwszych oddziału kolejowego uczyło się 276 uczniów, w drugich – 162, w trzecich – 97. Oddział kolejowy ukończyło zaledwie 83 uczniów. Program nauczania obejmował następujące przedmioty:

- religia,
- język polski,
- arytmetyka,
- geometria,
- fizyka,

- chemia,
- instalacje wodociągowe,
- elektrotechnika,
- kalkulacja warsztatowa,
- urządzenia warsztatów kolejowych,
- rysunek odręczny,
- rysunek zawodowy,
- parowozy,
- wagony,
- obrabiarki,
- technologia metali,
- maszynoznawstwo,
- budownictwo,
- technika prądów stałych,
- warsztaty,
- kształcenie obywatelskie,
- higiena,
- śpiew,
- gimnastyka.

Pierwszą kadrę otwartej w 1919 r. szkoły stanowili:

- inż. Antoni Popławski – dyrektor,
- Ewaryst Stopnicki,
- Stanisław Słowakiewicz,
- Zygmunt Zawiślak,
- Władysław Chabrowski,
- Stanisław Walkowicz,
- Szczepan Misionko,
- Tadeusz Zalewski,
- Henryk Grabe,
- Franciszek Tutko,
- Wacław Przegaliński,
- Jan Chmielewski,
- Władysław Piętka,
- Jan Fronik.

Absolwenci szkoły zawsze znajdowali pracę na chełmskiej stacji kolejowej, która w 1924 r. zatrudniała około 1000 kolejarzy, a także otrzymywali posady w parowozowni II klasy, gdzie w 1925 r. pracowało 430 kolejarzy. Związki szkoły z chełmską koleją zaowocowały w 1935 r. postulatem powołania w Chełmie średniej szkoły technicznej. Być może to wydarzenie spowodowało przekształcenie w roku 1938 Państwowej Szkoły Rzemieślniczej w Państwowe Gimnazjum Mechaniczne.

Finalizując wywód należałoby dodać, że istnienie i funkcjonowanie szkół kolejowych spotykało się z aprobatą opinii publicznej.

Placówki te były dobrze wyposażone, gdyż posiadały odpowiednie sale i gabinety, kładły nacisk na edukację praktyczną pozwalającą uczniom na uzyskanie pracy i wynagrodzenia, posiadały doskonałe zespoły nauczycielskie składające się z polskich (w okresie lubelskim) oraz rosyjskich inżynierów i techników kolejnictwa.

Techniczne szkoły kolejowe zapewniały stały dopływ wykwalifikowanych pracowników i torowały drogę nowemu systemowi szkolnictwa zawodowego. Oświatowa placówka kształcąca kolejarzy w Chełmie była pierwszą i najstarszą szkołą mechaniczną. Jej rolę i znaczenie podkreśla fakt, że w 1905 r. była jednym z zaledwie pięciu ośrodków tego typu na ziemiach polskich. Działała ona obok znanych szkół Wawelberga, Szkoły Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, Szkoły Technicznej Przemysłu Włókienniczego w Łodzi.

Literatura:

1. *Akta Chełmskiej Technicznej Szkoły Dróg Żelaznych. Akta Dyrekcji Szkolnych*, sygn. 479-480, AP Lublin.
2. Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna i jej wpływ na rozwój Chełma*, w: *Chełm i Chełmskie w dziejach*, red. R. Szczygieł, Chełm 1996.
3. *Kratkij otczet o sostojanii i diejatelnosti ucziliszcza za lata 1898/9, 1906/7 i 1912/13*, AP Lublin.
4. Z. Lubaszewski, *Chełmska Szkoła Kolejowa*, „Nowy Tydzień” 2006, nr 32, Chełm.
5. F. Świstowski, *Chełmska Szkoła Techniczna 1878–2000*, Chełm 2000.
6. F. Świstowski, *Tradycje kształcenia zawodowego w Chełmie*, w: *Chełmskie Stowarzyszenie Techniczne im. Ewarysta Stobnickiego. Edukacja i tradycje*, „Biuletyn nr I”, Chełm 2008.

Summary

Traditions of railway education in Chełm

The subject of the article is the history of the school of railway which existed in Lublin in 1876–1889 and was then moved to Chełm becoming the showpiece of the city and the region. The author describes rich curriculum of the school consisting of both general and professional subjects and the apprenticeships on the rail. He also describes well-qualified teachers who at first were Polish and then, due to rusification, Russian specialists. The work includes interesting information about the rules of enrolment and apprenticeships, the number of graduates and jobs they performed

after finishing the school. It was one of five vocational schools in Poland at the beginning of the 20th century. The work also describes the history of the school after the war when its profile was broadened. Introducing new subjects led to the end of the school of railway and creation of the school of mechanics.

Zygmunt Gardziński

*Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie
Chełmskie Towarzystwo Naukowe*

Budowa i pierwsze lata funkcjonowania Nadwiślańskiej Kolei Żelaznej w Chełmie (1874–1914)

Plany poprowadzenia linii kolejowej

Pierwsza wzmianka o zamiarze poprowadzenia linii kolejowej przez Chełm pochodzi z 19/31 sierpnia 1872 r. i pojawia się w piśmie skierowanym z kancelarii namiestnika cara w Królestwie Polskim do gubernatora lubelskiego. Jeden z fragmentów tekstu informuje o projektach budowy 4 linii kolejowych na obszarze guberni lubelskiej prowadzących:

1. z Warszawy do Lublina;
2. z Lublina przez Turobin, Zamość do Tomaszowa z wariantem na Krasnystaw;
3. z Lublina do Józefowa;
4. z Lublina przez Piaski i Chełm do Kowla.

W myśl pierwszych planów zawartych w cytowanym piśmie, wiodącą linią kolejową miała być linia z Mławy (od granicy niemieckiej) przez Warszawę, Lublin i Tomaszów do granicy austriackiej¹.

Kilka lat wcześniej – 19/31 grudnia 1869 r. planowano poprowadzenie na Lubelszczyznę dwóch innych linii kolejowych. Rozważano wówczas budowę drogi żelaznej warszawsko-terespolskiej prowadzącej ze stacji Łuków – położonej na trasie oddanej do użytku 9 października 1866 r. – do Iwanogrodu (obecnie: Dęblina) i Lublina².

Ostatecznie zdecydowano o budowie jednej linii kolejowej Mława – Kowel prowadzącej przez Chełm i obejmującej odcinek łączący Iwanogród ze stacją Łuków³, czego następstwem było

¹ Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej: APL), Rząd Gubernialny Lubelski (dalej: RGL), Adm. II 1872, 25; J. G. [J. Grabowski], *Kilka słów o Kolei Nadwiślańskiej*, w: „Przegląd Techniczny” 1875, t. II, s. 76.

² APL, RGL, Adm. II 1869, 75.

³ P. Styk, *Kolej Nadwiślańska 1874–1877*, w: „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1997, nr 2, s. 189.

ogłoszenie 22 lutego 1874 r. szczegółów dotyczących budowy, kosztorysu i warunków finansowania Kolei Nadwiślańskiej⁴.

Wyznaczenie trasy planowanej linii kolejowej wymagało drobiazgowych studiów, które pozwoliłyby na znalezienie odcinków możliwie najkrótszych, „o krzywiznach małej wypukłości, o łagodnych spadkach”, z myślą wykonywania jak najmniejszej ilości prac ziemnych. Z kolei przeprowadzone w rejonie Chełma badania tak opisują teren przyszłej inwestycji: „W okolicach Chełma odkrywa się już formacja jurajska, a w skałach do niej należących, znajdują się łomy kamienne; z tych niektóre jako bardzo dobry materiał budowlany zalecić można”⁵.

Budowa linii kolejowej w obrębie miasta i okolicy

Budowa całej linii kolejowej Mława – Kowel o długości 530 km miała trwać trzy lata. Organizacja pracy natomiast zakładała podział całości trasy na osiem oddziałów. Miasto Chełm znalazło się w obrębie oddziału VI, obejmującego tereny od Biskupic do rzeki Bug koło Dorohuska⁶.

31 maja/12 czerwca 1874 wydane zostało zezwolenie na dopuszczenie inżynierów do budowy Kolei Nadwiślańskiej na odcinku od Biskupic do rzeki Bug. Na głównego budowniczego wybrano Władysława Kraczkiewicza⁷, choć faktycznie budową na tym fragmencie kierowali inżynierowie Rogulski i Frankenstein, a całość prac nadzorował inżynier hr. Stanisław Scipio będący jednocześnie projektantem tego fragmentu drogi żelaznej⁸.

Jak informował w raporcie do gubernatora lubelskiego naczelnik powiatu chełmskiego, 3 maja 1875 r. – czyli dwa tygodnie wcześniej niż w Chełmie – w Dorohuczy i Dorohusku pojawili się inżynierowie z niezliczoną liczbą robotników i przystąpili do pracy. W połowie maja grupa osób pracujących codziennie na VI odcinku liczyła już około 500⁹.

Naczelnik powiatu w raporcie z 4 czerwca 1875 r. kierowanym do naczelnika guberni lubelskiej tak opisywał przebieg rozpoczętej w połowie kwietnia budowy:

⁴ W. Wojasiewicz, *Mosty dróg żelaznych Królestwa Polskiego*, Warszawa 1982, s. 29.

⁵ J. G. [J. Grabowski], op. cit., s. 78.

⁶ W. Zuziak, *Droga nadwiślańska w latach 1874–1898*, w: *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 105.

⁷ APL, RGL, Adm. 1874, 99.

⁸ W. Zuziak, op. cit., s. 105.

⁹ APL, RGL, Adm. II 1874, 99.

1. *Linia kolejowa w podległym mi powiecie przechodzi w pobliżu miejscowości: Kanie, Krasne, Stajne, Weresce, Zawadówka, Trubaków, m. Chełm, Obłonie, Serebryszcze, Brzeźno, Wólka i Berdyszcze.*
2. *Prace [...] pod nadzorem inż. hrabiego Scipio mieszkającego w Chełmie.*
3. *[...] pracowników 900, często ludzie miejscowi, a także z gub. mińskiej, grodzieńskiej, wołyńskiej, a nawet austriaccy i włoscy poddani.*
4. *Do opieki wyznaczony chełmski lekarz Świątkowski dla pilnowania w dziedzinie sanitarnej w podległym mi powiecie. Pomaga mu felczer powiatowy Nakonieczny. Budowa schronisk dla chorych robotników, ciężkie przypadki będą odsyłane do szpitala krasnostawskiego lub do Lubomia w pow. Włodzimierz Wołyński – szpital zbudowany przez Zarząd Kolei Nadwiślańskiej¹⁰.*

W celu poprowadzenia linii kolejowej przez miasto wyznaczono do wykupu ziemię Chełmskiej Kasy Miejskiej o powierzchni 1836 prętów oraz ziemię mieszkańców miasta:

- Agnieszki Halickiej – 2 dziesięciny i 59 sążni, tj. 3 morgi i 285 prętów;
- Antoniego Czaplica – 1 dziesięcinę i 1945 sążni, tj. 3 morgi i 160 prętów;
- rodziny Nafalskich – 970 sążni, tj. 230 prętów;
- Walentego Krawczyńskiego – 180 sążni, tj. 44 pręty¹¹.

Rekrutacją robotników do budowy drogi żelaznej na odcinku chełmskim zajmował się agent Riaszkin. Do jego obowiązków należało także dozоровanie ich pracy – również przy wznoszeniu budynku stacyjnego w Chełmie w 1876 r.¹²

Wykupem ziemi pod drogę żelazną zajmował się natomiast agent Adam Radliński, na którego mieszkańcy powiatu chełmskiego wielokrotnie się skarżyli. Już 22 sierpnia/3 września 1875 r. naczelnik guberni lubelskiej, powołując się na raport naczelnika powiatu chełmskiego, informował warszawskiego generał-gubernatora o skargach chłopów wsi Obłonie¹³, Serebryszcze, Brzeźno i Wólka, którym zabrano pod budowę linii kolejowej więcej ziemi niż było to konieczne. Ponadto pracujący przy konstrukcji robotnicy niszczyli zasiewy, wyrąbывali drzewa owocowe, dewastowali ogrody,

¹⁰ APL, RGL, Adm. II 1874, 99; Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna i jej wpływ na rozwój Chełma*, w: *Chełm i Chełmskie w dziejach*, red. R. Szczygieł, Chełm 1996, s. 335.

¹¹ APL, RGL, Adm. II 1876, 120; Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej...*, op. cit., s. 335.

¹² W. Zuziak, op. cit., s. 128; „Gazeta Polska” 1876, nr 237.

¹³ Obecnie jest to część Chełma – ul. Obłońska i ul. Kolejowa.

a okoliczni mieszkańcy nie otrzymywali żadnych odszkodowań za poniesione straty. Składane skargi dotyczyły również zbyt niskiej ceny za wykup gruntów, która w okolicy Chełma wynosiła 25 rubli za morgę ziemi i 30 rubli za morgę łąki¹⁴.

Zażalenia kierowane do władz guberni, powiatu, a także do głównego inżyniera VI odcinka – inż. hr. Scipio – przyczyniły się do zmiany agenta zajmującego się wykupem terenów pod budowę kolei. Od 15 czerwca 1876 r. funkcję tę pełnił Borowski, o czym naczelnika guberni lubelskiej poinformował główny inżynier Nadwiślańskiej Kolei Żelaznej – inż. Tadeusz Chrzanowski¹⁵.

Ostatecznie, jak zawiadamiał władze gubernialne naczelnik powiatu chełmskiego pismem z 23 grudnia 1876 r., według zamieszczonego w dokumencie wykazu ziemię pod budowę kolei żelaznej sprzedało dobrowolnie: 12 mieszkańców Chełma oraz 9 mieszkańców wsi Serebryszcze i 24 mieszkańców wsi Obłonie (tereny położone w pobliskiej gminie Krzywiczki). Ponadto sprzedano również ogród obłońskiej szkoły podstawowej¹⁶.

Inwestycja napotykała jednak na różne przeszkody, które wpływały na spowolnienie jej realizacji. W styczniu 1877 r. przewóz wojska linią Brzesko-Kijowską opóźnił transport szyn przeznaczonych do budowy odcinka z Kowla do Lublina¹⁷. Z kolei 15 lutego tegoż roku pod Dorohuskim wykoleił się i spadł do rowu pociąg roboczy. W wyniku tego wypadku maszynista i jego pomocnik zostali ranni¹⁸, co również ujemnie wpłynęło na postęp budowy.

W lutym 1877 r. stopień zrealizowania interesującego nas projektu w rejonie Chełma przedstawiał się następująco: zakończono budowę plantu (nasypu kolejowego), ukończona była budowa telegrafu, zaś domki dróżnicze i koszary były wybudowane w 97%¹⁹.

Termin oddania do użytku Kolei Nadwiślańskiej, który początkowo wyznaczony był na 3 maja 1877 r., na skutek działania Zarządu Kolei został przesunięty przez rząd na 3 lipca. Jednak z uwagi na liczne trudności oraz fakt, że tory z Lublina w kierunku Chełma rozpoczęto układać dopiero 6 marca 1877 r.²⁰, również i tego terminu nie dotrzymano. Ostatecznie przekazanie do użytku publicznego Kolei Nadwiślańskiej na całej długości 489 wiorst

¹⁴ APL, RGL, Adm. II 1874, 99.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ *Droga Żelazna Nadwiślańska*, „Gazeta Lubelska”, nr 4, 29 grudnia 1876/10 stycznia 1877, s. 2.

¹⁸ „Gazeta Lubelska”, nr 22, 11/23 lutego 1877, s. 1.

¹⁹ *Stan budowy drogi żelaznej Nadwiślańskiej*, „Gazeta Lubelska”, nr 29, 28 lutego/12 marca 1877, s. 2.

²⁰ „Gazeta Lubelska”, nr 27, 23 lutego/ 7 marca 1877, s. 2.

nastąpiło 17 sierpnia 1877 r. we środę²¹. W tym dniu zaczęły kursować pierwsze pociągi próbne według wyznaczonego stałego rozkładu. Pociągi odjeżdżały z Mławy w poniedziałki, środy i piątki o godzinie 2⁴⁰, a przybywały do Lublina o godz. 19¹¹, gdzie zatrzymywały się na 15 minut. Do Kowla przyjeżdżały o 4⁰⁰ nad ranem. W drogę powrotną wyjeżdżały natomiast z Kowla we wtorki, czwartki i soboty o godz. 21⁰⁰. Do Lublina przybywały dnia następnego, tj. w środy, piątki i niedziele o godz. 5³⁴. Po 30-minutowym postoju pociągi wyruszały w dalszą trasę i o godz. 15⁴⁵ przybywały do stacji końcowej na Pelcowiznie w Warszawie²².

Urzędowe otwarcie kolei nastąpiło 30 sierpnia 1877 r., o czym informowała „Gazeta Lubelska” z dnia 29 sierpnia zapowiadając to wydarzenie w sposób następujący: „Dzień jutrzejszy jest nader ważnym, pierwszorzędne znaczenie mającym momentem w historii rozwoju ekonomii krajowej”. Uruchomienie kolei miało dla Lubelszczyzny ogromną wartość, co potwierdza wspomniany powyżej periodyk, opisując Kolej Nadwiślańską tymi słowy: „[...] to największa arteria komunikacyjna, to droga ze wschodu na zachód, największy łącznik Morza Czarnego z Bałtykiem. W dziejach prowincji naszej otwarcie drogi żelaznej epokę stanowi”²³.

Spory związane z lokalizacją dworca kolejowego

Wraz z realizacją prac projektowych drogi żelaznej, pojawił się problem istotny zarówno dla budowniczych, jak i dla mieszkańców i władz miasta. Dylematem tym była kwestia lokalizacji chełmskiego dworca kolejowego. Naczelnik powiatu chełmskiego w raporcie z 28 czerwca 1874 r. proponował miejsce po zachodniej stronie miasta przy szosie prowadzącej do Lublina²⁴. Takie umiejscowienie było korzystne z dwóch powodów. Po pierwsze dworzec znajdowałby się wówczas najbliżej miasta, a po drugie znajdująca się obok droga lubelska stwarzała dobre warunki komunikacyjne dla przyszłych pasażerów. Proponowany punkt lokalizacyjny „od strony lubelskiej rogatki przy szosie na miejskim pastwisku” został przegłosowany na zebraniu zorganizowanym 17 października 1874 r. w chełmskim magistracie, o czym informował naczelnik powiatu chełmskiego w piśmie z 18 lutego 1875 r. skierowanym do gubernatora lubelskiego. Tymczasem, jak zakomunikował kierownik VI odcinka

²¹ W. Zuziak, op. cit., s. 109-110; Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej...*, op. cit., s. 336.

²² „Gazeta Lubelska”, nr 93, 8/20 sierpnia 1877, s. 1.

²³ „Gazeta Lubelska”, nr 97, 17/ 29 sierpnia 1877, s. 1.

²⁴ APL, RGL, Adm. II 1874, 99.

inż. hr. Scipio, budowniczy planowali budowę stacji na północ od miasta niedaleko wsi Oblonie i cmentarza żydowskiego z uwagi na lepsze warunki panujące na tym terenie²⁵.

13 czerwca 1875 r. naczelnik powiatu chełmskiego w piśmie do naczelnika guberni lubelskiej informował, że inżynier Legier na spotkaniu (15 lutego 1875 r.) z burmistrzem Chełma – Sokolnikowem – skutecznie uargumentował słuszność budowy dworca na północ od miasta, gdyż mieszkańcy miasta opowiedzieli się za taką lokalizacją²⁶.

Dopiero w lipcu 1875 r. nadzorujący budowę VI odcinka Kolei Nadwiślańskiej zwrócił się do naczelnika powiatu chełmskiego o wskazanie miejsca pod budowę dworca. W odpowiedzi naczelnik zaproponował inwestorom teren z zachodniej strony miasta Chełma przy szosie lubelskiej twierdząc, że „dla takiego celu (...) doskonale odpowiada teren przylegający do prawej strony młyna parowego, leżący między drogą prowadzącą do Rejowca i linią kolei żelaznej, niewymagający dużych wydatków”²⁷.

Jesienią 1875 r. burmistrz Chełma i naczelnik powiatu chełmskiego przystali na lokalizację obiektów stacyjnych na północ od miasta. W piśmie z 24 listopada tegoż roku naczelnik powiatu informuje naczelnika guberni lubelskiej, że „stacja kolejowa przy mieście Chełm powinna być usytuowana z północnej strony miasta, tak, żeby ona została zbudowana przynajmniej w tym miejscu, jakie zostało uznane za najbardziej korzystne w rządowych propozycjach, to jest blisko od cmentarza żydowskiego przy drodze prowadzącej do wsi Okszów i żeby od stacji kolejowej do cerkwi Świętego Jana Teologa zbudowana została na koszt Towarzystwa Kolei Żelaznej z dobrą jezdnią kamienną lub szosą, jak było o tym dużo powiedziane w raporcie z 18 lutego tegoż roku”²⁸.

Problem budowy szosy prowadzącej od projektowanego dworca kolejowego do miasta powracał także w 1876 r. 15/27 czerwca tegoż roku główny inżynier Kolei Nadwiślańskiej poinformował naczelnika guberni lubelskiej, że 11 czerwca 1876 r. Ministerstwo Komunikacji wyraziło zgodę na stworzenie drogowego połączenia dworca z miastem²⁹. Jednakże pomimo tej rządowej decyzji w rzeczywistości problem pozostawał nierozwiązany, o czym donosił naczelnik powiatu w korespondencji skierowanej do naczelnika guberni lubelskiej 23 października 1876 r., pisząc: „jak zawiadomił mnie naczelnik VI odcinka hrabia Scipio, żadnego

²⁵ Ibidem.

²⁶ Ibidem.

²⁷ Ibidem. Wskazana lokalizacja dotyczyła terenu pomiędzy torami kolejowymi a ulicą Kowalską naprzeciwko młyna Michalenki.

²⁸ APL, RGL, Adm. II 1874, 99.

²⁹ Ibidem.

zarządzenia wcale nie wydano, gdy tymczasem stwierdzam o istnieniu różnych utrudnień, istniejąca obecnie droga wiejska do wsi Obłonie, gdzie usytuowany jest dworzec, do tego stopnia jest zepsuta, że teraz przejazd po niej jest utrudniony, na wiosnę przejazd może być prawie niemożliwy w związku z tymi okolicznościami, a także biorąc pod uwagę, że z otwarciem drogi żelaznej oraz z zakończeniem odbudowy katedry do miasta może przybyć ktoś z najwyższych dostojników lub innych osób rządowych”. Na koniec autor powyższego fragmentu wyraził prośbę, aby droga była ukończona wczesną wiosną 1877 r.³⁰.

Funkcjonowanie kolei żelaznej w okresie 1877–1914

Od początku otwarcia nowej linii kolejowej kursowały nią dwa pociągi: osobowy, czyli tak zwany pocztowy osiągający prędkość 35 wiorst na godzinę, i pociąg towarowo-osobowy (mieszany) jadący z szybkością 30 wiorst na godzinę, z wyłączeniem odcinka między Lublinem a Warszawą, na którym poruszał się wolniej o 5 wiorst na godzinę. Do pociągu osobowego pasażerowie wsiadali na stacji w Warszawie i wysiadali na dworcu drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, natomiast, aby dostać się do pociągu towarowo-osobowego musieli przybywać na Pelcowiznę.

Z Mławy do Kowla pociągi jeździły według przedstawionego poniżej rozkładu jazdy³¹.

Nazwa stacji	Pociąg pocztowy godz. odjazdu/przyjazdu	Pociąg towarowo- osobowy godz. odjazdu/przyjazdu
Mława	9:23	16:38
Ciechanów	10:26	17:49
Praga (Warszawa)	p.13:18; o. 15:38	p. 21:04; o.23:03
Otwock	16:24	0:08
Iwanogród (Dęblin)	18:48	3:36
Nowa-Aleksandria (Puławy)	19:30	4:37
Lublin	p. 20:52; o. 21:09	p. 6:31; o. 7:06
Rejowiec	22:47	9:37
Chełm	23:28	10:41
Dorohusk	0:04	11:30
Kowel	2:06	14:17

³⁰ APL, RGL, Adm. II 1874, 99.

³¹ Droga żelazna nadwiślańska, „Gazeta Lubelska”, nr 96, 15/26 sierpnia 1877, s. 1.

Z kolei w kierunku powrotnym z Kowla do Mławy pociągi te jeździły według następującego rozkładu jazdy³²:

Nazwa stacji	Pociąg pocztowy godz. odjazdu/przyjazdu	Pociąg towarowo- osobowy godz. odjazdu/przyjazdu
Kowel	3:23	14:58
Dorohusk	5:25	17:50
Chełm	6:01	18:54
Rejowiec	6:42	19:48
Lublin	p. 8:17; o. 8:36	p. 22:07; o. 22:27
Nowa- Aleksandria	10:05	0:26
Iwanogród	10:58	1:33
Otwock	13:13	4:33
Praga	p. 13:56; o. 16:13	p. 5:33; o. 8:28
Ciechanów	19:11	11:56
Mława	20:09	13:02

Rozkład jazdy pociągów ułożony był według czasu petersburskiego. Łącznie na trasie kolei Mława – Kowel planowano uruchomić: 1 pociąg pocztowy, 1 osobowo-towarowy, 4 towarowe i 2 wojskowe³³.

W 2 miesiące po otwarciu linii kolejowej Zarząd Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej informował przedstawicieli firm gospodarczych o możliwości bezpośredniego przewozu towarów linią kolejową Marienbursko-Mławską i drogą Ostbahn prowadzącą między innymi do Gdańska i Elbląga³⁴. Jednak, jak się wkrótce okazało, ruch towarowy na Kolei Nadwiślańskiej był bardzo słaby. Konkurencyjną okazały się koleje Warszawsko-Terespolska i Brzesko-Grajewska, a także nadal istniał i skutecznie konkurował z transportem kolejowym spław towarów Wisłą³⁵.

Pierwsze miesiące funkcjonowania kolei w Chełmie przyniosły nieoczekiwane, negatywne w skutkach wydarzenia. 22 września 1877 r. pracownik stacji Chełm został przejechany przez pociąg roboczy³⁶. Inny wypadek zdarzył się w nocy z 15 na 16 października tegoż roku między Dorohuskim a Chełmem, kiedy to jadący z Kowla

³² Ibidem, s. 1.

³³ W. Zuziak, op. cit., s. 109-110; Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej...*, op. cit., s. 336.

³⁴ *Ogłoszenie*, „Gazeta Lubelska”, nr 112, 21 września/3 października 1877, s. 4.

³⁵ P. Styk, *Kolej Nadwiślańska...*, op. cit., s. 209.

³⁶ „Gazeta Lubelska”, nr 108, 12/24 września 1877, s. 2.

pociąg pocztowy nr 2 wypadł z torów, w wyniku czego 9 osób zostało rannych³⁷.

Z kolei działalność Towarzystwa Nadwiślańskiej Kolei Żelaznej nie zawsze była zbieżna z potrzebami miasta i interesami jego mieszkańców. Zaledwie 3 lata po uruchomienia Kolei Nadwiślańskiej pojawił się problem dotyczący domostw położonych zbyt blisko wybudowanej linii kolejowej, o czym naczelnik powiatu chełmskiego informował 31 grudnia 1880 r. władze gubernialne w sporządzonym wykazie budowli powstałych w odległości 20 sążni od kolei. Z dokumentu dowiadujemy się, że: „...na 329 wiorście drewniany dom z budynkami gospodarczymi kryty gontem, właściciela majątku Morawskiego, 13 sążni od linii oddalony, na 330 drewniany dom kryty gontem żydówki Lei Bulc, 15 sążni. Na 340 domy kryte słomą Gotliba Millera, Karola Marcińskiego i Gotfryda Majera, pierwsze dwa 10 sążni, a ostatni 15 sążni. Na 341 dom Karola Cantera kryty słomą – 18 sążni, na 343 drewniany dom kryty blachą Leona Kozłowskiego – 8 sążni”³⁸.

Natomiast 23 maja 1881 r. naczelnik powiatu powiadomił władze w Lublinie o tym, że skierował się do wójtów gmin Krzywiczki i Rejowiec, aby informowali o zbyt bliskim położeniu domów w stosunku do linii kolejowej.

Niespełna rok od wystąpienia tego problemu, jak informuje naczelnik powiatu chełmskiego w piśmie z 24 października 1881 r., domy należące do: Gotliba Millera, Karola Marcińskiego, Gotfryda Majera i Lei Bulc zostaną „przeniesione na wskazane odległość od linii kolejowej”. Ponadto sprawa domu właściciela ziemskiego – Morawskiego – została przekazana do rozpatrzenia Lubelskiemu Sądowi Okręgowemu, natomiast kwestię rozbiórki domu Leona Kozłowskiego położonego na przedmieściu Trubakówka miał rozpoznać Urząd Gubernialny w Lublinie, który zmagał się z rozwiązaniem tego problemu jeszcze w 1884 roku³⁹.

Około 10 lat po uruchomieniu Kolei Nadwiślańskiej – 21 czerwca 1887 r. – oddano do użytku linię kolejową łączącą Chełm z Brześciem. Była to projekt o znaczeniu militarnym, gdyż jego celem było stworzenie dodatkowego połączenia twierdzy w Brześciu z Koleją Nadwiślańską. Nowa droga kolejowa była inwestycją państwową i niedochodową z uwagi na brak na jej trasie ważnych ośrodków gospodarczych⁴⁰.

³⁷ „Gazeta Lubelska”, nr 118, 5/17 października 1877, s. 2; Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej...*, op. cit., s. 337.

³⁸ APL, RGL, Adm. II 1880, 157.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ W. Zuziak, op. cit., s. 28, 128; Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej...*, op. cit., s. 337.

Fakt uruchomienia nowego połączenia z Brześciem i plany budowy tzw. drogi tomaszowskiej powodowały konieczność rozbudowy stacji kolejowej, w tym także wzniesienie nowego budynku stacyjnego. Nie bez znaczenia były także zamysły stworzenia z Chełma silnego ośrodka administracji rosyjskiej po zachodniej stronie rzeki Bug.

W 1893 r. w korespondencji prowadzonej między namiestnikiem Królestwa Polskiego, ministrem komunikacji, gubernatorem lubelskim i naczelnikiem powiatu chełmskiego ponownie pojawia się problem wykupu ziemi od mieszkańców podchełmskiej wsi Obłonie pod rozbudowę kolei żelaznej⁴¹. Natomiast dokumenty z 29 maja 1897 r. dostarczają informacji o zamiarze rozbudowy węzłowej stacji Chełm⁴².

W 1899 r. projekt budowy nowego, murowanego dworca kolejowego był już gotowy. Jednak jednocześnie z zamiarem rozpoczęcia inwestycji powrócił problem lokalizacji nowego obiektu. Mieszkańcy na łamach lubelskiej prasy zwrócili się z petycją o zmniejszenie odległości między stacją a miastem o około 400 sążni, pisząc: „... zbliżenie dworca do miasta o wiorstę prawie, leży w ich interesie. Tymczasem obecnie zarząd kolejowy zwozi i składa materiały budowlane przy samym dworcu terazniejszym, zamierzając go tylko rozszerzyć”. Obywatele uzasadniali potrzebę zmiany lokalizacji zwiększonym ruchem osobowym i towarowym, projektem budowy – po pierwsze – linii Chełm – Zamość – Tomaszów oraz – po drugie – kolei wąskotorowej Chełm – Hrubieszów. Zaproponowali jednocześnie, aby przebudowywany stary dworzec zamienić na stację towarową, zaś nowy obiekt kolejowy przesunąć o wiorstę w stronę miasta⁴³.

W tym czasie Chełm był już ważnym węzłem kolejowym, przez który przejeżdżały pociągi z Warszawy, Lublina, Kowla i Brześcia, co obrazują zamieszczone poniżej rozkłady jazdy z 1899 r.⁴⁴.

PM Nr 22	PP Nr 4	PO Nr 6	Stacja Kolejowa	PP Nr 3	PM Nr 205	PO Nr 5
-	o. 14:19	o. 23:18	Warszawa Nadwiślańska	p. 15:04	-	p. 7:14
o. 11:18	p. 20:27 o. 20:57	p. 5:46 o. 6:16	Lublin	p. 8:09 o. 8:16	p. 18:52	p. 23:46 o. 0:12
p. 14:57	p. 23:00 o. 23:15	p. 8:17 o. 8:31	Chełm	p. 6:05 o. 6:13	o. 15:10	p. 21:37 o. 21:49
-	p. 1:35	p. 10:18	Kowel	o. 4:03	-	o. 19:20

⁴¹ APL, RGL, Adm. III 1902, 32.

⁴² APL, RGL, Adm. III 1902, 36.

⁴³ „Gazeta Lubelska”, nr 79, 30 marca/11 kwietnia 1899, s. 2.

⁴⁴ „Gazeta Lubelska”, nr 106 7/19 maja 1899, s. 4.

PM Nr 801	PPTO Nr 3	Stacja kolejowa	PPTO Nr 4	PM Nr 802
o. 19:23	o. 8:32	Brześć	p. 21:14	p. 10:03
p. 22:12	p. 11:05	Włodawa	p. 18:18	p. 6:38
o. 23:02	o. 11:32		o. 18:42	o. 7:18
p. 1:03	p. 13:45	Chełm	o. 16:13	o. 4:15

Rozwinięcie skrótów:

PM – pociąg mieszany;
PO – pociąg osobowy;
PP – pociąg pocztowy;
PPTO – pociąg pocztowo-
towarowo-osobowy

Konieczność rozbudowy chełmskiego węzła kolejowego była przyczynkiem do podejmowania przez rosyjskie władze administracyjne działań zmierzających do wykupu kolejnych obszarów niezbędnych do realizacji zamierzonego celu. W 1902 r. wykupywano więc ziemie należące do chłopów wsi Obłonie i do mieszkańców Chełma, a także cenione po 117 rubla za morgę tereny w osadzie czynszowej Trubaków, należące do zespołu majoratu Chełm grafa Liderys-Weimarna⁴⁵.

W tym samym czasie pojawiła się kwestia budowy drugiego toru na odcinku Chełm – Brześć Warszawsko-Terespolskiej Kolei Żelaznej⁴⁶.

U progu XX w. mieszkańcy Chełma doczekali się nowej drogi łączącej miasto ze stacją kolejową. O budowie tej ulicy pisała lubelska prasa: „Od dni kilkunastu prowadzone są tu gorączkowe roboty wokół doprowadzenia do dobrego stanu drogi ze stacji Chełm Kolei Nadwiślańskich do miasta i koszar pułku moskiewskiego piechoty, który obchodzi w niedzielę 200-letni jubileusz istnienia. Tysiąc robotników zajętych jest przy brukowaniu drogi z dworca do koszar na przestrzeni wiorsty, tudzież przy naprawie szosy”⁴⁷. Z kolei powodem realizacji tej inwestycji była wizyta Jego Cesarskiej Mości Najjaśniejszego Pana Mikołaja II w Chełmie. Odwiedziny najważniejszej w państwie rosyjskim osobistości przyczyniły się także do zainstalowania oświetlenia fragmentu stacji kolejowej jednak –

⁴⁵ APL, RGL, Adm. III 1902, 28, 36 (jednym z mieszkańców wsi Obłonie był Gustaw Hitler – kolonista niemiecki); Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna...*, op. cit., s. 339.

⁴⁶ APL, RGL, Adm. III 1902, 32; Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna...*, op. cit., s. 339.

⁴⁷ „Gazeta Lubelska”, nr 146, 22 czerwca/5 lipca 1900, s. 3. (Wskazówek na ten temat udzielił mi W. Wojasiewicz.)

jak informuje „Gazeta Lubelska” – budowa nowego murowanego dworca jeszcze nie była wówczas zakończona: „Platformę wojskową, położoną naprzeciw nowo budowanego dworca kolei, podjazd oraz część drogi oświetlają kilkunastu lampami, dającymi niedawno wynalezione światło (Washington Ligot)”⁴⁸.

Jeszcze w końcu XIX stulecia władze administracyjne oraz prywatni inwestorzy podejmowali próby budowy nowych linii kolejowych, w tym także przebiegających przez Chełm. Pierwszą z nich była – wspomniana już – tzw. droga tomaszowska, na którą w 1898 r. otrzymał koncesję hrabia Maurycy Zamoyski. Miała ona połączyć Kolej Nadwiślańską w Chełmie przez Zamość i Tomaszów z kolejami austriackimi w okolicy Bełzca oraz Lublin z Zamościem. Jednakże z uwagi na brak odpowiedniego kapitału hr. Zamoyski nie wykorzystał posiadanych uprawnień⁴⁹. Chełmska kolej tomaszowskiej miał mieć długość 49 wiorst i miał przebiegać trasą według jednego z 2 następujących wariantów:

1. Zamość – Łapiguz – Dembowiec – Suszczka – Brzeziny – Chełmiec – Uher – Żółtańce – Pokrówka – Chełm;
2. Zamość – Skierbieszów – Wojciechów – Kraśniczyn – Bończa – Rakolupy – Deputycze – Chełm⁵⁰.

Drugą linią, którą planowano wybudować, była tzw. droga hrubieszowska łącząca Chełm przez Hrubieszów z drogami austriackimi w Nowosiólkach, która miała dodatkowo obsługiwać leżące przy tej trasie cukrownie: Strzyżew, Mircze, Nieledew i Poturzyn. Kolej liczyła około 100 wiorst i podobnie jak droga tomaszowska zyskała aprobatę komisji decydującej o budowie nowych linii kolejowych. Dodajmy jednak, że do chwili wybuchu I wojny światowej żadna z obu tras – ani tomaszowska ani hrubieszowska – nie powstała i całe południe ziemi chełmskiej pozbawione było dróg kolejowych⁵¹.

Pomimo wielu korzyści wypływających z posiadania stacji kolejowej, zdarzały się także konflikty władz lokalnych z zarządem kolei. W 1907 r. naczelnik guberni lubelskiej, powołując się na wcześniejsze wystąpienie naczelnika powiatu chełmskiego, zwracał się do Zarządu Kolei Nadwiślańskiej ze skargą na naczelnika chełmskiego odcinka linii, który odmówił oczyszczenia rowu odwadniającego przebiegającego wzdłuż szosy prowadzącej z Chełma

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ J. Łempicki, *O koniecznej potrzebie rozwoju sieci dróg żelaznych w Królestwie Kongresowym*, w: *Likwidacja skutków wojny w dziedzinie stosunków prawnych i ekonomicznych w Polsce*, t. VII, Warszawa 1918, s. 87.

⁵⁰ „Gazeta Lubelska”, nr 251, 5/17 listopada 1899, s. 1; „Gazeta Lubelska”, nr 263, 19 listopada/1 grudnia 1899, s. 2.

⁵¹ J. Łempicki, op. cit., s. 88.

do wsi Okszów (obecnie ul. Okszowska). Obowiązek czyszczenia rowu powinien obciążać kolej⁵².

Znaczenie kolei dla miasta

Poprowadzenie przez Chełm Kolei Nadwiślańskiej, która łączyła Wojskowy Okręg Kijowski z Królestwem Polskim, a także twierdze wojskowe w Nowogrodzie, Iwanogrodzie i Brześciu, w zasadniczy sposób przyczyniła się do utworzenia w Chełmie silnego garnizonu wojskowego. Dla jego potrzeb pod koniec XIX w. rozpoczęto budowę dużego kompleksu koszar na zachód od miasta przy szosie lubelskiej. Ponadto w 1899 r. został przeniesiony do Chełma na stałe 65 Moskiewski pułk piechoty oraz (okresowo) 2. Orenburski pułk kozacki. W mieście stacjonowały także: sztab i dowództwo 17 dywizji piechoty oraz 66 Butyński pułk piechoty⁵³.

Dowódcy armii rosyjskiej zdecydowali także o budowie na wschód od miasta przy szosie hrubieszowskiej szpitala garnizonowego o powierzchni około 3000 m² (mogącego pomieścić ok. 250 łóżek), którą rozpoczęto już w 1892 r. Obok wymienionych, stacjonujących na terenie miasta jednostek wojskowych i utworzonego medycznego lazaretu w Chełmie funkcjonowały także: wojskowe magazyny dywizyjne, piekarnia wojskowa, żandarmeria powiatowa, a także komórka wojskowa na stacji kolejowej „Chełm”, która na wypadek wojny miała kierować transportem wojskowym⁵⁴.

Około 1910 r. w liczącym blisko 20 tysięcy mieszkańców Chełmie i najbliższej okolicy stacjonowało około 4800 żołnierzy, którzy stanowili blisko 25% ludności miasta⁵⁵. Istnienie w Chełmie tak silnego garnizonu wojskowego, dającego ochronę i możliwość korzystania z kolei (transporty wojskowe), wpłynęło również w znaczący sposób na rozwój miasta.

Plany rusyfikacji Chełma przede wszystkim, a pośrednio posiadanie kolei z węzłową stacją, wpłynęły na utworzenie w mieście ośrodka administracji rosyjskiej – guberni chełmskiej, który zaczął funkcjonować 1 stycznia 1913 r. Związane z tym były plany budowy nowego miasta na gruntach wsi Pilichonki i na obszarze dawnego pastwiska miejskiego, na północny zachód od Chełma. W związku z tym udało się zaprojektować plan nowej dzielnicy mieszkalno-

⁵² APL, RGL, Adm. II 1905, 309.

⁵³ M. Sobieraj, *Pod skrzydłami dwóch czarnych orłów. Wojskowe dzieje Chełma w latach 1889–1918*, „Chełmskie Zeszyty Historyczne”, t. I, Chełm 1993, s. 11-12, 18.

⁵⁴ Ibidem, s. 16, 18-19.

⁵⁵ Ibidem, s. 17.

administracyjnej oraz wznieść dwa budynki: gmach urzędu gubernialnego i pałac gubernatora. Rozpoczęto także wznoszenie budynku izby skarbowej⁵⁶.

Nowa jednostka administracyjna, która powstała kosztem guberni lubelskiej i siedleckiej, posiadała na swoim terytorium 716 wiorst linii kolejowych. Według statystyk z 1913 r. z obszaru guberni, którego główną stacją kolejową był Chełm, wywożono 3736 tys., a przywożono 2066 tys. pudów towarów rolniczych i hodowlanych oraz wytworów przemysłu rolniczego⁵⁷. Trzeba pamiętać, że znaczący udział w wymianie towarowej posiadała stacja kolejowa w Chełmie, która była wówczas jednym z największych zakładów pracy w mieście⁵⁸.

Ważnym wydarzeniem dla Chełma było przeniesienie w roku 1899 z Lublina Technicznej Szkoły Kolejowej, zorganizowanej z inicjatywy Zarządu Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej. Następstwem tej decyzji była budowa nowego gmachu szkolnego, oddanego do użytku w 1895 r.⁵⁹. Chełmską szkołę dla kolejarzy, która funkcjonowała do 1915 r. ukończyło 551 absolwentów, a wśród nich wielu wysoko wykwalifikowanych fachowców⁶⁰.

Rosyjskie inwestycje kolejowe przerwane wybuchem wojny, podejmowane i realizowane przez blisko czterdzieści lat, wpłynęły pośrednio na rozwój przestrzenny miasta. Nowo powstałe obiekty wojskowe, gubernialne i kolejowe spowodowały zwiększenie powierzchni miasta o przedmieścia: lubelskie i hrubieszowskie, oraz wsie: Obłonie, Pilichonki i Trubaków. Kolej żelazna przyczyniła się także do rozwoju gospodarczego Chełma i wzrostu uprzemysłowienia miasta. Warto dodać, że w 1907 r. funkcjonowało w Chełmie 30 firm produkcyjnych, co szczegółowo zaprezentuje poniższa tabela⁶¹.

⁵⁶ S. Rudnik, *Rozwój przestrzenny Chełma – tendencje historyczne i perspektywy*, w: *Chełm i chełmskie...*, op. cit., s. 235-236.

⁵⁷ Ściślej mówiąc, chodzi tutaj o „produkty rolne (np.: zboże, ziemniaki), wyroby przetwórstwa rolniczego (produkty wytworzone przez ten przemysł) oraz zwierzęta hodowlane do konsumpcji (bydło, świnie, owce)”.

⁵⁸ J. Gieysztor, *Koleje żelazne na ziemiach polskich*, w: *Likwidacja skutków wojny...*, op. cit., s. 9, tab; s. 20-21, tab.

⁵⁹ Chodzi o budynek przy ul. Pocztowej 54, w którym obecnie znajduje się rektorat Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie.

⁶⁰ *Chełmska Szkoła Techniczna*, red. F. Świstowski, Chełm 2000, s. 26.

⁶¹ B. Zimmer, *Miasto Chełm. Zarys historyczny*, Warszawa-Kraków 1974, s.134-135.

Branża	Ilość zakładów	Ilość zatrudnionych robotników
Miodosytnia	1	3
Cegielnia	1	5
Wytwórnia kredy i świec	1	2
Wytwórnia octu	2	4
Młyn parowy	2	8
Wytwórnia trumien	2	3
Fabryka maszyn rolniczych	2	60
Olejarnia	2	4
Wytwórnia wód gazowanych	14	14
Wytwórnia kaffi	1	3

W 1910 r. powstała jeszcze rektyfikacja i fabryka wódek Adolfa Daumana przy linii kolejowej w pobliżu drogi do Okszowa, która w niedalekiej przyszłości wykorzystywała do zbytu swoich produktów chełmską stację i transport kolejowy⁶².

O rozwoju gospodarczym miasta świadczy stały wzrost dochodów i wydatków miasta, które wyniosły w 1880 r. odpowiednio: dochody około 15 tys. rubli, wydatki około 9 tys. rubli, zaś w 1910 r.: dochody – 45 tys. rb., a rozchody – 43 tys. rubli. Poczynione w interesującym nas przedziale czasowym inwestycje spowodowały również wysoki wzrost liczby ludności. W 1877 r. Chełm zamieszkiwało 9 747 mieszkańców, a w 1914 r. niemal trzykrotnie więcej, tj. 26 380⁶³.

Summary

The Building and first years of Vistula Steel Railway (1874–1914)

The work describes the building of Vistula Steel Railway in Chelm section which was opened on 17th August 1877. The plans were introduced to build a railway in Lublin province which would connect Polish areas from German border to Austria. The author concentrates on the building works in the area of the city Chelm within the 6th stage of building the Vistula Railway. It is based on the official correspondence of the governors of Chelm district, Lublin province and the railway representatives

⁶² Z. Gardziński, *Chełmska rektyfikacja i fabryka wódek Adolfa Daumana w Chełmie*, w: *Chełm nieznany. Ludzie. Miejsca. Wydarzenia*, red. M. Karwatowska, Chełm 2009, s. 277, 279-280.

⁶³ B. Zimmer, op. cit., s.133-136.

who describe the particular stages of building works, purchasing the land on which the railway was to be build and problems connected with it and other aspects of the task. The author gives us the names of the people who realized the project describing their role and involvement in the building. The work gives a timetable of trains in the first years of the railway with precise hours of arrivals. It also describes the arguments concerning the localization of the train station in the city and proposals of development of the railway to Brzesc. The author describes the importance of the railway for Chelm, which in the last quarter of the 19th century became an important centre of Russian administration and consequently the capital of the district.

Jan Lewandowski

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

Kolej chełmska w czasie I wojny światowej

Zarówno Kolej Nadwiślańska, jak i połączenie Chełma z twierdzą i ważnym węzłem kolejowym w Brześciu Litewskim miały dla władz rosyjskich istotne znaczenie militarne¹. W rosyjskich planach wojennych zakładano uderzenie przeciwko monarchii habsburskiej na odcinku od Karpat Wschodnich po Wisłę, a Kolej Nadwiślańska odgrywała podstawową rolę w koncentracji poszczególnych armii. W sierpniu 1914 r. linią Dęblin – Lublin – Chełm wyruszyły przeciwko armiom austro-węgierskim dwie armie rosyjskie: 4 dowodzona przez gen. Aleksieja Evertha i 5 pod dowództwem gen. Pawła Plehwego. Na południe od Kolei Nadwiślańskiej w Królestwie Polskim w kierunku granicy z Austrią prowadziła tylko linia kolejowa w kierunku Kraśnika. Naprzeciwko armiom rosyjskim wyruszyły zgrupowane między Wisłą i dolnym Sanem w oparciu o linię kolejową Rzeszów – Jarosław – Przemyśl 1 armia austro-węgierska (dowódca gen. Wiktor Dankl) i 4 dowodzona przez gen. Maurycego Auffenberga. Austriacko-rosyjskie starcie zakończyło się spektakularnym, jednym z ostatnich zwycięstw wojsk cesarza Franciszka Józefa. Gen. Dankl pokonał 4 armię rosyjską w bitwie pod Kraśnikiem (23-25 sierpnia), a gen. Auffenberg nacierający w kierunku Chełma, 5 armię carską pod Komarowem (26 sierpnia – 2 września). Do Chełma jednakże zwycięska armia gen. Auffenberga nie dotarła. Austriacy zdołali jedynie zająć stację kolejową w Trawnikach, przerywając połączenie Chełma z Lublinem, po czym rozpoczęli odwrót, gdyż w Galicji Wschodniej sukcesy rosyjskie wyrażały się w zajęciu Lwowa 3 września 1914 r. i c. i k. armiom w Królestwie zagrażało okrążenie. Do lata 1915 r. Chełm znalazł się na dalekim zapleczu frontu².

¹ O budowie obu tych linii zob. Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna i jej wpływ na rozwój Chełma*, w: *Chełm i Chełmskie w dziejach*, red. R. Szczygieł, Chełm 1996, s. 333-340.

² Szerzej o działaniach wojennych na Lubelszczyźnie w roku 1914 m.in.: A. Beloj, *Galiczyńska bitwa*, Leningrad 1929; E. Izdebski, *Bitwa pod Komarowem. 26 sierpnia – 2 września 1914 roku*, Warszawa 1931; *Österreich-Ungarns letzter Krieg*, Bd. 1, Wien 1931.

Sytuacja uległa zmianie dopiero na przełomie czerwca i lipca 1915 r., kiedy po zdobyciu przez armie państw centralnych Lwowa skierowano ich natarcie na północ, na tereny na wschód od Wisły. Władze rosyjskie były wówczas już zdecydowane na opuszczenie Kongresówki, a we wschodniej Lubelszczyźnie, a zwłaszcza na terenie istniejącej od 1913 r. guberni chełmskiej, stosowały taktykę „spalonej ziemi”: ludność wypędzano w głąb Cesarstwa, to, co dało się wywieźć, wywożono, wsie i dojrzewające zbiory puszczano z dymem. Według różnych danych Chełm stracił około 40% mieszkańców, a powiat chełmski – około 60%³. Gruntowne, planowe zniszczenia objęły także linie kolejowe, dworce, urządzenia stacyjne itp. Do Rosji ewakuowano także kolejarzy. 1 sierpnia 1915 r. do Chełma wkroczyły oddziały niemieckiej Armii Bug (Bugarmee), działające po obu stronach rzeki. 25 sierpnia Niemcy zdobyli Brześć Litewski. Na zajętych terenach na zapleczu frontu budowano na potrzeby walczących armii prowizoryczne kolejki wąskotorowe, przenoszone wraz z przesuwaniem się frontu na wschód.

Okupacja niemiecka w Chełmie i okolicy trwała zaledwie kilka tygodni, bowiem wkrótce powiat chełmski znalazł się pod okupacyjnym zarządem austro-węgierskim. Stał się powiatem granicznym, bowiem powiat włodawski znajdował się pod okupacją niemiecką, w ostrych rygorach administracji etapowej Ober-Ostu, a linia kolejowa do Brześcia także została przedzielona granicą okupacyjną. Również Bug stał się na pewien czas granicą między tzw. obszarem operacyjnym, a terenem etapowym 4 armii austro-węgierskiej, działającej na Wołyniu. Powiatów chełmskiego, hrubieszowskiego i tomaszowskiego nie włączono bowiem początkowo do lubelskiego c. i k. Generalnego Gubernatorstwa Wojskowego (Militärgeneralgouvernement – MGG), ale administrowały nim komendy wojskowe armii austro-węgierskich, okupujące także przyległe powiaty po wschodniej stronie Bugu. W czerwcu 1916 włączono powiat chełmski, hrubieszowski i tomaszowski do składu MGG, ale tylko pod względem administracyjnym, zaś pod względem gospodarczym i wojskowym dopiero w drugiej połowie 1918 r. Zatem także zachodnia granica powiatu chełmskiego stanowiła swoisty kordon, zwłaszcza dla ruchu ludności i obrotu towarowego, w tym także ruchu kolejowego⁴.

Armia austro-węgierska szybko przystąpiła do odbudowy i przebudowy kolei (w Kongresówce oprócz kolei warszawsko-

³ Szerzej na ten temat: J. Lewandowski, *Zmiany w strukturze narodowościowej i wyznaniowej Lubelszczyzny w czasie I wojny światowej*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska”, sec. F, 1991/1992, vol. XLVI/XLVII.

⁴ Szerzej na ten temat: J. Lewandowski, *Królestwo Polskie pod okupacją austriacką 1914–1918*, Warszawa 1980.

wiedeńskiej pozostałe linie kolejowe były szerokotorowe). W 1915 r. 16 września uruchomiono połączenie między Chełmem a Kowlem. Już 19 tego miesiąca udało się z niego skorzystać grupie „bieżeńców”, którym na Wołyniu udało się przeczekać przejście frontu rosyjsko-austriacko-niemieckiego, a dzięki łaskawości władz wojskowych wrócić w rodzinne strony i uniknąć dalszej tułaczki w głębi imperium rosyjskiego⁵. Była to jednak sytuacja nietypowa, bowiem miejscowa ludność cywilna przy istniejących obostrzeniach wojennych miała niewielkie możliwości korzystania z połączeń kolejowych. Podróż odbudowaną w pośpiechu koleją nie była też zbyt bezpieczna. Oficer c. i k. Komendy Legionów Polskich hr. August Krasicki odnotował 6 marca 1916 r. iż „temu kilka dni wykoleił się znowu [podkr. JL] pociąg koło Chełma; miało być dużo zabitych, samych oficerów 6 jadących na urlop”⁶.

Pośpiech w odbudowie połączenia z Kowlem (wcześniej przywrócono połączenie z Lublinem) był spowodowany bliskością frontu na Wołyniu, który mimo ofensywy rosyjskiej w czerwcu 1916 r. przetrwał tam do końca lutego 1918 r. Kolej służyła przede wszystkim armii austro-węgierskiej i niemieckiej, a o jej znaczeniu świadczy m.in. przyjazd na front wodza naczelnego c. i k. armii feldmarszałka arcyksięcia Fryderyka, który w drodze na Wołyń wizytował także 3 marca 1916 r. okupowany Chełm. Tutaj poruszał się „korowodem samochodów”⁷, ale już 4 marca do stacji Maniewicze dotarł pociągiem podobnie jak dwa dni wcześniej Generalny Kwatermistrz austro-węgierskiej Naczelnej Komendy Armii gen. Franz Kanik. Z Kowla do Wiednia, przez Chełm, Dęblin i Trzebinę, kursował bezpośredni pociąg z wagonami sypialnymi i restauracyjnymi⁸.

Do końca jesieni 1916 r. korzystali z tej kolei także oficerowie i żołnierze trzech brygad Legionów Polskich, połączonych po raz pierwszy właśnie na froncie wołyńskim. To oni w trakcie podróży z frontu i na front, przejeżdżali przez Chełm, a w czasie przesiadek zatrzymywali się na chełmskim dworcu czy nawet zwiedzali miasto, zaś swoje wrażenia opisywali na bieżąco w dziennikach.

Cytowany już A. Krasicki odnotował w swoim diariuszu 19 stycznia: „Miasto w oddaleniu od stacji, widać z daleka 8 kopuł cerkiewnych. Stacja na w pół spalona, z napisem «Cholm». (...) Idę więc do miasta, 10 min. od stacji piechotą, koło stacji spalone kilka domów i duża rektyfikacja spirytusu. (...) Ludności mało, przeważnie

⁵ A. Krasicki, *Dziennik z kampanii rosyjskiej 1914–1918*, Warszawa 1988, s. 334–335.

⁶ Ibidem, s. 420–421.

⁷ J. Hupka, *Z czasów wielkiej wojny. Pamiętnik nie kombatanta*, wyd. 2, Lwów 1937, s. 170–171. Tam ciekawy wizerunek miasta i panujących w nim stosunków.

⁸ A. Krasicki, op. cit., 483.

Żydzi. Sklepów dużo zamkniętych, szyldy nad niewielu polskie, ale nad wielu zdjęte rosyjskie i puste miejsce zostawione. Nazwy ulic na nowych tablicach ale niemiecko-polskie. Głównie pootwierane sklepy spożywcze, w których dużo chleba i długich białych bułek. Spotykam chłopów spod Łucka, ewakuowanych z linii bojowej. Na jednej kamienicy zgodnie obok siebie dwa orły polski i pruski, pierwszy na szyldzie Uniwersytetu Ludowego, drugi na niemieckiej Feldpost. Spotyka się też żołnierzy niemieckich i także wszędzie dużo jeńców rosyjskich⁹. Obecność jeńców rosyjskich, którzy pracowali m.in. przy odbudowie i budowie linii kolejowych wynikała z faktu istnienia w Chełmie obozu jenieckiego.

Kilka dni przed hr. Krasickim przejeżdżał przez Chełm w drodze na urlop do Łodzi oficer I Brygady Legionów Polskich Wacław Lipiński. Jego notatki znakomicie oddają ówczesny klimat chełmskiej stacji.

4 styczeń [1916]. Stacja w Chełmie. Brudna, zakopcona, odrażająca. Wieczór (...). Wokół różnojęzyczny gwar, dialekty od Bałkańskich gór po kaszubską, ciężką gwarę. Przy bufecie, za którym mizdrzą się do feldfebli żydóweczki, stoją zwartą cizbą butni, głośni Niemcy, za nimi nieśmiało, wstydliwie wpycha się biedny austriacki «manschaft», [szeregowcy, żołnierze – JL] który im bliższy frontu, tem bardziej nieszczęśliwy.¹⁰

Dla intensywnej eksploatacji gospodarczej okupowanego terenu przez Austro-Węgry, a także sprawnej komunikacji z armiami na froncie niezbędna była budowa połączeń między Kongresówką a kolejami galicyjskimi i przez nie z zakarpaccskimi częściami monarchii habsburskiej. Linie kolejową z Lublina przez Kraśnik doprowadzono do Rozwadowa w Galicji, a jeszcze przed końcem 1916 r. uruchomiono nową linię z Rejowca przez Zawadę i Bełżec. Od Zawady zbudowano odgałęzienie do Hrubieszowa i Włodzimierza Wołyńskiego. W ten sposób Chełm uzyskał połączenie z ziemiami zaboru austriackiego, ale także z pobliskimi i dalszymi powiatami Lubelszczyzny: krasnostawskim, zamojskim, hrubieszowskim, tomaszowskim i biłgorajskim (przez linię wąskotorową Zwierzyniec – Biłgoraj).

Kolejami na terenie okupacji austriackiej w Królestwie Polskim i na Wołyniu administrowała, specjalnie powołana c. i k. Dyrekcja Kolei Wojskowej (Heeresbahndirection), przemianowana wkrótce na Dyrekcję Północnej Kolei Wojskowej. Nie podlegała ona lubelskiemu Generalnemu Gubernatorstwu Wojskowemu, ale

⁹ A. Krasicki, op. cit., s. 394-395.

¹⁰ W. Lipiński, *Szlakiem I Brygady. Dziennik żołnierski*, wyd. 3, Warszawa 1935, s. 309.

bezpośrednio c. i k. Ministerstwu Wojny w Wiedniu. Miała ona siedzibę w Radomiu, kierowała też pracami przy budowie nowych linii kolejowych. Prowadziły je specjalne formacje inżynieryjne, a do prac tych wykorzystywano także rosyjskich i włoskich jeńców wojennych i ludność miejscową w ramach świadczeń wojennych. Językiem służbowym wielojęzycznego wojskowego personelu kolejowego był niemiecki, ale rozkłady jazdy, taryfy kolejowe i informacje o udostępnieniu poszczególnych odcinków do ruchu cywilnego drukowano jednocześnie w języku polskim¹¹. W listopadzie 1918 r. dyrekcja radomska została przejęta przez polskich kolejarzy i wkrótce, w niepodległej Polsce, miał rozpocząć się spór o jej lokalizację: radomską, lubelską, bądź chełmską, z której to rywalizacji zwycięsko wyszedł Chełm.

Wiosną 1918 r., po traktacie brzeskim między Rosją Radziecką a państwami centralnymi, rozpoczęła się repatriacja ludności Królestwa Polskiego wypędzonej przez Rosjan w 1915 r., a także żołnierzy c. i k. armii powracających z niewoli rosyjskiej. Przez Chełm przechodziły też transporty żołnierzy i oficerów korpusów polskich w Rosji, po rozwiązaniu tych formacji. W odwrotnym kierunku, na wschód, podróżowali z Królestwa Polskiego mieszkańcy Wołynia przesiedleni w czasie ofensywy rosyjskiej w czerwcu i lipcu 1916 r. Szczególną rolę odegrała linia z Chełma do Kowla w akcji repatriacji „bieżeńców”, bowiem spośród czterech ekspozytur, kierującego tą akcją Biura Emigracyjnego Generalnego Gubernatorstwa, dwie znajdowały się w nieodległym Lucku i Kowlu¹².

Na przełomie października i listopada 1918 r. wobec widocznej już klęski militarnej monarchii naddunajskiej toczyły się w Lublinie rokowania o przekazanie władzy na ternie okupacji austriackiej między delegatem Rady Regencyjnej Juliuszem Zdanowskim, a ostatnim lubelskim generalnym gubernatorem, Chorwatem, gen. Antonem Lipoścakiem. Dotyczyły one także przejęcia kolei. Strona polska celowo przeciągała rozmowy, widząc rozkład aparatu okupacyjnego. Jednocześnie, niezależnie od rokowań, akcję rozbrajania okupantów i przejmowania m.in. urządzeń komunikacyjnych, podjęła Polska Organizacja Wojskowa i współpracujące z nią partie i inne organizacje. W Chełmie stacja kolejowa przeszła w ręce

¹¹ Zob. *Dziennik Rozporządzeń c. i k. Zarządu Wojskowego w Polsce 1915-1918; Dziennik Rozporządzeń c. i k. Generalnego Gubernatorstwa Wojskowego w Polsce 1915-1916* i dzienniki urzędowe komend powiatowych.

¹² Szerzej na ten temat: A. Hausner, *Die Polenpolitik der Mittelmächte und die österreichisch-ungarische Militärverwaltung in Polen während des Weltkrieges*, Wien 1935, s. 342; J.M. Jampolski *Wspomnienia z czasów okupacji austriackiej w Królestwie Kongresowym*, Kraków 1924, s. 39-42; J. Lewandowski, *Królestwo Polskie...*, op. cit., s. 128.

polских kolejarzy w nocy z 2 na 3 listopada 1918 r. Umożliwiło to kontrolę nad transportami żołnierzy byłej już c. i k. armii wracającymi z Ukrainy do swoich rodzinnych stron. Tutaj byli na ogół rozbrajani, a transporty zmierzały dość sprawnie na południe i zachód. W odwrotnym kierunku szły transporty z jeńcami wracającymi z Niemiec i Austro-Węgier na teren dawnego imperium rosyjskiego. Dla nich zorganizowano na stacji w Chełmie placówkę aprowizacyjną. Udało się dzięki tym akcjom uchronić miasto i okolice przed grabieżą i rozbojem ze strony zdesperowanych nieraz zdemobilizowanych żołnierzy¹³.

Lata I wojny światowej to dla kolei chełmskiej istotne zmiany. Najpierw zniszczenia związane z wycofywaniem się armii rosyjskiej, a następnie szybka odbudowa i przebudowa linii kolejowych do Kowla i Brześcia, związana z potrzebami frontu wołyńskiego. To także ożywiony ruch do- i odfrontowy oraz budowa nowych połączeń Chełma, zarówno z najbliższymi i dalszymi powiatami, jak i z kolejami w Galicji. Utworzona przez Austriaków dyrekcja kolejowa w Radomiu miała w przyszłości znaleźć się w Chełmie. Sprawne przejęcie od okupanta stacji w Chełmie w pierwszych dniach listopada 1918 r. miało istotne znaczenie dla bezpieczeństwa i organizacji sił zbrojnych w pierwszych miesiącach II Rzeczypospolitej.

Summary

Chelm railway during the First World War

In his article professor Lewandowski presents the history of Chelm railways during the First World War 1914–1918. The work deals mainly with the fights between Russians and Austrians and the changes in the administration of the railway. Russian administration ended in the middle of 1915 when Russian troops withdrew from Polish Kingdom destroying the railways. The work gives detailed description of Austrian occupation and rebuilding the railways. It also includes the memories of the officers of Polish Legions who were passing through Chelm. The author describes the process of taking control over the railway by Poles in the end of the war, repatriation and provisions thanks to which there was no wide-scale plundering at Chelm train station.

¹³ Z. Gardziński, op. cit., s. 341.

Wiesław Wojasiewicz

Z dziejów budowy kolei Brześć – Chełm

Po stłumieniu powstania styczniowego władze carskie przystąpiły do realizacji zakrojonego na ogromną skalę programu rozbudowy na ziemiach dawnej Rzeczypospolitej systemu twierdz i łączących je linii kolejowych. Pierwszą trasą spełniającą taką rolę była otwarta jeszcze w 1862 roku droga żelazna Petersbursko-Warszawska, która w znacznej mierze ułatwiła szybkie przemieszczanie wojsk rosyjskich z północnych i centralnych guberni Cesarstwa na tereny objęte powstaniem.

Zlokalizowany na granicy z Królestwem Polskim Brześć ze swoją twierdzą miał odgrywać w realizowanych planach kluczową rolę. Pierwsze pociągi dotarły do niego z Warszawy – Pragi w lutym 1870 roku prywatną drogą żelazną Warszawsko-Terespolską i jej przedłużeniem z Terespoła do Brześcia zbudowanym za fundusze państwowe. Stacja końcowa tej kolei zlokalizowana została na nowym przedmieściu kobryńskim. Na jej terenie wzniesiono niewielką, czterostanowiskową parowozownię, drewniany dworzec, rampy i magazyny oraz obiekty mieszkalne dla kolejarzy. Zbudowano również bocznice do portu rzecznego na Muchawcu.

W listopadzie 1871 roku dotarła do Brześcia następna droga żelazna z Moskwy i Smoleńska, nazwana później Moskiewsko-Brzeską. Ta linia kolejowa również zbudowała dla siebie własną, odrębną stację osobową i towarową. W 1873 roku w lipcu i sierpniu otwarto w Brześciu stacje kolei Brzesko-Grajewskiej i Brzesko-Kijowskiej – oczywiście oddzielne. Pod koniec lat siedemdziesiątych XIX w. dla uniknięcia zbyt częstych pomyłek, wszystkie brzeskie stacje kolejowe ponumerowano. I tak: stacja towarowa drugiej klasy drogi żelaznej Warszawsko-Terespolskiej otrzymała nazwę „Brześć – I”. Stacje towarowe „Brześć – II”, „Brześć – III” i „Brześć – IV” należały (odpowiednio) do kolei: Brzesko-Kijowskiej, Brzesko-Grajewskiej i Moskiewsko-Brzeskiej.

W wyniku połączenia się towarzystw kolejowych w 1878 r. „Brześć – II” i „Brześć – III” stały się stacjami kolei Południowo-Zachodnich. Aby pasażerowie nadal nie gubili się w tym węźle, kolej Moskiewsko-Brzeska zbudowała w Brześciu jedną dla wszystkich

kolei stację osobową – „Brześć Centralny”, otwartą przez cara Aleksandra III w 1886 r.

Kosztująca 2 miliony rubli i zajmująca 4500 m² powierzchni budowla przypominała swoim wyglądem średniowieczny zamek z wysokimi basztami (były to wodne wieże ciśnień). Na dworcu były obszerne sale dla podróżnych wszystkich klas, restauracje, bufety i inne lokale usługowe. W pomieszczeniach dla pasażerów I i II klasy posadzki były z drewnianej mozaiki, podróżni III klasy chodzili po podłogach z desek, a w salach klasy IV przeznaczonych dla ludzi najbiedniejszych zamiast podłóg położono asfalt. Nowinką techniczną było zastosowanie na dworcu i peronach oświetlenia elektrycznego. Ponieważ w każdym zamczysku były niegdyś lochy, tutaj rolę tę pełniły rozległe piwnice, które doczekały się swojej ponurej historii w czasie II wojny światowej.

Następną, ważną ze względów strategicznych linią, tym razem zbudowaną na terenie Królestwa Polskiego i otwartą w 1877 roku, była droga żelazna Nadwiślańska łącząca pograniczną wówczas Mławę z Kowlem przez Nowogeorgijewsk (Modlin), Warszawę, Iwangorod (Dęblin), Lublin i Chełm. Jej odgałęzienie do Łukowa umożliwiło z kolei połączenie kolejowe twierdzy iwangorodzkiej z brzeską. Z Brześcia do Chełma (i odwrotnie) można już było wówczas jeździć przez Kowel (212 km) lub Iwangorod (298 km).

Perturbacje rosyjskiego systemu bankowego, jakie zaistniały w połowie lat siedemdziesiątych XIX w. spowodowane spekulacjami na rynku akcji i obligacji przedsiębiorstw kolejowych oraz wypłaconiem w oszukańczy sposób z banków kilkudziesięciu milionów rubli, spowolniły działalność inwestycyjną na blisko 5 lat.

Władze carskie powróciły do kwestii strategicznych linii kolejowych leżących na zapleczu systemu twierdz na początku lat osiemdziesiątych. Zaplanowano wówczas liczącą blisko 1500 km (w 1913 r. – ok. 2000 km) sieć państwowych dróg żelaznych zwanych Poleskimi, chociaż nie wszystkie zlokalizowane były na Polesiu. Przykładowo – zaliczono do nich na czas budowy linię z Siedlec do Małkini, a po jej otwarciu przekazano ją do eksploatacji przez prywatną wówczas drogę żelazną Warszawsko-Terespolską.

Budowę sieci kolei Poleskich rozpoczęto w 1882 r., a zakończono w 1887. W trakcie realizacji tego projektu na wniosek ministra wojny P.S. Wannowskiego do wykazu linii kolei Poleskich jako istotną ze względów strategicznych dopisano linię Brześć – Chełm. Wniosek ministra został zatwierdzony przez cara Aleksandra III dnia 29 marca 1884 r.

Ponieważ droga żelazna Brześć – Chełm miała służyć celom wojskowym, toteż w czasie jej projektowania nie zwracano uwagi na łączenie centrów handlowych i przemysłowych. Przebieg trasy

ograniczany był jedynie większymi przeszkodami terenowymi i kosztami wywłaszczeń ziemi.

W Brześciu linię budowanej kolei poprowadzono w kierunku południowym między miastem i twierdzą w stronę przystani na Muchawcu. Za rzeką trasa przechodzi przez trudny do pokonania szeroki obszar zalewowy. Dalej biegnie w niewielkiej odległości (3-5 km) od prawego brzegu rzeki Bug aż do okolic Orchowa. Po przejściu mostem na lewy brzeg rzeki trasa kolei prowadzi nadal na południe w stronę niewielkich wzniesień – Pagórów Chełmskich. Jediną większą przeszkodą wodną przed końcową stacją Chełm jest tylko rzeka Uherka.

Prace przygotowawcze do budowy linii rozpoczęły się w grudniu 1885 r. od wykupu gruntów i przymusowych wywłaszczeń. Część nieruchomości należących do skarbu państwa (głównie w pobliżu twierdzy) przejętych zostało bezpłatnie. Zima ułatwiała dotarcie z materiałami budowlanymi do miejsc podmokłych i bagnistych. Roboty ziemne rozpoczęto w kwietniu 1886 r. Na czas budowy całą trasę podzielono na dwa oddziały. Na pierwszym – od Brześcia do Włodawy pracę organizowali wyspecjalizowani przedsiębiorcy: Sztolcman, Minc i Brykner, a budową drugiego odcinka kierował przedsiębiorca inż. Józef Skibiński.

Objętość robót ziemnych na oddziale drugim wyniosła ok. 770 tys. m³. Brak jest danych dotyczących kubatury robót ziemnych na oddziale pierwszym, ale bez większego błędu można przyjąć, że była podobna. Najtrudniejszym odcinkiem robót na oddziale drugim było przejście wzniesień Pagórów Chełmskich w pobliżu wsi Siedliszcze, gdzie wykonano w gruncie marglowo-kredowym głęboki na 6,5 m przekop o długości 1200 m. Wydobywana przy pomocy kilofów i oskardów skała o znacznej twardości pod ziemią na deszczu rozmiękała, tworząc kleistą masę przywierającą całymi bryłami do nóg robotników i ich narzędzi.

Dla przyspieszenia robót przy budowie tego przekopu zastosowano przenośną kolejkę wąskotorową (tor o szerokości 60 cm) z 80. wagonikami, które były załadowywane i pchane przez robotników ręcznie do toru szerokiego, gdzie dojeżdżał pociąg roboczy. Po przeładowaniu urobku wydobytą skałę przewożono pociągami na odległość do 8 km i rozsypywano po rozbiciu brył w miejscach, gdzie występowały błota.

Ze względu na to, że wzdłuż budowanej linii nie było dostatecznej ilości gruntów nadających się do budowy podtorza, wykonywano go z czystego piasku, co pozwalało na prowadzenie robót nawierzchniowych nawet w warunkach lekkiej zimy.

Ponadto, ponieważ linia Brześć – Chełm budowana była z funduszy państwowych zgodnie z normami przyjętymi dla całej

sieci kolei Poleskich, musiała spełniać ustalone dla nich warunki techniczne. Szczególnie dotyczyło to pochodzenia i wytrzymałości materiałów, norm powierzchni różnego rodzaju budynków, modułów przęseł mostowych zapewniających ich wymienialność itp. Domki dla dróżników i schroniska dla robotników drogowych (tzw. „koszarki” i „koszary”), stacje wodociągów czy wieże ciśnień były identyczne jak na kolejach Poleskich. Spraw tych pilnował zarząd budowy z siedzibą w Brześciu. Na jego czele stał inż. Rippas (Ryppas). Ze względu na przyjęty przez władze carskie parytet zatrudnienia uwzględniający wyznanie (95 % prawosławni – 5% katolicy), trudno było spotkać w grupie inżynierów i techników nadzoru jakiegoś Polaka.

Największym na linii był znajdujący się na Bugu pod Orchowem (Włodawą) most żelazny systemu kratowego (tzw. holenderskiego) o łącznej długości 225 m. Jego trzy przęsła wsparte zostały na dwóch przyczółkach i dwóch filarach wzniesionych przy zastosowaniu kesonów. Obiekt wzniesiony został przez Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein S.A. pod nadzorem doświadczonego inżyniera Walentego Dubeltowicza. Pozostałe mosty żelazne dostarczyła i zmontowała firma K. Rudzki i Ska z Nowomińska (Mińska Mazowieckiego). Były to między innymi wymienione poniżej większe obiekty:

- Muchawiec – most żelazny, 2 przęsła kratowe, długość: 107 m;
- strumień koło Przyłuk – most żelazny, 1 przęsło, długość: 10,6 m;
- Szpanówka (Pryrwa) – most żelazny, 1 przęsło, długość: 11,0 m;
- Zbuninka – most żelazny, 1 przęsło, długość: 10,6 m;
- Kapajówka – most żelazny, 1 przęsło, długość: 12,8 m;
- strumień koło Przyborowa – most żelazny, 1 przęsło, długość: 10,4 m;
- strumień wpadający do jeziora Sielachy – most żelazny, 1 przęsło, długość: 7 m;
- strumień koło Komarówki – most żelazny, 1 przęsło, długość: 11 m;
- Uherka koło Rudy – most żelazny, 1 przęsło, długość: 42,6 m, szerokość: 5,3 m, wysokość: 6,4 m;
- Gdola na północ od Rudy – most żelazny, 1 przęsło, długość: 13 m;
- Gdola na południe od Rudy – most żelazny, 1 przęsło, długość: 11 m.

Ponadto na terenach zalewowych Muchawca postawiono trzy mosty drewniane o długości 21, 38 i 85 metrów, osadzone na palach.

Zamiast przepustów zbudowano natomiast 30 mostków drewnianych dwumetrowej długości, na przyczółkach murowanych.

Urządzonych zostało (nie licząc Brześcia) 5 stacji i 5 przystanków. Były to w kolejności: Bernady (przystanek), Stradecz (stacja), Dubica (przystanek), Domaczewo (stacja), Przyborowo (przystanek), Włodawa (stacja), Sobibór (przystanek), Uhrusk (stacja), Ruda (przystanek), Chełm (stacja). Na stacjach zbudowano drewniane dworce. Wyjątkiem były: Włodawa, gdzie dworzec był murowany, i Chełm, gdzie linia Brześć – Chełm własnego dworca nie miała. Ponadto na każdej stacji zainstalowano wodociąg i wieżę ciśnień do zasilania wodą parowozów. Wszędzie wodę czerpano z Bugu, a tylko w Chełmie z Uherki. Urządzenia dla wodociągów dostarczyła fabryka K. Rudzki i Ska w Warszawie.

Na stacjach Domaczewo, Włodawa i Uhrusk postawiono dla kolejarzy po dwa, a w Chełmie pięć budynków mieszkalnych – wszystkie z bali drewnianych, częściowo szalowanych, na podmurówce kamiennej lub ceglanej. We Włodawie i Chełmie wzniesiono duże magazyny o konstrukcji drewnianej. Jak wynika z opublikowanych niemieckich materiałów wywiadowczych, w Chełmie zbudowano dwie rampy wojskowe: krytą o powierzchni 420 m² i otwartą z powierzchnią 237 m². Była też tutaj dwustanowiskowa parowozownia (niezależna od parowozowni Kolei Nadwiślańskiej) oraz dwie obrotnice.

Na przystankach nie było zabudowań do obsługi ruchu pasażerskiego, jedynie lokalizowano na nich schroniska dla robotników drogowych (tzw. „koszary”) lub budynki mieszkalne dla dróżników. Dla lokalnego ruchu drogowego urządzono 80 przejazdów przez linię w poziomie szyn. Wzdłuż powstałej trasy rozciągnięto na drewnianych słupach dwa przewody telegraficzne – kolejowy i wojskowy. Telegraf czynny był tylko na stacjach. Nie było natomiast ani sygnalizacji dzwonowej dla dróżników ani optycznej, takiej jak na sąsiednich kolejach. Zapowiadanie ruchu pociągów prowadzono telegraficznie, a dodatkowym zabezpieczeniem były jedynie ustawiane ręcznie semafony przedstacyjne.

Większość robót budowlanych na linii Brześć – Chełm zakończono jeszcze w 1886 r. Na następny rok pozostały jeszcze do wykonania roboty hydrotechniczne związane z ochroną przyczółków i filarów mostów na Bugu i Muchawcu. Prace przy montażu prześel przedłużyły się jednak znacznie w stosunku do planu i próby odbiorcze odbyły się dopiero w drugiej połowie marca 1887 r. Jak pisał sprawozdawca z „Gazety Lubelskiej”, do sprawdzenia wytrzymałości mostu na Bugu użyto „wszystkich czterech lokomotyw i dwóch pożyczonych z Kolei Nadwiślańskiej oraz 30 platform z piaskiem”.

Prawdopodobnie jakieś elementy konstrukcji wymagały poprawy lub udoskonalenia, bo linię kolei Brześć – Chełm zbudowaną za 3 166 000 rubli otwarto dopiero 21 czerwca 1887 r. W tym samym dniu oddano również do użytku drogę żelazną Siedlce – Małkinia. Otwarcia obu tras dokonała ta sama komisja składająca się z wysokich rangą przedstawicieli Ministerstwa Dróg Komunikacyjnych i Ministerstwa Wojny oraz dyrektorów Kolei Nadwiślańskiej i Warszawsko-Terespolskiej.

Jak można przypuszczać, przejazdu pociągu specjalnego nowymi liniami nie było. Powodem mógł być fakt, że rok wcześniej w czasie uroczystego otwierania linii kolei Poleskich z Baranowicz do Białegostoku, z powodu lichej budowy podtorza, pociąg specjalny wykoleił się i kilka osób odniosło wówczas poważne obrażenia. Dlatego też przyjął się nowy zwyczaj – po przecięciu wstęgi rozciągniętej w miejscu, gdzie rozpoczynała się nowo wybudowana linia, udawano się do określonego miejsca na uroczysty bankiet. W Brześciu nie było z tym problemu – odpowiednio luksusowe lokale zapewniało zaplecze dworca centralnego, a w Siedlcach, po otwarciu kolei Siedlce – Małkinia, przedsiębiorca budowy wyprawił bankiet w ozdobnym namiocie ustawionym na stacji.

Przez wiele miesięcy po otwarciu linii, ruch pociągów między Brześciem i Chełmem był znikomy. Raz na dobę kursował pociąg towarowo-osobowy liczący 30-40 wagonów, prowadzony lekkimi trzyosiowymi parowozami udostępnionymi z zapasu wojskowego przez państwowy zarząd kolei Poleskich. Kolej Warszawsko-Terespolska miała wprawdzie swoje parowozy, w tym trzy noszące nazwy: „Brest”, „Vlodava” i „Lublin”, wyprodukowane przez firmę G. Sigl z Wiednia, jednak nie udało się potwierdzić informacji o ich eksploatacji na trasie Brześć – Chełm.

W grudniu 1892 roku zapadła decyzja rządowa o budowie na interesującej nas linii kolejowej drugiego toru. Zadanie to zrealizowane zostało w ciągu trzech lat. Przy okazji wybudowano pewną ilość nowych domków dla dróżników przejazdowych i obchodowych oraz schronisk dla robotników drogowych. Ponieważ duże mosty pozostały jednotorowe, w ich pobliżu urządzone zostały mijanki umożliwiające bezpieczne prowadzenie ruchu. Gdy w 1905 roku wymieniano przesła mostowe na nowe, mocniejsze, trzy duże mosty – na Muchawcu, Bugu i Uherce – pozostały nadal jednotorowe.

W 1898 roku państwowa linia Brześć – Chełm weszła razem z koleją Warszawsko-Terespolską w skład tworzącej się sieci Skarbowych Kolei Nadwiślańskich. Po piętnastu latach zarządowi tej kolei podlegało blisko 2500 km linii, w tym 1200 km dwutorowych.

Literatura:

1. Верховский В.М., Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно, Санктетербург, 1898.
2. Соловьева А.М., Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в., Москва, 1975.
3. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 102. Железные доррги в 1907 г. Санкт-Петербург, 1910.
4. Das Strassennetz in Polen, Abschnitt I-V, Berlin [różne lata wyd. 1898–1916].
5. „Gazeta Lubelska”, rocznik 1887.
6. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров, Т. 1-4, Санкт-Петербурог, 1902.
7. Кислинский Н.А., Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров, Т. 1-4, СПб, 1902.
8. Киштымов А., Этапы железнодорожного строительства на Беларуси, Гістарычны альманах, [rocznik] 2002, t. 7, s. 116-143.
9. „Przegląd Techniczny”, rocznik 1887.
10. Рахманько В. Г. (ред), Желеная дорога Бедаруси. История и современность, Минск, 2001.
11. Журнал Министерства путей сообщения, СПб, [rocznik] 1887.

Summary

The history of building Brzesc – Chelm railway

The article outlines the process of building the railway connection between Brzesc and the territory of the former Kingdom of Poland. The author describes a range of closely-related ventures which were aimed at accelerating military actions due to the connection of the fortress of Brzesc with some of the most significant urban centers.

Particular stages of Brzesc railway building process, which lasted from 1870 to 1887, have been described. Furthermore, the article offers a detailed description of the appearance and the organization of Brzesc Central Station, which was established through combining a number of smaller stations of particular railway lines and represented a greatly innovative project at that time. The crucial issue of the work is its focus on the building of the railway connection between Brzesc and Chelm which was included into the so called Poleska railway. A lot of the author's attention is paid to the route Brzesc – Chelm with the inclusion of bridges and geographical conditions of the terrain.

In the article one can find information relevant to the building process, executors of the project as well as innovative technical solutions. Finally, the issue of lasting for over three years railway expansion, which started in 1892, was raised.

Zygmunt Gardziński

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie
Chełmskie Towarzystwo Naukowe

Wpływ kolei na rozwój Chełma od 1918 r.

Jesień 1918 r. przyniosła Polsce długo oczekiwaną niepodległość. Już od września 1918 r. strona polska, doceniając znaczenie komunikacji kolejowej, przygotowywała się do jej przejęcia. Akcja obejmowania władzy w mieście, którą kierował Gustaw Orlicz-Dreszer, rozpoczęła się natomiast 2 listopada. Zgodnie z planem obstawiono wszystkie urzędy, kasę miejską i zaczęto rozbrajać oddziały wojskowe¹. W nocy z 2 na 3 listopada grupa polskich kolejarzy licząca 15 drużyn parowozowych, rzemieślników oraz urzędników administracyjnych, na czele której stał Wacław Komarnicki, przybyła z Lublina do Chełma i opanowała parowozownię – Depot Chełm².

Wyzwolenie Chełma umożliwiło kontrolowanie transportów z wojskiem austriackim jadącym z Ukrainy. Transporty takie były rozbrajane, a sprzęt i broń konfiskowano. Z kolei przejęcie magazynów wojskowych w mieście pozwoliło na hojne wyposażenie wojska polskiego³. Ponadto w kierunku wschodnim ciągnęły transporty jeńców rosyjskich wracających do Rosji i aby – po pierwsze – uniknąć grabieży i – po drugie – zaopatrzyć jeńców, zorganizowano m.in. w Chełmie na dworcu kolejowym tzw. stację aprowizacyjną⁴.

Chełm wraz z innymi liniami kolejowymi położonymi na wschód od Lublina znalazł się pod zarządem Polskiego Kolejnictwa Wojskowego, którego dowódcą był kpt. inż. J.H. Brzozowski⁵. Po odzyskaniu niepodległości w listopadzie 1918 r. utworzono natomiast Dyрекcję Kolei Państwowych w Radomiu, która swym zakresem obejmowała tereny od Strzemieszyc poprzez Kielce i Dęblin do Lublina. Do 1921 r. Dyrekcja Radomska rozrosła się, sięgając wschodniej granicy Rzeczypospolitej i obejmując Chełm oraz wschodnią część Nadwiślańskiej Kolei Żelaznej. Warto dodać, że linia

¹ P. Łosowski, *Zerwane pęta*, Warszawa 1986, s. 71.

² A. Adler, *Nasze koleje. W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984, s. 24.

³ P. Łosowski, op. cit., s. 71.

⁴ Ibidem, s. 78.

⁵ Ibidem.

kolejowa z Chełma do Brześcia znalazła się pod zarządem Dyrekcji Wileńskiej⁶.

W 1923 r. Chełm miał bezpośrednie połączenia pasażerskie z Warszawą⁷, Dęblinem, Lublinem, Zdołbunowem, Kowlem, Brześciem, Wilnem i Lwowem, a później przybyły jeszcze linie prowadzące do Krakowa, Katowic i Kuluszek. Rozkład jazdy pociągów na tych trasach zmieniał się okresowo w niewielkim stopniu.

Na początku lat dwudziestych Chełm był stacją średniej wielkości. Jak informują stosowne źródła, w 1924 r. pracowało tu około 1000 kolejarzy⁸. Funkcjonowała także parowozownia II klasy zatrudniająca (według danych z 1925 r.) około 430 kolejarzy⁹. Do jej zadań należała m.in. obsługa dalekobieżnej trasy pasażerskiej z Chełma przez Rejowiec, Rawę Ruską do Lwowa (1935 r.). Z kolei biegnącą przez Chełm trasę Kolei Nadwiślańskiej Lublin – Kowel obsługiwały parowozownie I klasy w Kowlu i Lublinie¹⁰. Stacja Chełm posiadała również warsztaty naprawy wagonów towarowych. Rocznie remontowano tu ok. 360 wagonów; dla porównania dodajmy, że w Lublinie naprawiano 840 wagonów, zaś w Kowlu – 4200¹¹. Już w 1925 r. działała elektrownia kolejowa dla potrzeb obsługi stacji chełmskiej i dworca kolejowego¹².

Chełmski węzeł kolejowy był nie tylko największym zakładem pracy w mieście, ale jednocześnie – najprężniejszym zawodowo. Niemal od początku działały tu: Związek Zawodowy Kolejarzy, Polski Związek Kolejowy, Zrzeszenie Pracowników Biurowych – zmienione w Związek Urzędników Kolejowych, Związek Zawodowy Maszynistów oraz Związek Drużyn Konduktorskich. Działalność związkowa obejmowała wiele spraw i nie ograniczała się jedynie do kwestii związanych z funkcjonowaniem kolei, ale także zorientowana była na życie miasta. Wśród inicjatyw znalazły się m.in.: wystąpienie przeciw prywatyzacji PKP (1925) i w obronie płacy dla maszynistów kolejowych, a także: uruchomienie biblioteki i czytelnicy Związku Zawodowego Kolejarzy (1925), wspieranie Kolejowej Szkołki Freblo-wskiej dla przeszło 50 dzieci (1925), założenie ochronki przez Sekcję Kulturalno-Oświatową Związku Zawodowego Kolejarzy (1925), podej-

⁶ *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928, s. 322.

⁷ Ciekawostką związaną z podróżowaniem pociągami pasażerskimi jest fakt, że w latach trzydziestych pociąg pospieszny relacji Warszawa – Zdołbunów pokonywał trasę z Warszawy do Chełma w 4 godziny i 6 minut, tj. o kilka minut szybciej niż 60 lat później. Por. „Zwierciadło” 1923–1932.

⁸ Ostoja, *Akcja Banku Polskiego*, „Zwierciadło” 1924, nr 13.

⁹ *Nowe projekty i plany komunikacji kolejowej*, „Zwierciadło” 1925, nr 20.

¹⁰ A. Adler, op. cit., s. 39-40; tab.

¹¹ I. Bujniewicz, *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935–1939*, praca doktorska pod kier. nauk. prof. dr. S. Herbsta napisana w Wojskowej Akademii Politycznej, Wydż. Historyczny, Warszawa 1963, s. 82-83. tab., mps.

¹² „Zwierciadło” 1925, nr 20.

mowanie działań na rzecz tworzenia w Chełmie drugiego gimnazjum (1929), a także Średniej Szkoły Technicznej (1932).

Przy Związku Zawodowym Kolejarzy działała orkiestra kolejowa, która uświetniała liczne uroczystości, np. pochód pierwszomajowy w 1929 r. czy zabawy taneczne. Wśród ośrodków kulturalnych należałoby także wymienić funkcjonowanie w owym czasie w Chełmie teatru kolejowego i boiska sportowego¹³.

W Chełmie obok organizacji zawodowych istniała Kolejowa Spółdzielnia Spożywców, o której wspominają dokumenty z 1923 r.¹⁴. W całym obwodzie chełmskim, liczącym 800 rodzin kolejarskich, skupiała ona w 1923 r. 75 kolejarzy¹⁵. Z 1925 r. posiadamy informację o istnieniu kolejowej straży ogniowej, która funkcjonowała obok miejskiej straży zawodowej¹⁶.

Bez wątpienia istotny wpływ zarówno na życie miasta, jak i na jego środowiska kolejowe miało również – wspomniane wyżej – Kolejowe Przystosowanie Wojskowe założone w Chełmie w styczniu 1929 r.¹⁷. Organizacja ta miała za zadanie szerzyć pracę kulturalno-oświatową, podejmować działania w celu „wyrobienia” społecznego i obywatelskiego kolejarzy, a także miała nieść pomoc swoim członkom znajdującym się w potrzebie.

Po 1918 r. trudna była sytuacja mieszkaniowa chełmskich kolejarzy. Wielu z nich zajmowało mieszkania prywatne, inni szukali kwaterunku w domach i barakach kolejowych, a niektórzy korzystali z domów dzierżawionych przez Dyрекcję Radomską od właścicieli prywatnych. Byli jednak i tacy, którzy z konieczności zamieszkiwali stojące na stacji wagony towarowe. Rozwiązanie kwestii mieszkaniowej kolejarzy miał przynieść opracowany w 1925 r. projekt przeniesienia Dyрекcji Okręgowych Kolei Państwowych z Radomia do Chełma. Wiązała się z tym budowa dużego osiedla mieszkaniowego wraz z urzędami kolejowymi, co – niezaprzeczalnie – miało spowodować szybki rozwój miasta. Znaczne zasługi w sprawie przeniesienia Dyрекcji do Chełma należy przypisać ówczesnemu burmistrzowi m. Chełma – Kazimierzowi Mastalerzowi, gdyż nie tylko Chełm chciał stać się siedzibą Dyрекcji Radomskiej. Konkurentami były także inne miasta – Lublin, Radom i Kielce. Ostatecznie na lokalizację Dyрекcji wybrano Chełm, o czym zdecydowało centralne położenie miasta w stosunku do przyszłego okręgu Dyрекcji, a także nie bez znaczenia były względy polityczne, tj. podniesienie pod względem gospodarczym i kulturalnym miasta zaniedbanego wskutek polityki zaborców. Należy ponadto przypuszczać, że rywalizacja zakończyła się sukcesem dla interesującego

¹³ Ibidem.

¹⁴ „Zwierciadło” 1923, nr 21.

¹⁵ „Zwierciadło” 1932, nr 6.

¹⁶ „Zwierciadło” 1925, nr 20.

¹⁷ „Zwierciadło” 1929, nr 2.

nas Chełma za sprawą marszałka Józefa Piłsudskiego, który stał wówczas na czele rządu jako premier i minister spraw wojskowych¹⁸.

Dnia 27 marca 1927 r. minister komunikacji inż. P. Romocki w czasie wizyty w Chełmie zapoznał się z działaniami podjętymi w sprawie przeniesienia Dyrekcji oraz z terenami, które przeznaczono na lokalizację nowego osiedla¹⁹. Władze Chełma opracowanie planu rozbudowy miasta zleciły bowiem Spółdzielni Architektonicznej Pracowników Zakładu Architektury Polskiej w Warszawie. Projekt przygotowany został przez architektów Adama Kuncewicza i Adama Paprockiego pod koniec 1926 r.²⁰.

W lutym 1928 r. Ministerstwo Reform Rolnych przekazało Ministerstwu Komunikacji teren o powierzchni 50 ha pod budowę Dyrekcji Kolejowej z przeznaczonego do parcelacji państwowego folwarku „Starostwo – Obłonie”²¹. Pięć miesięcy później – 15 lipca 1928 r. – przystąpiono do wznoszenia gmachu głównego Dyrekcji. Wykonawcą tego zadania było Towarzystwo Robót Kolejowych i Budowlanych „Tor” pod zarządem dyrektorów inż. Włodzimierza Niklewicza oraz inż. Jerzego Sawickiego²². Projektantem gmachu był inż. Henryk Gay²³.

Z kolei za początek realizacji planu stworzenia osiedla mieszkaniowego należy uznać datę 28 lipca 1928 r. Jest to dzień, kiedy firma „Budex” zawarła z Ministerstwem Komunikacji umowę na wybudowanie w stanie surowym 54 domów mieszkalnych. Połowa z tych obiektów miała być w myśl umowy przykryta dachem do 10 stycznia 1929 r., a pozostałe do 10 marca tegoż roku²⁴. Wątpliwości budzi natomiast sprawa autorów projektów architektonicznych budynków mieszkalnych. Najprawdopodobniej byli nimi wspomniani wcześniej autorzy koncepcji całego założenia.

Budowę osiedla rozpoczęto faktycznie w sierpniu 1928 r., a w dwa miesiące później – 22 października – odbyła się z udziałem ówczesnego ministra komunikacji – inżyniera Alfonsa Kuhna uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod przyszyły gmach główny Dyrekcji²⁵. W tym samym roku w ciągu zaledwie kilku miesięcy budowę gmachu Dyrekcji doprowadzono do I piętra, a oprócz tego wzniesiono 54 domy mieszkalne w stanie surowym²⁶.

¹⁸ W. Wojasiewicz, *Niestychana historia walki o Dyrekcję*, „Kamena. Kwartalnik Kresowy” 1992, nr 3-4, s. 54.

¹⁹ „Zwierciadło” 1927, nr 13.

²⁰ W. Koziejowski, *Chełm – Dyrekcja. Studium historyczno-urbanistyczne*, Lublin 1988, s. 25.

²¹ Ibidem, s. 27-28. *Zapomniana i zaniedbana sprawa*, oprac. Komitet Obywatelski, zainicjowany przez Radę Miejską w Chełmie, Chełm 1936, s. 5, 8.

²² W. Koziejowski, op. cit., s. 32.

²³ Ibidem, s. 25.

²⁴ S. M., *W jakich warunkach buduje się kolonię mieszkalną w Chełmie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1931, nr 34, s. 9.

²⁵ *Zapomniana i zaniedbana...*, op. cit., s. 3 (Akt erekcyjny).

²⁶ W. Koziejowski, op. cit., s. 32.

Pomimo tak szybkich postępów w budowaniu początek realizacji projektu nie był przypieczętowany szybkim sukcesem, gdyż w grudniu 1928 r., jeszcze przed Bożym Narodzeniem, silne mrozy spowodowały pęknięcia murów i fundamentów nowych budynków. Powołano specjalną komisję do zbadania sprawy, w skład której weszli delegaci Ministerstwa Komunikacji, rzeczoznawcy i profesorowie Politechniki Warszawskiej. Komisja ta, po sprawdzeniu okoliczności i przyczyn powstałych uszkodzeń, orzekła, „że pęknięcie murów w nowo wznoszonych gmachach spowodowane zostało jako skutek działania niezwykle silnych mrozów, na grunt łatwo ulegający wysadzeniom. Komisja nie dopatrzyła się w budowie uchybień lub stosowania niewłaściwych materiałów budowlanych”. Wszystkie pęknięcia i uszkodzenia budynków naprawiła swoim kosztem firma „Budex”²⁷. W wyniku wspomnianej katastrofy budowlanej 1 maja 1929 r. dokonano zmian w kierownictwie budowy, a prowadzona bezpośrednio przez Ministerstwo Komunikacji inwestycja przekazana została Dyrekcji Radomskiej²⁸.

W końcu czerwca 1929 r. przybyli do Chełma wiceminister Czapski, prezes Dyrekcji Radomskiej Andrzejewski, projektant gmachu Gay oraz kilku wyższych urzędników ministerialnych. Wizyta miała na celu ocenę dotychczas wykonanych prac i przyspieszenie wznowienia robót. W efekcie od 1 lipca podjęto ziemne roboty pomiarowe, a w dwa tygodnie później ruszyły prace murarskie i budowlane. Od 10 lipca 1929 r. obowiązki naczelnika budowy gmachu Dyrekcji PKP i kolonii mieszkalnej objął inż. M. Leszczyński-Głybowski²⁹. W 1930 r. wykonano 25 nowych domów mieszkalnych, co w sumie dało 113 budynków. Przy każdym z nich wykonano odpowiednie roboty odwadniające i zabezpieczające mury na wypadek obfitych opadów czy też silnych mrozów³⁰.

Nic dziwnego, że budowa osiedla kolejowego w Chełmie, jedna z większych inwestycji w kraju, budziła stałe zainteresowanie przedstawicieli władz centralnych. 8 maja 1931 r. pociągiem nadzwyczajnym przybył do Chełma prezes Najwyższej Izby Kontroli Państwa generał Krzemiński wraz z naczelnikiem Wydziału Architektury z Ministerstwa Kolei inż. Wołkanowskim i wiceprezesem Radomskiej Dyrekcji Kolei inż. Rogińskim. Obserwowali oni dotychczas poczynione prace i ocenili je pozytywnie, włączając naprawy zniszczeń z zimy 1928/1929³¹. Ustalono wówczas termin ukończenia budowy 31 domów na pomieszczenia Wydziału Kontroli Dochodów Dyrekcji Radomskiej z siedzibą w Bydgoszczy do 1 listopada 1931 r. Wydział ów miał być natomiast przeniesiony do Chełma do końca

²⁷ „Przegląd Komunikacyjny” 1931, nr 34, s. 3.

²⁸ W. Koziejewski, op. cit., s. 31-32.

²⁹ Ibidem, s. 33; „Przegląd Komunikacyjny” 1931, nr 34, s. 5-6.

³⁰ „Przegląd Komunikacyjny” 1931, nr 34, s. 6.

³¹ Ibidem, s. 6; „Zwierciadło” 1931, nr 17.

1931 r. Szybko okazało się jednak, że spowolnione tempo prac nie pozwoliło dotrzymać terminu, a Wydział Kontrolerów z Radomskiej Dyrekcji Kolejowej (ok. 7 rodzin urzędniczych) został przeniesiony do Chełma 1 lipca 1932 r. Z kolei na 26 sierpnia zaplanowano przeniesienie Wydziału Kontroli Dochodów z Bydgoszczy, tj. 106 rodzin urzędników i pracowników kolejowych. Rodziny te wraz z dobytkiem miały przybyć do miasta 4 pociągami specjalnymi, a liczba mieszkańców Chełma miała się powiększyć o ok. 600 osób³².

Podjęta inwestycja wiązała się również z zaangażowaniem miasta w jej realizacji. Kosztem 130 tys. zł opracowano projekt wodociągów i kanalizacji dostosowany do potrzeb Dyrekcji i w pierwszej kolejności tam go zrealizowano. Ponadto kosztem 900 tys. zł wzniesiono nowoczesny gmach szkolny (1928 r. – Szkoła 10-lecia) w punkcie dogodnym dla mieszkańców osiedla³³.

W 1933 r. prace przy wznoszeniu osiedla Radomskiej Dyrekcji Kolejowej w Chełmie zostały nieoczekiwanie zatrzymane, co wywołało zdecydowany protest Rady Miejskiej w Chełmie. Efektem było opracowanie broszury *Zapomniana i zaniehbana sprawa* datowanej na 23 października 1935 r.³⁴. W tej sprawie Rada Miejska powołała Komitet Obywatelski, który podjął intensywne działania, co zaowocowało wznowieniem prac budowlanych. W końcu przeniesiono także z Bydgoszczy Wydział Kontroli Dochodów do wykończonego biurowca. Z kolei decyzję o wyprowadzeniu Dyrekcji z Radomia podjęto dopiero w 1939 r. i wyznaczono ją na dzień 1 września³⁵.

Wobec groźby wojny, jaka zawisła nad Polską, już w 1935 r. Sztab Główny Wojska Polskiego przygotował 2-letni plan (1935–1936), zakładający wykonanie wielu inwestycji o charakterze wojskowo-kolejowym. Przewidywano między innymi rozbudowę węzła kolejowego Chełm za sumę 200 tys. zł. (W rzeczywistości prace ostatecznie kosztowały 302 tys. zł.) W maju 1939 r. zalecono opalenie torfem kotłów stałych i parowozów manewrowych, m.in. na stacjach Brześć i Włodawa, a np. dla stacji Chełm i Kowel rozpoczęto poszukiwania kompleksów torfowych w promieniu 30 km. W efekcie wytypowano dla Chełma torfowisko „Roskosz” oddalone od stacji o 11 km i o zasobności 333 tys. ton (obecnie jest to rezerwat przyrody „Roskosz”)³⁶.

W ramach przygotowań do wojny Ministerstwo Komunikacji opracowało także plan rozmieszczenia rodzin pracowników kolejowych, a także wykwalifikowanych pracowników kolejowych. Na obszar powiatu chełmskiego miały być wycofane w pierwszym rzucie rodziny pracowników DOKP Toruń i DOKP Herby Nowe

³² „Zwierciadło” 1931, nr 17; 1932, nr 10.

³³ *Zapomniana i zaniehbana...*, op. cit., s. 9-10.

³⁴ Ibidem, s. 9-10.

³⁵ W. Wojasiewicz, op. cit., s. 55.

³⁶ I. Bujniewicz, op. cit., s. 27-28, s. 22, zał. nr 24.

Gdynia, a na linii kolejowej Lublin – Chełm – pracownicy DOKP Poznań³⁷.

Wybuch wojny spowodował przejście władzy nad koleją w Polsce przez Wojenną Dyрекcję Kolejową, której dowódcą był ppłk. inż. Otto Grosser. Początek wojny stał także pod znakiem niemieckich ataków lotniczych na stacje, węzły kolejowe i pociągi. Działania te miały sparaliżować transport kolejowy i tym samym utrudnić dokończenie mobilizacji i rozmieszczenia wojsk polskich. Naloty niemieckie oczywiście dotarły także do Chełma i linii Kolei Nadwiślańskiej. Zniszczeniu uległa parowozownia i inne obiekty.

W Generalnej Guberni, na której terenie znalazł się Chełm (strefa okupacji niemieckiej), utworzono Ostbahn (Kolej Wschodnią). Generalna Dyrekcja Kolei Wschodniej mieściła się w Krakowie, a okręgowe Dyrekcje utworzono w Krakowie, Warszawie, Radomiu i Lublinie. Niemal całkowicie zamarł kolejowy ruch pasażerski dostępny dla Polaków. Z Chełma w listopadzie 1939 r. odjeżdżały zaledwie 3 pociągi: do Lublina, Dorohuska i stacji Bug Włodawski. Przejazd koleją na zachód i północ przez Wisłę był dozwolony wyłącznie za okazaniem przepustek, których można było nie mieć, aby podróżować koleją do Lublina i Zamościa. Wówczas wymagano jedynie odpowiedniej opłaty. Nie było natomiast możliwości wyjazdu za Bug z uwagi na fakt, że tereny te znajdowały się pod okupacją radziecką, a także z powodu zniszczenia mostów na Bugu w Dorohusku i we Włodawie³⁸.

Kolej, która była udostępniona Polakom w niewielkim stopniu, służyła Niemcom do transportów wojskowych, zwłaszcza po napaści na Związek Radziecki, a także do transportu ludności wysiedlonej do innych miejsc osiedlenia, bądź do obozów zagłady m.in. w Sobiborze znajdującym się na trasie Chełm – Włodawa. Koleją przewożono również towary zdobyte na terenach okupowanych przez Niemców. Szczególne znaczenie kolei powodowało, że stawała się ona miejscem akcji partyzanckich, co jednak w tym miejscu jedynie wzmiankujemy. Dodać jednak trzeba, że wówczas rozstrzelano w Chełmie 30 kolejarzy, co upamiętnia stosowna tablica na stacji Chełm.

W końcu lipca 1944 r. w ramach powołanego Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego powstał Resort Komunikacji, Poczty i Telegrafów pod kierownictwem inż. Jana Grubeckiego. 26 lipca natomiast rozpoczęła działalność pierwsza Dyrekcja Kolejowa w Lublinie, pod której zarządem znalazła się stacja Chełm³⁹.

Tocząca się jeszcze wojna sprawiała, że kolej była wykorzystywana głównie dla potrzeb wojskowych. W tym celu w sierpniu

³⁷ Ibidem, s. 257, 259.

³⁸ „Chelmen Nachrichten – Wiadomości Chełmskie” 1939 (8 XI), s. 3; „Kurier Chełmski. Jednodniówka”, Chełm 1940 (7 I), s. 3.

³⁹ S. Zamkowa, *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944–1949*, Warszawa 1984, s. 43, 46.

1944 r. przebudowano na szerokie tory linię Dorohusk – Chełm – Lublin – Klementowice. Utworzono także wiele punktów przeładunkowych w miejscach styku torów o różnej szerokości. W dyirekcji lubelskiej zbudowano ich 12, m.in. na stacjach: Dęblin, Lublin, Rejowiec, Chełm i Dorohusk. Ich zdolność przeładunkowa wynosiła od 60 do 200 wagonów w ciągu doby⁴⁰.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej i zmianie granic państwowych położona na peryferiach Polski stacja Chełm nie odgrywała niestety znaczącej roli. Wprawdzie pod koniec 1945 r. uruchomiono tu warsztaty naprawy bieżącej i okresowej wagonów, a w 1953 r. Oddział Napraw i Utrzymania Wagonów, jednak nie można mówić o wyraźnym rozwoju chełmskiego węzła PKP.

Ważne dla miasta inwestycje kolejowe podjęto w II połowie lat 50-tych i wiązały się one z założeniami pierwszego planu 5-letniego, przypadającego na okres 1956-60. Zakładał on pierwsze inwestycje kolejowe, w tym odbudowę zniszczonego w wyniku działań wojennych dworca centralnego, wybudowanie wraz z budynkami przystanku kolejowego Chełm Miasto, który z uwagi na bliską odległość od centrum Chełma był realizacją zamierzeń chełmskiej społeczności jeszcze z czasów budowy kolei (1876-77). Przewidywał on także budowę nowoczesnej szkoły 11-klasowej w osiedlu kolejowym⁴¹. Planowane inwestycje kolejowe udało się zrealizować w czasie trwania planu – przystanek kolejowy Chełm Miasto powstał w roku 1959, zaś budynek dworca głównego na stacji Chełm ukończono do 1961 r. Jedynie budynek szkoły wzniesiono przy ul. Juliana Marchlewskiego w kolejnej pięciolatce, gdyż jego budowę rozpoczęto w roku szkolnym 1957/58. Uroczyste oddanie nowego budynku szkolnego nastąpiło w roku 1961/62. Dodajmy, że zajęcia dydaktyczne od roku szkolnego 1954/55 odbywały się w gmachu DOKP.

Przedsięwzięciem istotnym dla dalszego rozwoju kolejnictwa było wybudowanie i otwarcie w 1958 r. linii szerokotorowej od granicy państwowej koło Dorohuska przez Chełm do Zawadówki wraz z rampami przeładunkowymi o kryptonimach „Daniel”, „Damazy”, „Dominik” i „Dionizy” wchodzących w skład rejonu przeładunkowego dla zabezpieczenia transportowego ewentualnych działań wojskowych Układu Warszawskiego⁴².

Na początku lat sześćdziesiątych (3 grudnia 1960 r.) uruchomiono cementownię i kopalnię kredy, co spowodowało znaczne ożywienie w przewozach towarowych. Nie bez znaczenia

⁴⁰ Ibidem, s. 42.

⁴¹ (ts), *Rozwój Chełma w planie 5-letnim*, „Życie Lubelskie”, nr 10, 13.01.1956.

⁴² Z. Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009, s. 86-88; M. Konstantkiewicz, *Dzieje kolei w regionie chełmskim – przegląd problematyki badawczej*, niniejszy tom.

również był ruch towarowy związany z wymianą gospodarczą z ZSRR.

Kolejne inwestycje mające wpływ na rozwój kolei w Chełmie i regionie miały miejsce na początku lat 70-tych. W 1971 r. na stacji Rejowiec koło Chełma, na której za kwotę 12 milionów zł wybudowano tunel pod torami, przebudowano budynek stacji i perony. Zakończono także przebudowę układu torowego stacji towarowej Chełm Wschodni, gdzie zainstalowano urządzenia do automatycznego przeładunku zboża przychodzącego do Polski ze Związku Radzieckiego. Ponadto w obrębie stacji Chełm wybudowano także zaplecze socjalne dla kolejarzy, w skład którego weszły: stołówka, świetlica, łaźnia i suszarnia odzieży. Na kolejne 5-lecie planowano wybudować na chełmskiej stacji nowoczesną motowozownię dla obsługi trakcji spalinowej przyległych do Chełma linii kolejowych oraz przebudowę układu torowych i budowę nowych peronów⁴³.

Kolej była wówczas jednym z największych zakładów pracy Chełma i wschodniej Lubelszczyzny. Poza pozytywnym aspektem jej oddziaływania na miasto i mieszkańców, stanowiła ona ogromną barierę komunikacyjną. Chełmskie problemy z komunikacją nasiliły się po 1 czerwca 1975 r., kiedy w następstwie nowego podziału administracyjnego kraju Chełm stał się stolicą województwa chełmskiego, co spowodowało zmiany demograficzne (zwiększenie liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia) oraz rozwój terytorialny miasta. Ogromnym ułatwieniem okazało się wybudowanie i oddanie do użytku 28 kwietnia 1977 r. wiaduktu nad torami kolejowymi w rejonie ul. Obłońskiej⁴⁴.

W latach 70-tych trasa z Warszawy przez Dęblin, Lublin, Chełm do Dorohuska należała do najbardziej obciążonych w kraju. Tylko w 1976 r. Polskie Koleje Państwowe przewiozły na tej linii około 8 mln ton różnych ładunków, natomiast rejon przeładunkowy Chełm – Dorohusk przyjął i nadał w sumie 3,7 mln ton ładunków⁴⁵.

Ogromnym osiągnięciem powojennym, jakie miało miejsce w latach osiemdziesiątych, była elektryfikacja linii kolejowej z Lublina w kierunku wschodnim – do Rejowca (21 lipca 1983 r.), do Chełma (6 grudnia 1983 r.) i dalej do Dorohuska (15 lipca 1984 r.). Kolejnym istotnym krokiem było otwarcie pasażerskiego przejścia granicznego w Dorohusku i uruchomienie pociągów odjeżdżających ze stacji Chełm do Kijowa i Kowla (28 maja 1988 r.). W okresie tym zorganizowano nowe dalekobieżne pasażerskie połączenia kolejowe,

⁴³ A. Raczak, *Kolejowa 5-latka. Udogodnienia dla podróżnych i poprawa warunków pracy*, „Sztandar Ludu”, nr 215, 1971 (10.09.), s. 5.

⁴⁴ *Ziemia Chełmska w 40-leciu PRL*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Chełmie, przewodniczący Komitetu Redakcyjnego K. Mazurek, 1984, s. 185.

⁴⁵ M. Horotyński, *100 lat Kolei Nadwiślańskiej*, „Sztandar Ludu”, nr 171, 1977 (30-31.07), s. 4.

łącznie Chełm z Poznaniem i Zieloną Górą. Jeden z wymienionych pociągów jeździł nawet jako ekspresowy.

W 1987 r. chełmski węzeł kolejowy tworzyły 24 jednostki organizacyjne, które łącznie zatrudniały 2700 osób. W ciągu doby chełmską stację opuszczały 33 pociągi pasażerskie i 20 towarowych. Do Chełma przyjeżdżało 35 pociągów osobowych i 20 towarowych. Na chełmskiej stacji codziennie załadowywano i rozładowywano 1200-1450 wagonów, natomiast z usług kolei w Chełmie korzystało 20 dużych odbiorców lub nadawców ładunków. Ogółem w I półroczu 1987 r. przewieziono poprzez stację Chełm przeszło 3 miliony towarów. Natomiast w tak zwanym „suchym porcie” z wagonów szerokotorowych na normalnotorowe przeładowano 658 tysięcy ton ładunków. Chełmska wagonownia z uwagi na swe osiągnięcia była wizytówką okręgu. Należy także zwrócić uwagę na fakt, że w 1987 r. wybudowano nowe perony we Włodawie, Sobiborze, na przystanku kolejowym Chełm Miasto i Chełm Cementownia, Ruda Opalin, Karolinówka oraz na stacji Uhrusk⁴⁶.

Trwający od początku transformacji (1989 r.) kryzys, jaki objął Polskie Koleje Państwowe w Polsce, i wynikające stąd trudności ekonomiczne PKP pozwoliły na pozostawienie kilku pasażerskich połączeń kolejowych z Chełma do Warszawy i Bydgoszczy. Dużym zainteresowaniem podróżnych cieszyły się natomiast pasażerskie połączenia międzynarodowe w relacjach Berlin – Kijów, Kijów – Berlin oraz Warszawa – Kijów i Kijów – Warszawa. Rażąco jednak spadła ilość przewozów towarowych.

Następstwem trwającego nadal regresu na kolei jest zjawisko zawieszania ruchu na liniach kolejowych. W 2002 r. zrezygnowano z przewozów pasażerskich na linii Chełm – Włodawa, gdzie sporadycznie odbywają się jeszcze przewozy towarowe, zaś we wrześniu 2009 r. zawieszono linię Rejewiec – Zawada.

Analiza rozwoju kolei w Chełmie dokonywana w momencie, kiedy liczy ona przeszło 130 lat, dostarcza dowodów, na podstawie których można stwierdzić, że powstanie Kolei Nadwiślańskiej oraz podejmowane i realizowane w okresie międzywojennym i powojennym inwestycje kolejowe, miały znaczący wpływ na rozwój gospodarczy Chełma. Przede wszystkim lokalizacja kolei spowodowała powiększenie powierzchni miasta na północy o grunty wsi Oblonie. Znaczenie militarne drogi żelaznej, a także położenie Chełma, dające możliwość połączenia z twierdzami wojennymi, wpłynęło na decyzję stworzenia w mieście silnego garnizonu wojskowego. W efekcie Chełm rozrósł się w kierunku zachodnim – koszary wojskowe przy ul. Lubelskiej oraz w kierunku południowo-wschodnim – szpital wojskowy przy ul. Hrubieszowskiej. Kolej miała także istotny wpływ na utworzenie w Chełmie ośrodka administracji rosyjskiej (gubernia

⁴⁶ M. Horotyński, *Na węzle*, „Sztandar Ludu”, nr 211, 1987.

chełmska), czego następstwem był rozwój miasta w kierunku północno-zachodnim na gruntach wsi Pilichonki – pałac gubernatora i urząd gubernialny.

W niepodległej Polsce podjęto niezwykle istotne decyzje: o budowie w Chełmie osiedla Dyrekcji kolejowej i o przeniesieniu tu DOKP z Radomia. Plany te przyczyniły się do rozszerzenia obszaru miasta w kierunku wschodnim (starostwo Obłonie). Wraz z wzrostem terytorialnym zwiększyła się znacznie liczba mieszkańców miasta (pracownicy kolei, wojsko, urzędnicy), w tym inteligencji. Powstało kilka nowych szkół, wzniesiono liczne budynki, przebudowano centrum miasta, wreszcie wybudowano sieć wodociagową i kanalizacyjną (lata trzydzieste).

W okresie Polski powojennej ułożenie cementowni wykorzystujących kopalnie kredy w Chełmie i marglu w Rejowcu Fabrycznym spowodowało dalszy rozwój miasta w kierunku wschodnim – grunty wsi Antonin i folwarku Antonin.

Można zatem stwierdzić, że w środkowowschodniej części regionu lubelskiego właśnie Chełm wygrał wyścig gospodarczy i stało się tak przede wszystkim dzięki Nadwiślańskiej Kolei Żelaznej, której inne miasta regionu (Krasnystaw, Rejowiec, Dubienka, Wojsławice, Włodawa i inne) nie posiadały. Należy jednak podkreślić, że proces rozwoju Chełma dzięki kolei nie był jednostajny. Obfitował on w liczne zahamowania. Przede wszystkim trzeba uwypuklić destrukcyjny wpływ konfliktów militarnych. Następstwami dwóch wojen światowych była między innymi bezpowrotna utrata możliwości poprowadzenia z Chełma linii kolejowych na południe w kierunku Zamościa, Hrubieszowa i Tomaszowa Lubelskiego. Nierealne stało się także podniesienie miasta do rangi siedziby DOKP.

Obecnie, jedyną możliwość rozwoju chełmskiego węzła kolejowego należałoby upatrywać w wymianie towarowej i przewozach pasażerskich z krajami byłego ZSRR.

Summary

The influence of railway on the development of Chelm since 1918

The article is devoted to functioning of the railway in Chelm and its nearest areas after Poland's regaining independence in 1918, and until the present day. In the article one can find the most important events connected with the history of this economic branch in the discussed area. The author assigns a great part of his work to railway investments, which significantly contributed to the territorial and demographic development of Chelm. He does not neglect the issues connected with railway workers' social life.

In spite of economic regression, which involved Polish railways, as well as ownership modifications, which have occurred and are occurring in Polish National Railways, the author foresees a chance of further development of the railway in Chelm and its region, mainly due to passenger and freight transport with the countries of the former Soviet Union.

Stanisława Rudnik

*Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie,
Delegatura w Chełmie*

Historia budowy osiedla kolejowego „Dyrekcja” w Chełmie

Odzyskanie przez Polskę niepodległości w 1918 r. było impulsem dla wielu projektów mających na celu zaktywizowanie terenu i ożywienie gospodarki w rejonach najbardziej zaniedbanych. Jedną z takich inicjatyw, które miały pomóc w rozwoju Chełma i jego okolic, była budowa dużego osiedla kolejowego i przeniesienie do interesującego nas miasta Dyrekcji Kolejowej z Radomia¹. Dyrekcja ta borykała się z trudną sytuacją lokalową oraz zarządzała siecią dróg kolejowych daleko wysuniętych na wschód, co znacznie utrudniało różne działania i sprawowanie należytego dozoru. Lokalizacja Chełma w centrum wschodniej sieci kolejowej dawała szansę na lepszą organizację pracy i właściwy nadzór nad oddalonymi liniami. W tym czasie kolejnictwo było symbolem postępu, a służba kolejowa traktowana była jako praca państwowa o znaczeniu strategicznym. Była więc nadzieja, że na inwestycje kolejowe rząd wyasygnuje odpowiednie środki finansowe.

Sytuacja mieszkaniowa Chełma po pierwszej wojnie światowej była tragiczna. Stare budownictwo, brak mieszkań, a do tego znaczne przeludnienie i ubóstwo ludności zmuszało władze miasta do podjęcia starań o pozyskanie tanich terenów pod budownictwo kolektywne i indywidualne. Katastrofalną po wojnie sytuację braku mieszkań dla pracowników kolejowych należało jednakże rozwiązać bez względu na lokalizację wyżej wspomnianej Dyrekcji PKP. Większość kolejarzy ulokowano wówczas w wynajętych mieszkaniach prywatnych, część kwaterowano w barakach kolejowych, lecz byli i tacy, którzy zmuszeni byli zamieszkiwać stojące na stacji wagony towarowe.

¹ Po przejęciu linii kolejowych na wschodzie w 1918 r. Ministerstwo Komunikacji zrezygnowało z Dyrekcji w Równem, a linie te oddano w zarząd Dyrekcji Radomskiej. Ostateczny zasięg linii kolejowych na wschodzie ustalony został jednak dopiero w 1921 r. po podpisaniu Traktatu Ryskiego.

W tym czasie chełmski węzeł kolejowy był największym zakładem pracy w mieście zatrudniającym ok. 1000 kolejarzy². Z kolei sprowadzenie do Chełma Dyrekcji Kolejowej z Radomia miało rozwiązać wiele lokalnych problemów i miało stanowić siłę napędową do rozwoju miasta. Prowincjonalny Chełm walczył o swoją szansę z Kielcami, Radomiem i Lublinem. O pierwszych zamiarach przeniesienia Dyrekcji Radomskiej do Chełma Wojewoda Lubelski – Stanisław Moskalewski – poinformował burmistrza Kazimierza Mastalerza już w 1925 roku.

Wychodząc naprzeciw zamierzeniom rządowym, a może stosując też metodę faktów dokonanych, władze samorządowe Chełma zleciły w 1926 r. opracowanie koncepcji budowy nowej dzielnicy. Zlecenie skierowane zostało do Spółdzielni Architektonicznej Pracowników Zakładu Architektury Polskiej w Warszawie. Już w końcu tego roku projekt koncepcyjny został ukończony. Jego autorami byli doświadczeni architekci – Adam Kuncewicz i Adam Paprocki – mający w swoim dorobku projekty rozbudowy wielu miast i osiedli mieszkaniowych. Zastanawiając się nad lokalizacją nowego obiektu, brano pod uwagę m.in. wykorzystanie i rozbudowę po części ukończonych budynków gubernialnych w zachodniej części miasta. Ostatecznie zdecydowano o urządzeniu tam szpitala psychiatrycznego, a pod nowe osiedle postanowiono pozyskać ziemię państwowego majątku „Starostwo – Obłonie”³.

Nowa dzielnica zwana wówczas „Nowym Chełmem” lub „Nowym Miastem”, rozplanowana została zgodnie ze wskazaniem Magistratu na terenach państwowego folwarku „Starostwo – Obłonie”. Do realizacji tego zamierzenia miano przystąpić po uzyskaniu odpowiednich środków finansowych⁴. Posiadanie gotowego projektu nie przesądzało jednak jeszcze sprawy umiejscowienia w Chełmie osiedla kolejowego, gdyż do walki ponownie przystąpił Lublin mający lepsze możliwości dyplomatyczne i dodatkowo uaktywnili się w Radomiu przeciwnicy pomysłu budowy interesującej nas dzielnicy.

W tej walce o perspektywiczną inwestycję prowincjonalny Chełm nie miałby szans, gdyby nie dość nieoczekiwane a stanowcze poparcie samego marszałka Józefa Piłsudskiego⁵. Trudno

² Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna i jej wpływ na rozwój Chełma*, w: *Chełm i chełmskie w dziejach*, red. R. Szczygieł, Chełm 1996.

³ L. Tokarski, *W latach Polski Odrodzonej 1918–1939*, w: *Chełm i chełmskie...*, op. cit.

⁴ W tym czasie Skarb Państwa zaangażowany był w budowę Gdyni wraz z nowym portem i nie mogło być mowy o nowej, dużej inwestycji w mniejszym mieście.

⁵ W. Wojasiewicz, *Niestychana historia walki o Dyrekcję*, „Kamena” 1992, nr 34, s. 54. Względny narodowościowy miały z pewnością także niemałe znaczenie. Planowane osiedlenie w Chełmie ok. 1000 rodzin kolejarskich o polskich, inteligentnych

powiedzieć, co zaważyło na podjęciu takich działań. Prawdopodobnie głównie były to racje polityczne i ogólnopaństwowe mające na celu wzmocnienie polskości miasta po okresie prześladowań narodowych i religijnych. Planowane osiedlenie w Chełmie ok. 1000 rodzin kolejarskich świadomych swego pochodzenia i w większości wykształconych mogło zmienić wizerunek miasta metodycznie wynaradawianego w czasie zaborów. Być może też jakąś rolę odegrała znajomość okolicy i mieszkańców, ponieważ problemy Chełma i jego potrzeby z pewnością mógł Piłsudski dość dobrze poznać w czasie swoich kolejnych dziewięciu wizyt⁶. Dodatkowo miała miejsce korzystna sytuacja umożliwiająca podjęcie działań inwestycyjnych, gdyż nieoczekiwanie okazało się, że kolej zarobiła dość znaczne kwoty na transporcie węgla i może pieniędzy można było przeznaczyć na inwestycje. Przyspieszyło to jeszcze bardziej działania chełmskiego samorządu miejskiego.

Od dłuższego czasu władze miasta, przygotowując się do przedsięwzięcia, zabiegały o tereny państwowe graniczące od wschodu bezpośrednio z kompleksem sakralnym na Górze Chełmskiej i blokujące rozwój miasta w tym kierunku. Dzierżawca majątku nie był przychylny tym zamiarom i stwarzał rozmaite trudności. Ostatecznie jednak 29 sierpnia 1927 roku skierował do władz miasta oświadczenie, że dobrowolnie oddaje przestrzeń potrzebną miastu pod budowę Dyrekcji Kolei Radomskiej z wydzierżawionego majątku „Starostwo – Obłonie”, pozostawiając sobie prawo do reszty tegoż obiektu wraz z budynkami⁷.

Formalności prawnych związanych z zrzeczeniem się majątku dopełniono w grudniu 1927 r. Po przeprowadzeniu częściowej parcelacji Powiatowy Urząd Ziemski w Chełmie 8 lutego 1928 r. przekazał Dyrekcji Radomskiej obszar 30 ha majątku państwowego Obłonie. Do realizacji projektu brakowało jeszcze ponad 15 ha ziemi, którą miano przekazać w późniejszym czasie.

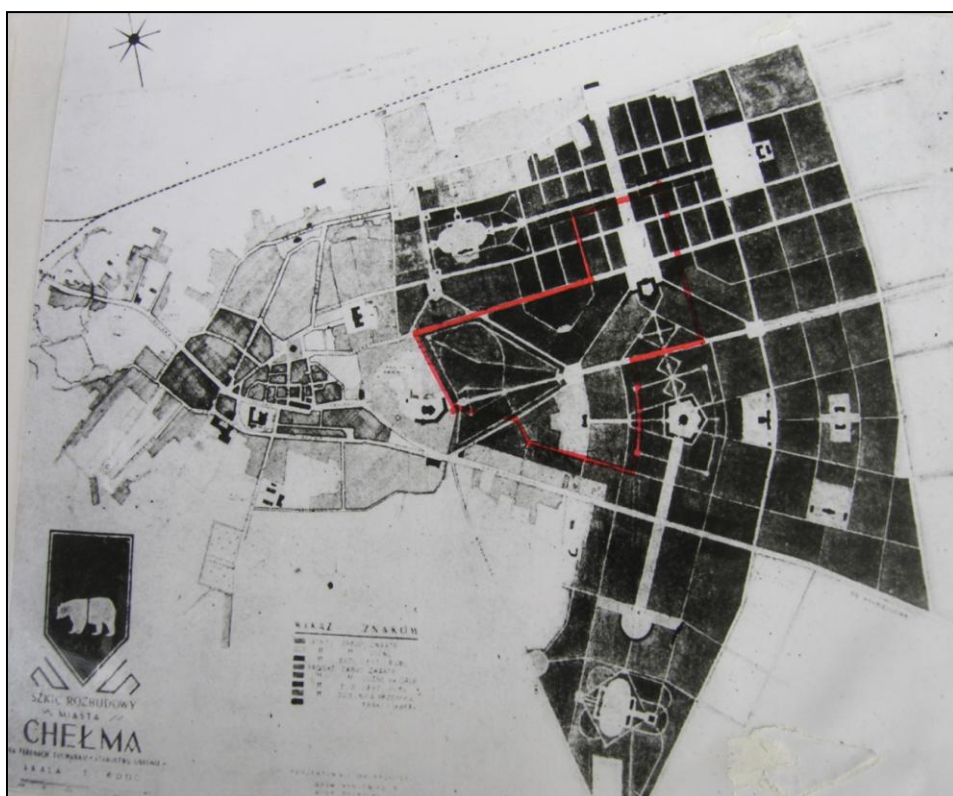
Pierwotnie teren przewidziany pod rozbudowę Chełma w postaci nowej dzielnicy, zaprojektowanej przez urbanistów warszawskich, miał zająć 432 ha. Ostatecznie pod budowę osiedla kolejowego przejęto grunty o powierzchni ponad 50 ha, zaś pozostały obszar majątku państwowego przeznaczając pod zabudowę indywidualną.

korzeniach i świadomości narodowej miało zmienić oblicze miasta wynaradawianego w czasie zaborów. K.P. Janczykowski, *Szlakami Chełma i powiatu chełmskiego. Zarys monograficzny dla wędrujących pieszo po Ziemi Chełmskiej krajoznawców i turystów*, Chełm 1972, s. 42.

⁶ A. Rybak, *Dzieje Ziemi Chełmskiej. Kalendarium*, Chełm 1998.

⁷ W. Koziejowski, *Chełm – Dyrekcja. Studium historyczno-urbanistyczne*, Lublin 1988, s. 27.

Propozycja rozbudowy Chełma przedstawiona została w Ministerstwie Komunikacji już 4 listopada 1927 roku na specjalnej konferencji poświęconej budowie osiedla kolejowego, w trakcie której rozważano wszystkie aspekty przyszłej inwestycji. Osiedle kolejowe zaprojektowane zostało w formie miasta – ogrodu, gdzie w estetycznych i higienicznych warunkach mieli żyć i pracować jego mieszkańcy. Było to zgodne z najnowszymi europejskimi tendencjami architektonicznymi i urbanistycznymi. Projektanci doskonale wykorzystali możliwości zróżnicowanego terenu, kierując główne osie na Górę Katedralną i wzgórze za okazałym budynkiem Dyrekcji Kolejowej, gdzie wśród zieleni miał znajdować się kompleks budynków użyteczności publicznej, tereny rekreacyjne i sportowe z dominantą architektoniczną wieńczącą oś całej kompozycji⁸.



Ryc. 1. Szkic rozbudowy miasta Chełma na terenach folwarku Starostwo – Oblonie, autorzy – Adam Kumcewicz, Adam Paprocki, Spółdzielnia Architektoniczna Pracowników Zakładu Architektury Polskiej w Warszawie, 1926 r. Zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

⁸ K. Sasaki, *Planowanie miast w Polsce w okresie powojennym. Plan rozbudowy miasta Chełma na terenach folwarku Starostwo – Oblonie* – prezentacja na wystawie ogólnopolskiej „Mieszkanie i miasto”, miała być również przedstawiana za granicą.

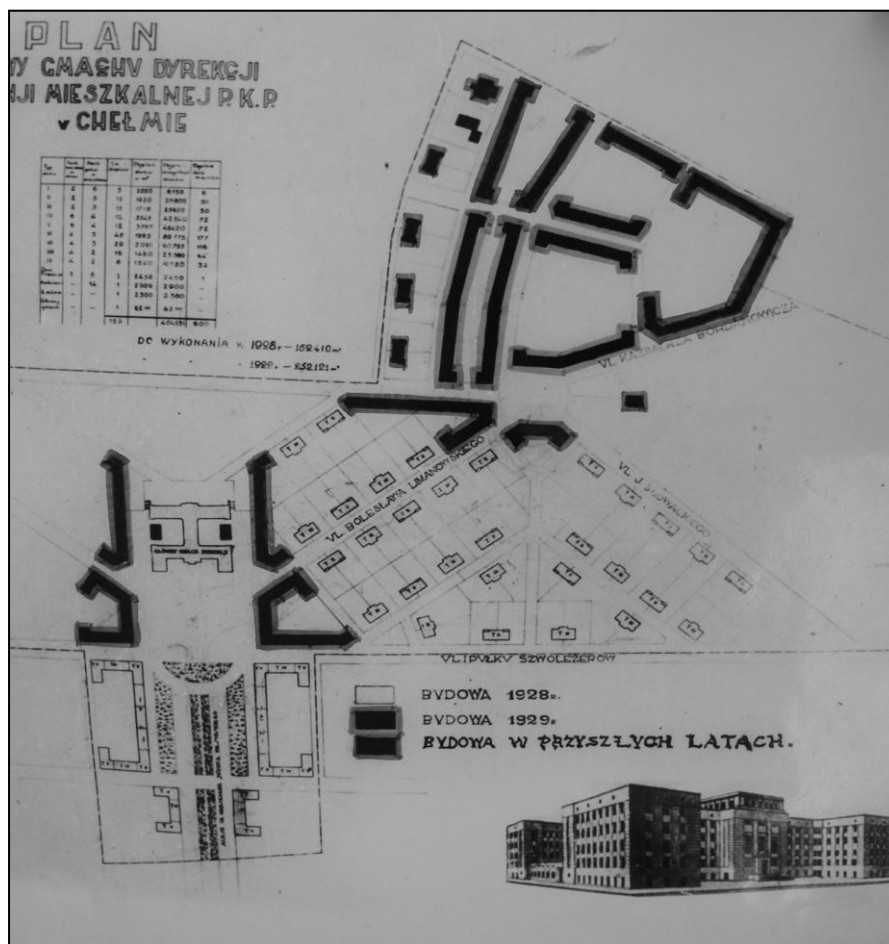


Ryc. 2. Makieta dzielnicy „Dyrekcja”. Autorzy – Adam Kuncewicz, Adam Paprocki. Zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Przy ustalaniu warunków inwestycji Magistrat miasta zobowiązany został do wybudowania na własny koszt około 10 km ulic, zaprojektowania, a następnie wykonania: wodociągów, kanalizacji, budowy dużej elektrowni i hali targowej. Przerastało to znacznie możliwości miasta, którego roczny budżet w wysokości ok. 650 tysięcy złotych nie był w stanie udźwignąć takich wydatków. Wobec tego od zaradności i zdolności dyplomatycznych władz miejskich zależało uzyskanie potrzebnych środków finansowych oraz wyjednanie pomocy rządu, by możliwe było zrealizowanie wszystkich inwestycji towarzyszących budowie nowego osiedla. Szansa dla miasta była zbyt wielka, więc starano się temu sprostać. Jednym z podstawowych warunków rozpoczęcia budowy nowego osiedla przez Dyрекcję Kolejową było wcześniejsze przystąpienie przez Zarząd Miasta do budowy ulic i oświetlenia na nowym terenie oraz doprowadzenie wody⁹. Rada Miejska wyraziła zgodę na zaciągnięcie pożyczki długoterminowej w wysokości 951 tysięcy złotych i krótko-

⁹ Do tych prac zobowiązało się miasto w piśmie z 30 marca 1927 r. skierowanym do Dyrekcji Kolejowej w Radomiu.

terminowej na 50 tysięcy. Ministerstwo Komunikacji ze swoich zasobów przyznało 340 tysięcy pożyczki z warunkiem spłaty po 50 tysięcy rocznie.

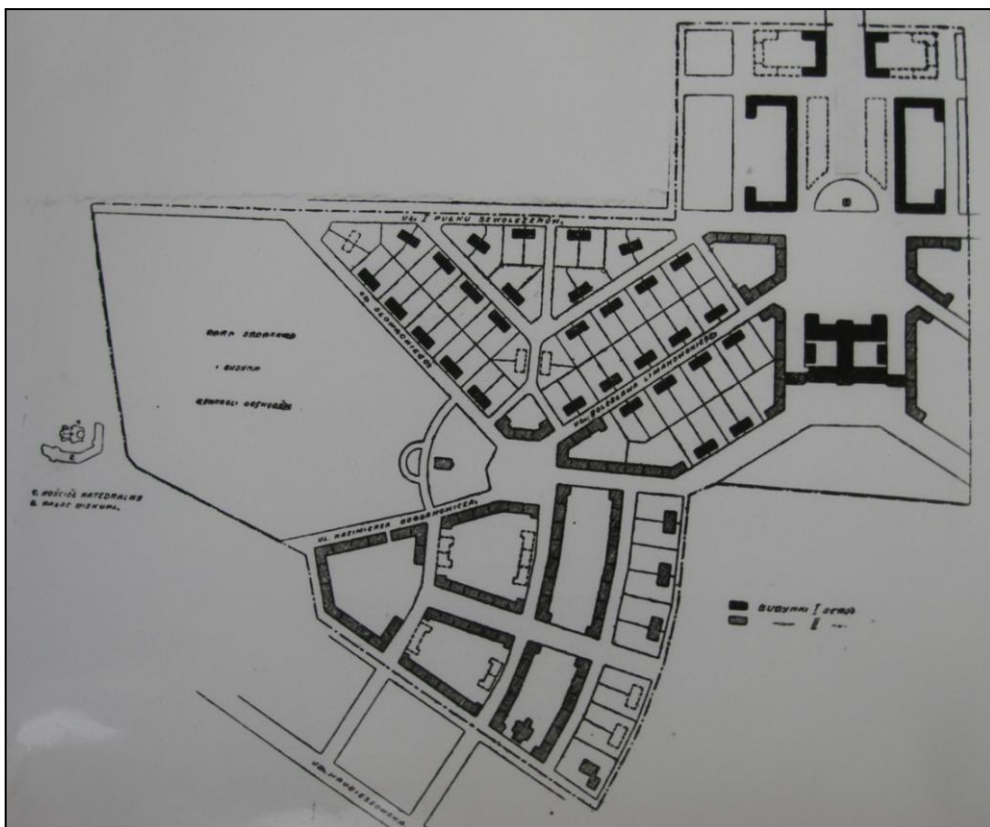


Ryc. 3. Plan budowy Gmachu Dyrekcji i Kolonii Mieszkalnej PKP w Chełmie – chronologia zabudowy w latach 1928, 1929 i w latach późniejszych. Zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie; album Mikołaja Leszczyńskiego-Glybowskiego – Naczelnika Budowy.

Przygotowania władz miejskich były na tyle wiarygodne, że rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 27 kwietnia 1928 r. w sprawie utworzenia Kierownictwa Budowy Gmachu Dyrekcji i kolonii mieszkalnej w Chełmie oficjalnie potwierdzono rozpoczęcie długo oczekiwanej inwestycji¹⁰. Rangę całego przedsięwzięcia

¹⁰ Dz. U. Ministerstwa Komunikacji, nr 17, poz. 189 z 1927 r.

dodatkowo podkreślał fakt, iż Kierownictwo Budowy działające w porozumieniu z Dyрекcją Kolejową w Radomiu miało bezpośrednio podlegać Ministerstwu Komunikacji.



Ryc. 4. Plan budowy zespołu „Dyrekcja” w Chełmie z chronologią zabudowy. Zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie; album Mikołaja Leszczyńskiego-Głębowskiego.

Budowa osiedla kolejowego objęła tylko fragment projektu urbanistycznego rozbudowy Chełma opracowanego przez Paprockiego i Kuncewicza z główną ulicą wiodącą z dworca kolejowego do gmachu Dyrekcji, promieniście rozchodzącymi się ulicami poza nim, wzgórzem za gmachem i drogami rozplanowanymi na zachód od wzgórza w stronę Góry Katedralnej. Pozostały teren rozparcelowanego folwarku rządowego przeznaczono pod budownictwo spółdzielcze lub jednorodzinne dla mieszkańców miasta.

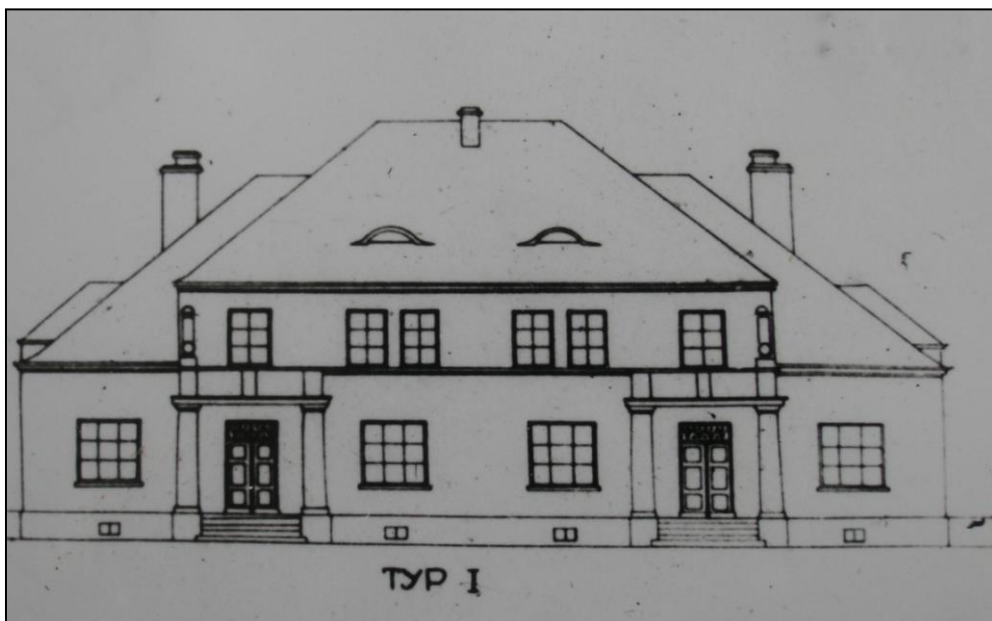
Projektowana zabudowa osiedla składała się z 11 typów budynków zróżnicowanych architektonicznie i funkcjonalnie oraz z obiektów socjalnych: ambulatorium, łaźni, budynku kontroli dochodów, domu prezesa i Gmachu Dyrekcji Kolejowej. Budynek

Dyrekcji i wszystkie pozostałe budynki mieszkalne zaprojektowane zostały przez inż. Henryka Juliana Gaya, autora domów pracowników kolejowych przy ul. Targowej w Warszawie, budynków szkolnych, hal targowych i kościołów¹¹. Zadrzewienie terenu osiedla, skomponowanie zieleni skwerów, ogrodów przed domami i parku miały być przedmiotem odrębnego projektu opracowanego przez ogrodnika-specjalistę.

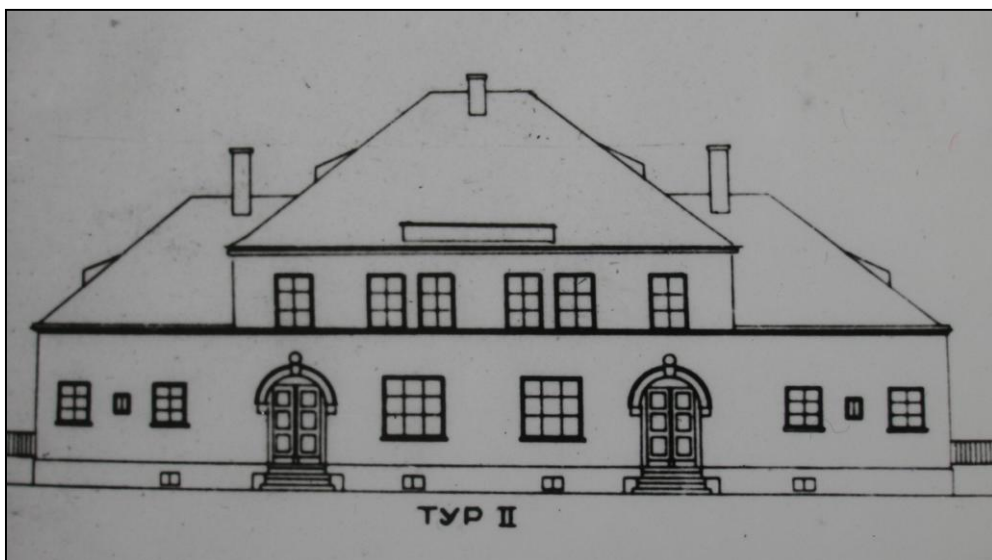


Ryc. 5. Dom prezesa – elewacja frontowa; projekt Henryka Gay’a (?); niezrealizowany. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie; album Mikołaja Leszczyń-Głybowskiiego.

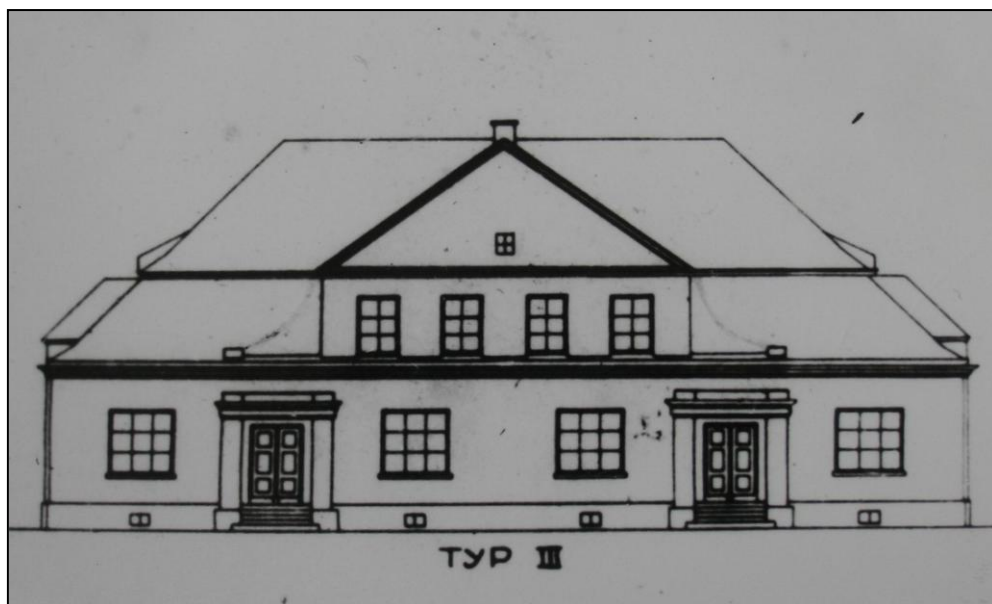
¹¹ Nazwisko arch. Juliana Gaya jako autora projektu pojawia się w akcie erekcyjnym wmurowanym jako kamień węgielny pod budowę gmachu Dyrekcji PKP w Chełmie. Kilkakrotne wizytacje budowy osiedla chełmskiego i analogie do rozwiązań stosowanych w innych projektach Gaya wskazują na jego autorstwo w odniesieniu do pozostałych budynków.



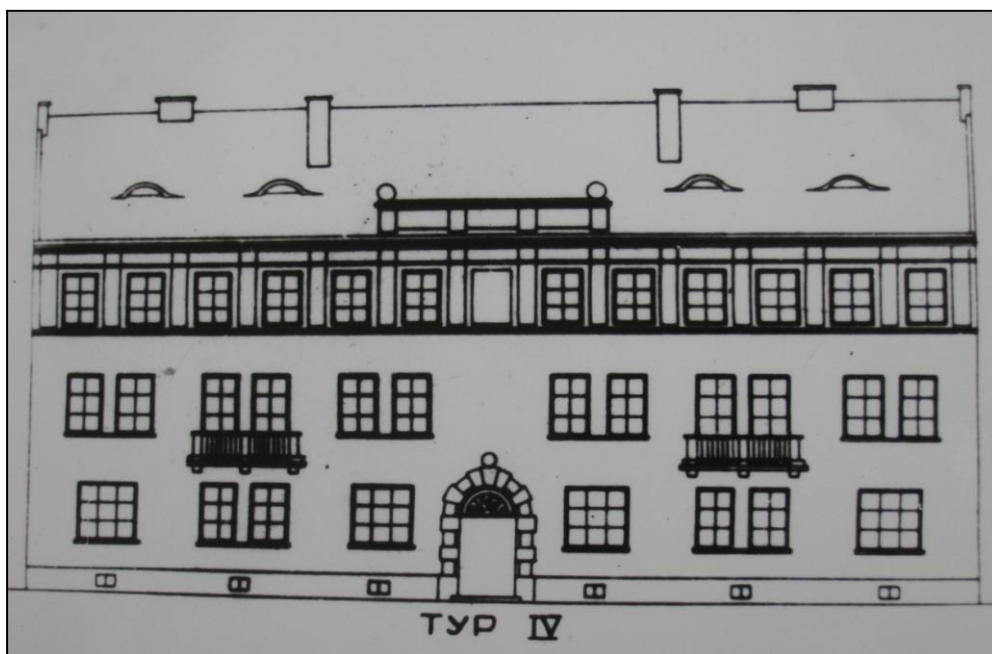
Ryc. 6. Dom dwurodzinny – typ I – elewacja frontowa; projekt Henryk Gay (?); niezrealizowany. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, album Mikołaja Leszczyny-Głębowskiego.



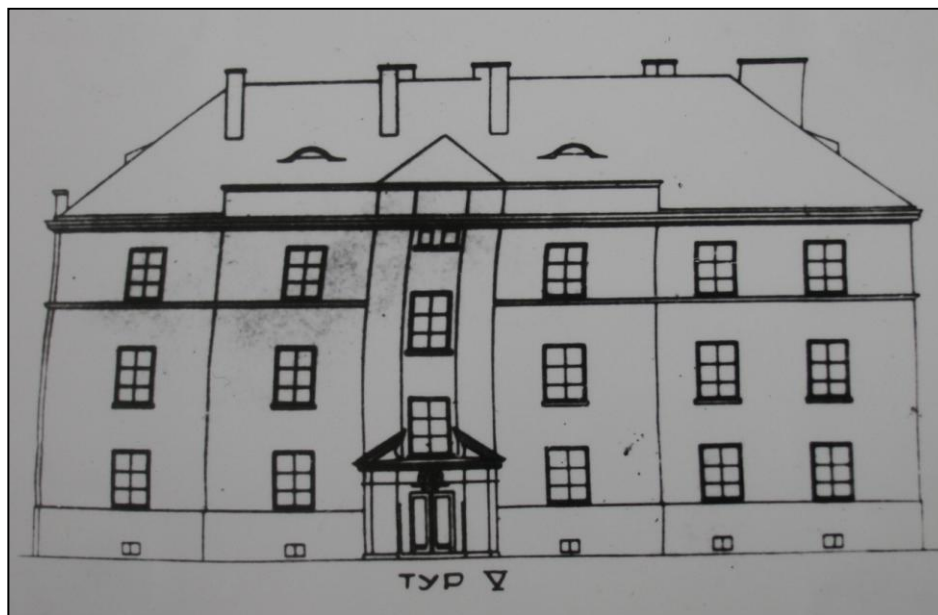
Ryc. 7. Dom dwurodzinny – typ II – elewacja frontowa; projekt Henryk Gay (?). Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, album Mikołaja Leszczyny-Głębowskiego.



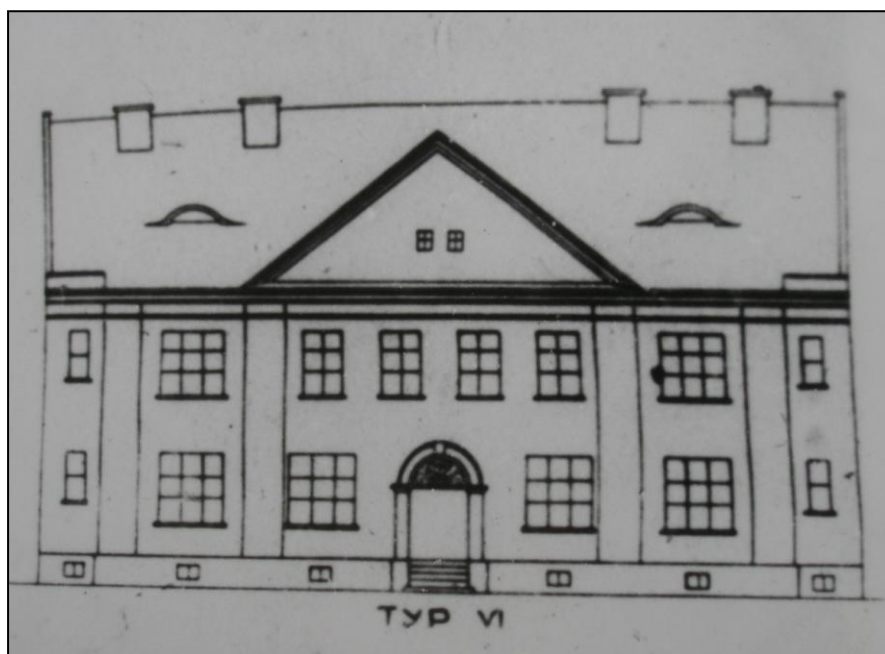
Ryc. 8. Dom dwurodzinny – typ III – elewacja frontowa; projekt Henryk Gay (?). Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, album Mikołaja Leszczyzny-Głybowskiego.



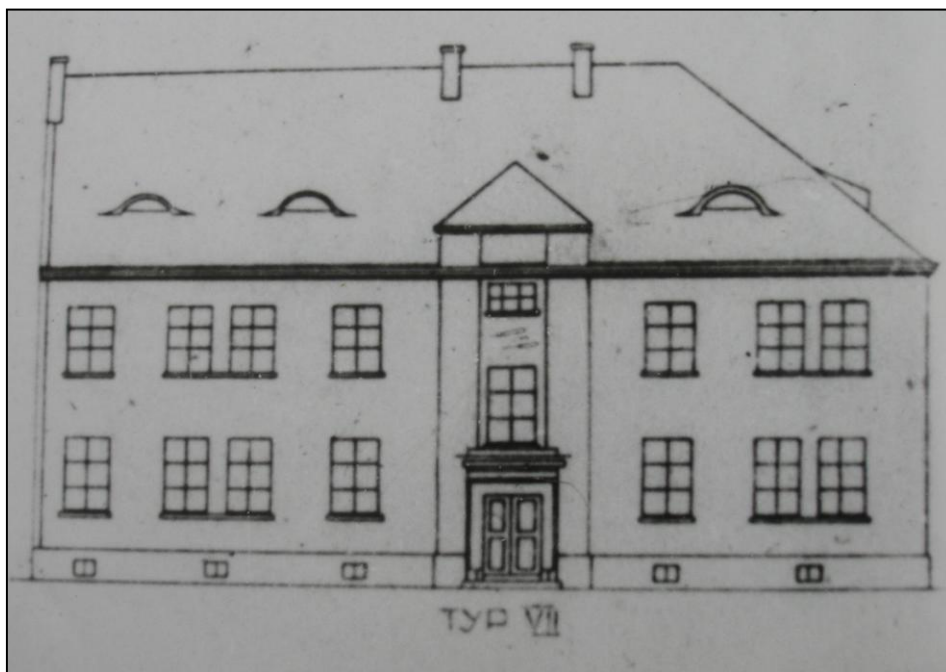
Ryc. 9. Dom wielorodzinny – typ IV – elewacja frontowa; projekt Henryk Gay (?). Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, album Mikołaja Leszczyzny-Głybowskiego.



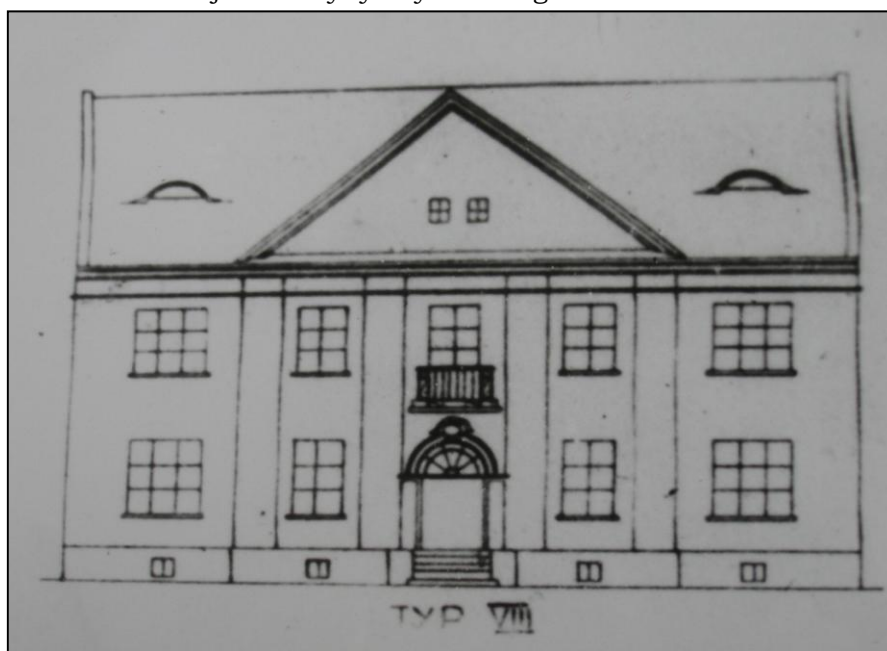
Ryc. 10. Dom wielorodzinny – typ V – elewacja frontowa; projekt Henryk Gay (?). Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, album Mikołaja Leszczyzny-Głybowskiego.



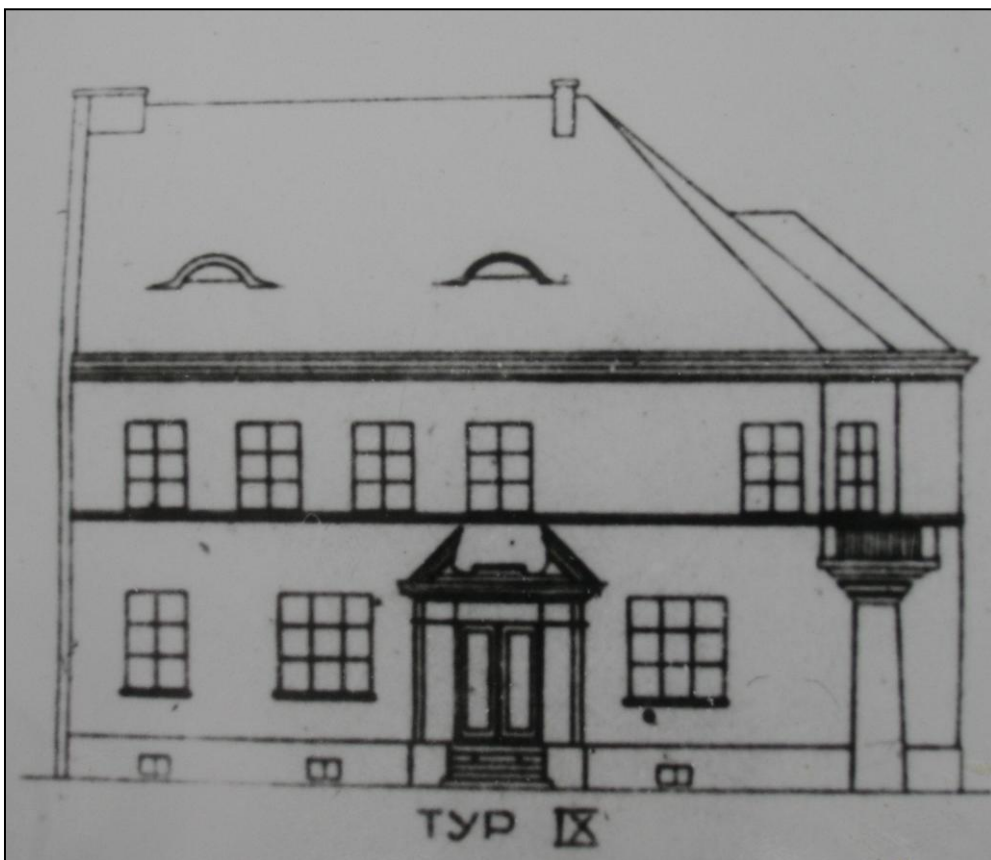
Ryc. 11. Dom wielorodzinny – typ VI – elewacja frontowa; projekt Henryk Gay (?). Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, album Mikołaja Leszczyzny-Głybowskiego.



Ryc. 12. Dom wielorodzinny – typ VII – elewacja frontowa; projekt Henryk Gay (?). Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, album Mikołaja Leszczyzny-Głybowskiego.



Ryc. 13. Dom wielorodzinny – typ VIII – elewacja frontowa; projekt Henryk Gay (?). Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, album Leszczyzny-Głybowskiego.



Ryc. 14. Dom wielorodzinny – typ IX – elewacja frontowa; projekt Henryk Gay (?). Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, album Mikołaja Leszczyzny-Głębowskiego.

Pierwszym Naczelnikiem budowy osiedla kolejowego został inż. Zygmunt Mianowski. Roboty budowlane powierzono dwóm firmom warszawskim. Budowę Gmachu Dyrekcji prowadziło Towarzystwo Robót Kolejowych i Budowlanych „TOR”, zaś 54 domy mieszkalne miała wystawić Spółka Akcyjna Budowlana „BUDEX”. Do robót budowlanych na terenie rozparcelowanego majątku „Obłonie” przystąpiono już w sierpniu¹². Tempo prac, przy których zatrudniono ok. 2000 robotników, było imponujące. Dla przyspieszenia dostawy materiałów na teren budowy ułożono 3,5 km toru kolejowego i wykopano 8 studni. Zapotrzebowanie na cegły było tak duże, że miejscowe cegielnie nie mogły sprostać zamówieniom

¹² 28 lipca firma „BUDEX” podpisała z Ministerstwem Komunikacji umowę na wybudowanie w stanie surowym 54 domów, z których połowa miała być ukończona do 10 stycznia 1929 r., a pozostałe do 10 marca. Z. Gardziński, op. cit., s. 344.

i należało szukać dostawców w głębi kraju. Na tydzień przed uroczystością wmurowania kamienia węgielnego pod budynek biurowy Dyrekcji Kolejowej w całości wykonane były jego fundamenty, a połowa budynków mieszkalnych miała wykonane ściany do wysokości gzymsu wieńczącego.

Symbolicznego wmurowania kamienia węgielnego pod budowę Dyrekcji Kolei Państwowej w Chełmie dokonano 20 października 1928 r. Uroczystość nie wypadła tak podniosłe jak oczekiwano, gdyż zabrakło marszałka Józefa Piłsudskiego, który według zapowiedzi prasowych miał przyjechać do Chełma wraz z rządem. Zawód dla mieszkańców i władz miejskich oczekujących dostojnych gości na dworcu z orkiestrą i kompanią honorową z pewnością był duży. Władze centralne reprezentowane były jedynie przez Dowódcę Korpusu generała Junga i Ministra Komunikacji wraz z niższymi rangą urzędnikami. Biskup Fulman poprowadził mszę świętą w katedrze, odmawiając odprawienia mszy polowej przy specjalnie zbudowanym ołtarzu obok fundamentów budynku Dyrekcji. Pozostałe „wpadki” i uchybienia organizacyjne złośliwie komentowała miejscowa prasa, biorąc pewnie rewanż za nieuprzejme potraktowanie przez inż. Mianowskiego przedstawicieli gazety „Zwierciadło”, którzy chcieli włożyć do puszek erekcyjnej egzemplarz swojego czasopisma¹³. W tym samym dniu, na specjalnym posiedzeniu Rada Miasta wystosowała do Ministra Komunikacji memoriał notujący podjęte przez miasto inicjatywy związane z budową osiedla kolejowego oraz sygnalizujący trudności i oczekiwany zakres pomocy koniecznej do sprostania wszystkim przedsięwzięciom. Miasto miało bowiem nie tylko finansowe problemy. Musiało też znaleźć parcele zamienne dla właścicieli gruntów, którzy przekazali swoje działki pod inwestycje drogowe i zmienić plany lokalizacji szkoły rolniczej kolidujące z budową osiedla kolejowego, a w przyszłości przewidzieć budowę nowych szkół dla dzieci z 800 dodatkowych rodzin mających wkrótce zamieszkać w Chełmie.

W pierwszych latach powstawania dzielnicy kolejowej Chełm przeżywał prawdziwy najazd rzemieślników i robotników, gdyż równocześnie z budową osiedla kolejowego prywatni inwestorzy zagospodarowywali sąsiednie działki. Parcele budowlane wydzielono z pozostałych 370 ha ziemi starościńskiego folwarku i udostępniano na korzystnych warunkach osobom zainteresowanym wznoszeniem domów prywatnych¹⁴.

¹³ W. Wojasiewicz, op. cit.

¹⁴ Utworzony w 1928 r. Komitet Rozbudowy Miasta ułatwiał zakup gruntów pod budowę i uzyskanie kredytów z Banku Gospodarstwa Krajowego. Powstałe w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej osiedle zwane „Działki” utworzyło rozległą dzielnicę willową we wschodniej części Chełma. S. Rudnik, *Rozwój przestrzenny*

Jak już wspomnieliśmy, rozmach i tempo prac były imponujące. Jeszcze w 1928 r. zdołano zbudować 54 domy (w stanie surowym) i doprowadzić Gmach Dyrekcji do wysokości pierwszego piętra. Z wzniesionych budynków 24 było wystawionych w typie szeregowym ze 144 mieszkaniami 4-, 3-, 2- i 1-pokojowymi oraz 30 domów z 60 mieszkaniami 5-pokojowymi¹⁵. Niestety pośpiech i brak właściwego zabezpieczenia obiektów przed mrozem sprawił, że zimą 1928/29 roku doszło do uszkodzenia ścian i fundamentów kilku budynków. Kierownictwo budowy nie przewidziało prawdopodobnie reakcji na niskie temperatury właściwe specyficznemu chełmskiemu podłożu marglowemu. Woda, która jesienią dostała się pod niezabezpieczone fundamenty, nie mogąc wsiąknąć w nieprzepuszczalny grunt, pod wpływem dużego mrozu powodowała pękanie murów nowych budynków. Kosztami napraw obciążono wykonawców, co jednak nie powstrzymało fali krytyki ze strony przeciwników budowy osiedla kolejowego w Chełmie i Gmachu Dyrekcji PKP, a także miało dalsze konsekwencje rzutujące na losy tej inwestycji.

Dnia 1 maja 1929 roku odwołano ze stanowiska inż. Zygmunta Mianowskiego – naczelnika budowy, a całe kierownictwo podporządkowano bezpośrednio radomskiej Dyrekcji Kolejowej¹⁶.

W celu zbadania sprawy powołano specjalną komisję z Ministerstwa Komunikacji i dwie komisje sejmowe mające wyjaśnić przyczyny katastrofy i doprowadzić do ukarania winnych. Chełmska sprawa była nawet przedmiotem dyskusji na 83 posiedzeniu sejmu, w czasie którego ówczesny Minister Komunikacji – Alfons Kuhn – udzielał posłom specjalnych wyjaśnień¹⁷. W konsekwencji oprócz kierownictwa budowy zwolniono również Dyrektora Departamentu Budowy i Utrzymania Ministerstwa Komunikacji, a całą sprawę przekazano prokuraturze. Okazało się, że firma „BUDEX” będąca głównym wykonawcą zleciła znaczną część prac małym firmom budowlanym, a inne zadania wykonywali prywatnie technicy kolejowi, którzy powinni je kontrolować i nadzorować. Po długim dochodzeniu prokuratura umorzyła postępowanie, nie dopatrując się jawnych zaniedbań ani nadużyć. Niczego to jednak nie zmieniło w sytuacji nowego osiedla „nawiedzanego” przez liczne komisje.

Chełma – tendencje historyczne i perspektywy, w: *Chełm i Chełmskie...*, op. cit., s. 238.

¹⁵ Referat inż. Konstantego Teleżyńskiego Zastępcy Naczelnika Budowy wygłoszony 24 października w Radomiu.

¹⁶ Dz. U. Ministra Komunikacji z 1929 r. nr 8, poz. 87; Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1929 r. w sprawie reorganizacji Kierownictwa Budowy gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i kolonii mieszkalnej w Chełmie.

¹⁷ A. Miszczuk, *Historia Gmachu PKWN*, „Stolica”, 24 lipca 1983 r. nr 30, s. 3; „Monitor Polski” z 15 marca 1930 r.

W końcu czerwca przybył do Chełma wiceminister Czapski, prezes Dyrekcji Radomskiej – Andrzejewski, urzędnicy Ministerstwa Komunikacji i architekt Henryk Gay¹⁸. Po tej wizycie oceniającej dotychczasowe prace i naprawę usterek, 1 lipca pozwolono na podjęcie robót ziemnych i pomiarowych. Od 10 lipca nowym kierownikiem budowy ustanowiono doświadczonego inżyniera komunikacji – Mikołaja Leszczyne-Głybowskiego – i od połowy miesiąca ruszyły prace budowlane¹⁹.

Autorytet i doświadczenie nowego naczelnika budowy nie polepszyły jednak sytuacji i nie zapobiegły atakom na centralne władze kolejowe ze strony ostro reagującej prasy, oskarżającej też kierownictwo budowy o zaniedbania i nadużycia²⁰. Zła atmosfera wokół budowy nowej dzielnicy, ciągłe kontrole, narady i badania doprowadziły do osłabienia tempa działań konstrukcyjnych. W 1929 r. udało się jeszcze zbudować 34 domy w typie szeregowym o 136 mieszkaniach 3-, 2- i 1-pokojowych. Natomiast w 1930 r. wystawiono ostatnie 25 domów o 100 mieszkaniach 3- i 2-pokojowych. Przy każdym budynku wykonano roboty odwadniające i drenażowe.

W związku z planowanym przeniesieniem z Bydgoszczy do Chełma Wydziału Kontroli i Dochodów, w 1931 r. wykończono 31 budynków, z których 5 adaptowano do potrzeb biurowych, a w pozostałych 26 obiektach urządzono 116 mieszkań. Na potrzeby pracowników kolejowych na terenie osiedla zbudowano dodatkowo sklep spożywczy²¹. W 1931 r. wykonano także część dróg dojazdowych i chodników do budynków, w których mieli zamieszkać kolejarze z Bydgoszczy. 1 lipca 1932 r. sprowadzonych zostało 7 pierwszych rodzin. Kolejne budynki zasiedliły 26 sierpnia 120 osoby, a biura Wydziału Kontroli Dochodów zostały przeniesione z Bydgoszczy i podlegały radomskiej Dyrekcji²².

Kryzys gospodarczy oraz zakulisowe działania przeciwników chełmskiej inwestycji sprawiły, że w grudniu 1932 r. zapadła decyzja Okręgowej Dyrekcji Kolei Państwowej w Radomiu o przerwaniu robót i zlikwidowaniu wszystkich spraw związanych z budową, łącznie

¹⁸ Z. Gardziński, op. cit., s. 344.

¹⁹ Mikołaj Leszczyne-Głybowski ukończył fakultet matematyczno-fizyczny na Uniwersytecie Warszawskim i studia w Instytucie Komunikacji w Petersburgu. Budował kolej syberyjską i tebryską, pracował przy budowie trasy kolejowej Dżulfa – Baku, szosy do Teheranu z Enzeli, a przed przydzieleniem do Chełma był zatrudniony w Dyrekcji Zarządu Budowy Kolei Górny Śląsk – Gdynia.

²⁰ Gazeta „Kurier Poranny” z 1 sierpnia 1929 r. nazywała sprawę dyrekcji kolejowej w Chełmie budową „nowych ruin”, a także informowała o dymisji dygnitarzy kolejowych i przekazaniu sprawy do prokuratury.

²¹ Referat inż. Teleżyńskiego, op. cit.

²² W. Koziejowski, op. cit., s. 35.

z odwołaniem Kierownictwa Budowy. Ostateczny termin zaprzestania prac określono na 1 lutego 1933 r. Do tego czasu Kierownictwo Budowy dostało polecenie dokonania ostatecznego odbioru robót od firm zatrudnionych przy budowie, rozliczenia wszystkich zobowiązań, wykonania inwentaryzacji materiałów i przekazania do Radomia dokumentacji i akt kancelaryjnych²³. W momencie przerwania robót zbudowanych było 113 domów w tym 30 domów wolnostojących i 83 w typie szeregowym, o łącznej liczbie 440 mieszkań. (Warto dodać, że po rozważanej przeróbce zbyt luksusowych mieszkań ich liczba mogła być zwiększona do 606.) Kompletnie wykończonych było 31 obiektów o łącznej kubaturze 70 000 m³, pozostałe domy były zabezpieczone w stanie surowym zamkniętym. Budynek Gmachu Dyrekcji wyprowadzony do pierwszego piętra w 1929 r. pozostał w tym stanie w czasie zamknięcia budowy²⁴.

Robotnikom fizycznym przybyłym do Chełma z różnych stron Polski wymówiono pracę, pozostawiając tylko kilka osób pilnujących zamurowanych i ogrodzonych budynków. Naczelnik budowy – inż. Leszczyna-Głębowski – wyjechał do Warszawy, gdzie podjął pracę w Zarządzie Miejskim Miasta Stołecznego Warszawy²⁵.

Przez kolejne lata Dyrekcja Radomska, mająca bezpośredni nadzór nad budową, nie wykazywała żadnej inicjatywy w poszukiwaniu funduszy na ponowne uruchomienie prac przy osiedlu kolejowym w Chełmie. Kryzys lat 30-tych i związana z tym trudna sytuacja finansowa państwa przyczyniała się dodatkowo do blokowania inwestycji. W tym czasie do Chełma docierały niepokojące informacje o zamiarach pozbycia się już wzniesionych domów i adaptowania ich do innych celów – m.in. klasztoru, więzienia, szkoły podchorążych lub pułku kawalerii²⁶.

Zatrzymanie budowy osiedla i niezrealizowane plany przeniesienia Dyrekcji Radomskiej do Chełma były powodem zmartwienia władz miasta zawiedzionych w swoich nadziejach, a przy tym zaangażowanych finansowo w całe przedsięwzięcie. Próbowano w miarę możliwości wpływać na zmianę decyzji i wznowienie przerwanych prac. W tym celu w 1935 roku powołano Komitet Obywatelski w sprawie budowy Dyrekcji Kolejowej ze specjalną sekcją propagandowo-redakcyjną kierowaną przez Zbigniewa Rewskiego, której zadaniem było zredagowanie treści memoriału przedstawiającego „chełmską sprawę” i dotarcie z nim do poszcze-

²³ Pismo z 6 grudnia Dyrekcji Okręgowej w Radomiu, Wydział Drogowy Nr DJI/337 do Kierownictwa Budowy w Chełmie podpisane przez Kierownika Wydziału Drogowego inż. Rogowskiego.

²⁴ Referat inż. Teleżyńskiego, op. cit.

²⁵ A. Miszczuk, op. cit., s. 3.

²⁶ W. Wojasiewicz, op. cit.

gólnych ministerstw oraz zainteresowanie prasy ogólnopolskiej niedokończoną inwestycją. W sytuacji kryzysu gospodarczego i oporu władz centralnych działania Komitetu nie przynosiły pozytywnego skutku.

W dniu 27 lutego 1936 r. delegacja chełmska przyjęta została przez Premiera Kościałkowskiego i Ministra Komunikacji pułkownika Juliusza Ulrycha, który nie ukrywał, że decyzję przeniesienia do Chełma Dyrekcji Radomskiej uważa za poważny błąd poprzedniego rządu i nie chce ponosić za niego odpowiedzialności. Nie obiecywał nawet żadnych środków na wykończenie domów, choć ze względów ekonomicznych wydawało się to oczywiste, by nie doprowadzić do zmarnotrawienia włożonego wysiłku i już poniesionych kosztów²⁷.

Samorząd miasta Chełma, nie widząc zrozumienia ze strony rządu ani radomskiej Dyrekcji, wydrukował w miejscowej drukarni „Zwierciadło” obszerny memoriał pt. *Zapomniana i zaniedbana sprawa* w nakładzie 1500 egzemplarzy i 24 marca 1936 r. rozesłał go do dziewięciu najpoczytniejszych w kraju pism. Tekst przybliżał historię budowy nowej dzielnicy oraz dramatyczną sytuację miasta zaangażowanego w przygotowanie budowy i zapewnienie infrastruktury, a teraz pozostawionego bez pomocy.

Jak się okazało, kilkuletnie zabiegi władz miejskich i Komitetu Obywatelskiego nie poszły na marne. Władze państwowe przysłały w kwietniu 1936 r. do Chełma dwie specjalne komisje do zbadania sprawy, nadzorowane przez Ministra Komunikacji płk. Ulrycha. Raport obu komisji przedstawiony został rządowi i na jego podstawie Komitet Ekonomiczny Ministrów podjął decyzję o dokończeniu tak bardzo zaawansowanych prac przy budynkach i o nieodwołalnym przeniesieniu Dyrekcji Kolejowej z Radomia do Chełma²⁸.

Pomimo podjętych przez rząd decyzji do prac nad ukończeniem „Dyrekcji” przystąpiono dopiero po dwóch latach. W tym czasie samorząd miejski wykupił tereny pomiędzy dworcem kolejowym a nową dzielnicą i urządził drogę będącą główną osią kompozycyjną zaprojektowanego założenia urbanistycznego, a także sporządził szczegółowy plan zabudowy sąsiednich terenów. W myśl umowy zawartej pomiędzy Dyrekcją Kolejową a Zarządem Miasta koszty całego urządzienia głównej drogi łączącej kolej z nową dzielnicą, nazwanej Aleją Marszałka Piłsudskiego, obciążały w całości miasto. Samorząd miasta finansował również kosztowną inwestycję wodociagową obejmującą ulicę Lubelską, Stare Miasto oraz całe osiedle

²⁷ W. Koziejowski, op. cit., s.37.

²⁸ Ibidem, s. 39. *Gmachy kolejowe w Chełmie będą wykończone*, „Ekspres Poranny” 25 kwietnia 1936 r.

Dyrekcji Kolejowej²⁹. Natomiast Dyrekcja z własnych funduszy miała wykonać jezdnie, chodniki i zieleńce w obszarze samego osiedla.

Wreszcie w 1938 r. ponownie ruszyły prace przy osiedlu kolejowym. Liczne, pracujące równolegle ekipy w szybkim tempie naprawiały usterki, porządkowały otoczenie i wykańczały budynki pozostawione przez siedem lat w stanie surowym. Do sierpnia 1939 r. ukończono całkowicie budowę Gmachu Dyrekcji Kolejowej i pozostałych budynków mieszkalnych.



Ryc. 15. Gmach Dyrekcji Kolejowej w Chełmie – projekt arch. Henryk Gay. Rysunek zamieszczony w akcie erekcyjnym. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Na 1 września zaplanowano przeniesienie do Chełma urzędów Dyrekcji Kolejowej z Radomia. Wybuch drugiej wojny światowej uniemożliwił jednak realizację tych planów, a świeżo ukończone budynki zajęli Niemcy, lokując w głównym budynku biurowym swoje urzędy, Arbeitsamt, obóz dla przesiedleńców niemieckich z ZSRR i obóz jeniecki³⁰.

W czasie wojny budynki osiedla kolejowego jednak nie ucierpiały. W 1944 r. w budynku Dyrekcji przez kilka dni rezydował PKWN, co później wykorzystali działacze komunistyczni, nazywając ten budynek kolejowy „Gmachem PKWN”.

Po zakończeniu działań wojennych w niedoszłym gmachu Okręgowej Dyrekcji Kolejowej ulokowano pierwsze instytucje i Oficerską Szkołę Artylerii działającą od 23 sierpnia 1944 r. do 1 października 1945 r.³¹. W latach następnych budynek biurowy zajęły lokalne jednostki i urzędy. Po reformie administracyjnej kraju

²⁹ Roboty wodociągowe prowadził inż. Denisow, który po odkryciu podziemi kredowych, zadokumentował je i wyznaczył pierwszy szlak turystyczny od ul. 3-go Maja do schodów na Górę Katedralną. Janczykowski, op. cit., s. 43-44.

³⁰ W. Koziejowski, op. cit., s. 43.

³¹ A. Miszczuk, op. cit.

i utworzeniu województwa chełmskiego 1 czerwca 1975 r. Gmach Dyrekcji stał się siedzibą Urzędu Wojewódzkiego. Po kolejnej reformie i zlikwidowaniu w 1999 r. najmniejszego z 49 województw, główny budynek przeszedł na własność Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie, który pozostawił tutaj jedynie swoją delegaturę zajmującą jedno skrzydło budynku. Pozostałe pomieszczenia wynajmowane są do dziś różnym firmom.

Po wojnie, gdy Polska utraciła swoje ziemie na wschodzie, pomysł ulokowania w Chełmie Dyrekcji Kolejowej utracił swoje podstawowe uzasadnienie. Po pierwotnych planach pozostała nazwa osiedla kolejowego – „Dyrekcja” i zachowano również określenie monumentalnego budynku biurowego – „Gmach” używane potocznie przez mieszkańców Chełma. Najważniejsze jest jednak oczywiście to, że pozostał wspaniały projekt architektoniczny, który choć nie w pełni zrealizowany, uznawany jest za jedno z najlepszych założeń urbanistycznych dwudziestolecia międzywojennego w Polsce. Ze względu na walory krajobrazowe i plastyczne rozplanowania przestrzennego oraz istotne wartości architektoniczne zabudowy 24 kwietnia 1971 r. dzielnica „Dyrekcja” wpisana została do rejestru zabytków województwa lubelskiego. WKZ natomiast uznał, że objęcie dzielnicy ochroną jest niezbędne w celu jej zachowania bez przekształceń jako dzieła ważnego dla udokumentowania ciągłości najlepszej tradycji polskiej urbanistyki i architektury.

Summary

The history of building the railway housing estate “Dyrekcja” in Chelm

The railway district called “Dyrekcja” came into existence during the years 1928 – 1931 and 1938 – 1939 due to the intended transfer of Radom Railway Management to Chelm. The railway estate covers the area of approximately 50 hectares and is a part of a great spacious project designed in 1926 by two Warsaw town-planners: Adam Paprocki and Adam Kuncewicz.

The plan of the estate was based on two main axes – one facing the railway station and the other one facing the cathedral towering over the city; there was also a wide avenue leading directly from the railway station to the main Polish National Railways (PKP) building. The edifice of the railway management and housing buildings were realized according to the projects of a well-known architect Henryk Julian Gay.

“Dyrekcja” housing estate in Chelm, of significant spacious and architectural values, designed in the shape of “a garden-city”, is one of the best preserved urban stipulations which came into existence in the 1920s and 1930s of the twentieth century.

Being regarded as an outstanding building creation, the estate is crucial to document the continuity of the most valuable traditions of Polish urban planning and architecture. The whole railway estate has been preserved and was registered into the list of monuments of Lublin province.

Stanisław Pyszko

Chełmskie Towarzystwo Naukowe

Udział pracowników kolei w życiu politycznym i oświatowo-kulturalnym miasta Chełma w latach 1919–1939

1. Uczestnictwo w samorządzie

W środowisku pracowników kolei ugrupowaniem szczególnie silnie oddziaływającym na zarządzanie sprawami miejskimi była Polska Partia Socjalistyczna. Wywodzący się z tegoż środowiska reprezentanci w latach 1919–1939 dominowali w składzie samorządu miejskiego za wyjątkiem 1934 r., kiedy to w czasie wyborów samorządowych z powodu unieważnienia listy w IV okręgu wyborczego uzyskano zaledwie dwa mandaty. Najwięcej mandatów we władzach samorządowych (8) uzyskano w 1927 r. W wyborach samorządowych z 1919, 1921 i 1939 r. – mandatariusze PPS uplasowali się na drugim miejscu po Klubie Mieszczańskim (1919 i 1921 r.) oraz ugrupowaniach prorządowych (1939 r.).

Do postaci szczególnie zasłużonych dla miasta Chełma należał między innymi Stanisław Gutt – prezes Komisji Kulturalno-Oświatowej Koła Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych w Chełmie. Wybrany 4 stycznia 1928 r. początkowo na burmistrza, a następnie na prezydenta miasta, funkcję tę sprawował do 27 maja 1934 r., jak również po 1944 r. do czasu usunięcia go wraz z innymi członkami PPS z władz miasta jako elementu „obcego klasowo i ideologicznie”. Od 14 września 1921 r. w zarządzie miasta zastępcą burmistrza był Włodzimierz Terpitz (we władzach miasta również po 1944 r.). Aktywną działalność w samorządzie miejskim jako jeden z dwu przedstawicieli PPS po 1934 r. wykazywał natomiast Andrzej Jamroziński.

Dzięki poparciu PPS, a w tym Związku Zawodowego Kolejarzy, po październiku 1935 r. zintensyfikowano prace inwestycyjne przerwane w 1931 r. Z inicjatywy Rady Miejskiej powołano Komitet Obywatelski, który kierował odpowiednio wnioski do władz wojewódzkich i centralnych o wznowienie tych prac. Po wizycie czterdziestoosobowej delegacji przedstawicieli władz państwowych, 9 kwietnia 1936 r. działania związane z kontynuacją budowy osiedla kolejowego

„Dyrekcja” nabrały tempa. Niemniej jednak znaczący postęp prac nastąpił dopiero w roku 1938. Przeniesienie Dyrekcji PKP z Radomia zaplanowano do 1939 r., zaś do grudnia tego samego roku miano zakończyć budowy dróg w nowej dzielnicy. Na posiedzeniu Rady Miejskiej 26 marca 1938 r. zaakceptowano ośmioletni plan działań inwestycyjnych przewidujący regulację i zabudowę miasta, a w tym: przebudowę ul. Lubelskiej, uporządkowanie Górki Katedralnej, rozbudowę szpitala św. Mikołaja, budowę stacji autobusowej i stadionu. Niestety, realizację wszystkich tych przedsięwzięć przerwał wybuch II wojny światowej we wrześniu 1939 r.¹.

2. Powszechna Szkoła Kolejowa im. Królowej Jadwigi

Powszechna Szkoła Kolejowa im. Królowej Jadwigi zorganizowana i finansowana została przez Zarząd Kolei Żelaznych. Placówka funkcjonowała od 1 września 1919 r. do września 1921 r., kiedy to przejął ją budżet miejski. Dla potrzeb szkoły Dyrekcja Kolejowa wybudowała i 1 września 1920 r. oddała do użytku obiekt szkolny z czterema salami lekcyjnymi i niezbędnym zapleczem. Budynek zlokalizowany przy ul. Kolejowej 33 służył potrzebom szkoły do września 1939 r. Ostatecznie obiekt został zburzony w wyniku bombardowania lotnictwa rosyjskiego w 1944 r.².

W grudniu 1919 r. do czteroklasowej szkoły powszechnej (w tym dwie klasy pierwsze) uczęszczały dzieci z rodzin kolejarskich. 299 uczniów było wyznania rzymskokatolickiego, a 10 – prawosławnego (łącznie 309 osób, a w tym 163 chłopców i 146 dziewcząt). Wychowankowie pochodzili z Chełma, Włodawy i Jagodzina.

Funkcję kierowniczką szkoły od 1 września 1919 r. do czasu przejścia na emeryturę pełniła Janina Szmidt ur. w 1877 r. w Górze Kalwarii, córka Ignacego (nauczyciela języka polskiego) i Marii z domu Popiel. Podstawowe wykształcenie polonistyczno-pedagogiczne uzyskała w domu pod kierownictwem ojca. W 1896 r. ukończyła 7 klas warszawskiego II gimnazjum rosyjskiego i uzyskała wyższy patent nauczycielki domowej. Podczas nauki w gimnazjum pobierała prywatną naukę języka polskiego, historii i geografii. W dalszych latach dokształcała się na kursach uzupełniających

¹ Bliższe dane na ten temat patrz: Z. Lubaszewski, *Samorząd miasta Chełma w latach 1918–1939. Struktura i działalność*, w: *Rocznik Chełmski*, t. 8, Chełm 2002, s. 37-53; P. Kiernikowski, *Miasto Chełm w okresie międzywojennym (1918–1939)*, Chełm 2007; W. Sulimierski, *Oświata i życie kulturalno-społeczne Chełma w latach 1864–1939*, Chełm 2008, s. 41-51.

² Wielu historyków regionalnych (łącznie z autorem) podało błędną datę zburzenia – wrzesień 1939 r.

w czasie wakacji w Krakowie. Przez pewien czas prowadziła własną pensję w Łowiczu. Następnie była nauczycielką w szkołach fabrycznych w Niwce i w Sosnowcu. Wywieziona w głąb Rosji, w latach 1914–1918 była nauczycielką w Ławraostrowie i Połocku. Po powrocie do Polski od 1 września 1918 r. została zaangażowana do dwuklasowej szkoły elementarnej w Sawinie (gm. Bukowa) w pow. chełmskim. Wizytowana 12 listopada 1918 r. i 28 maja 1919 r. przez inspektora szkolnego – Zygmunta Podgórskiego w Sawinie wykazała się „pracą sumienną i gorliwą oraz dużą dbałością o szkołę i porządek w niej”. Dlatego też 1 sierpnia 1919 r. otrzymała propozycję objęcia funkcji kierowniczej w pięciooddziałowej szkole żeńskiej im. Stanisława Staszica w Chełmie. Wkrótce jednak (1 września 1919 r.) objęła kierownictwo szkoły kolejowej. W 1921 r. zaliczona została przez MWKOP do kategorii nauczycieli wykwalifikowanych. Z powodu choroby serca przeszła w 1931 r. na emeryturę po 35 latach pracy zawodowej.

W ocenach inspektorów szkolnych z lat 1920–1923 Janina Szmidt prowadziła szkołę bardzo dobrze, zaś w roku szkolnym 1919/20 szkoła kolejowa była najlepiej prowadzoną szkołą w okręgu³. Dodajmy, że pani Szmidt w 1925 r. uzyskała nominację na kierownika stałego szkoły siedmioklasowej. Istotnym faktem do wspomnienia w tym miejscu jest również fakt, że w 1929 r. została ona odznaczona Medalem Dziesięciolecia Odzyskanej Niepodległości.

Niestety nie zachowały się dane o pozostałych nauczycielach z okresu prowadzenia szkoły przez zarząd kolejowy. Wiadomo jedynie, że katechetą w tej szkole był ks. Wacław Adamski, a jedną z nauczycielek od 1 września 1919 r. do 1924 r. była Janina Juzwówna⁴.

3. Ochronki (freblówki) dla dzieci kolejarzy

Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych, w którym prezesem Komisji Kulturalno-Oświatowej był Stanisław Gutt, uruchomił w 1928 r. w ramach działalności statutowej związku ochronkę (w formie „freblówki”). Mieściła się ona w budynku

³ Ocena dokonana przez Z. Pogórskiego. Oceniający pracę 3 marca 1923 r. zastępca inspektora szkolnego – A. Stefaniak – zapisał, że Janina Szmidt „jako kierowniczka z obowiązków wywiązuje się bardzo dobrze. Szkołę prowadzi wzorowo. Wyniki pracy bardzo dobre”.

⁴ Dane w oparciu o zachowane akta osobowe w Archiwum Państwowym Oddział w Chełmie (Inspektorat Szkolny sygn. 808) oraz w oparciu o akta ogólne Inspektoratu Szkolnego – sygn. 44, 110, 176.

murowanym zbudowanym w 1913 r. w pobliżu dworca kolejowego, gdzie zajmowała 2 sale o powierzchni 52 m² oraz szatnię i korytarz (12 m²). Przy obiekcie znajdował się ogródek do zabawy dla dzieci o powierzchni 152 m². W 1928 r. uczęszczało tutaj 23 chłopców i 10 dziewczynek z rodzin kolejowych w wieku od 4–6 lat. Dzieci przebywały w ochronce od godz. 9⁰⁰ do 14⁰⁰. Odpłatność miesięczna za pobyt wynosiła 4 zł zimą i 3 zł latem⁵. W roku szkolnym 1929/30 w ochronce zapisanych było 65 dzieci z tym, że do grupy młodszej uczęszczało przez cały rok 22 dzieci (z 29 zapisanych), zaś do grupy starszej – 24 (z 36 zapisanych). Ponadto pełną opłatę za pobyt w placówce uiszczono za 30 dzieci, a ulgową za ośmioro. Z kolei całkowicie zwolniono z opłat 8 osób, co było możliwe dzięki subsydiom otrzymanemu z Magistratu w kwocie 2490 zł (przy wpływach z opłat – 680 zł)⁶. Ślady istnienia ochronki kończą się w 1931 r., kiedy to uczęszczało do niej 21 dzieci (w tym 11 chłopców i 10 dziewczynek).

Funkcję kierowniczką placówki pełniła Zofia Zomberówna, która ukończyła cztery klasy gimnazjum w Lublinie. Potem w 1923 r. zakończyła także w Lublinie trzyletni kurs ochroniarski Marii Papieskiej⁷.

Ponadto przy ul. Bohdanowicza 2 uruchomione zostało przedszkole prowadzone przez „Rodzinę Kolejową”. Placówka mieściła się w wynajętym drewnianym obiekcie (zbudowanym w 1927 r.) i zajmowała 3 pomieszczenia do zabaw o powierzchni 77 m² oraz zaplecze o powierzchni 32 m² (kuchnia, umywalnia). Do przedszkola uczęszczało 9-ciu chłopców i 10 dziewczynek (w tym jedno dziecko uiszczало opłatę ulgową). Zajęcia rozpoczęły się 16 października 1935 r. i prowadzone były w godzinach od 9⁰⁰ do 14⁰⁰. Opłata roczna za pobyt w przedszkolu wynosiła 20 zł. Funkcję kierowniczką pełniła Stanisława Bogdańska⁸.

4. Wkład w życie kulturalne miasta

Działalność Związku Zawodowego Kolejarzy przybrała na sile w 1925 r. 22 listopada tegoż roku rozpoczęła swoją działalność

⁵ Odpłatność za dzieci kolejarzy niebędących członkami Związku była o 1 zł wyższa.

⁶ Na koszty prowadzenia ochronki składały się: pensja kierowniczką – 2160 zł, opał i światło za jej mieszkanie – 200 zł, wynagrodzenie woźnej (p. Mazurkiewiczowi) – 360 zł, opłata za lokal i jego opał – 390 zł, wydatki różne – 60 zł.

⁷ W Chełmie na przestrzeni dwóch lat działała również Kolejowa Szkoła Frebłowska prowadzona przez Władysławę Zarębską, o której brak bliższych danych.

⁸ Na ten temat patrz też: P. Kiernikowski, *Miasto Chełm...*, op. cit., s. 170-175.

biblioteka związkowa. W 1926 r. w sali Klubu Kolejowego nieopodal dworca powstał Amatorski Zespół Teatralny, który nabrał szczególnego znaczenia w 1928 r., gdy został włączony do Sekcji Dramatycznej Kolejowego Przysposobienia Wojskowego i nawiązał współpracę z teatrami Polskiego Klubu Społecznego i garnizonowym Kolejowym Przysposobieniem Wojskowym. Kierownikiem artystycznym Zespołu był Naczelnik Biura Dochodów – Bronisław Dziedziczka, który dla zwiększenia zasięgu swojego oddziaływania otrzymał do dyspozycji parowóz i dwa wagony.

Ciekawe są wspomnienia Aleksandra Chwedczuka, reżyserującego początkowo gościnnie spektakle teatralne (kierownik zespołu teatralnego 7 p.p.). Wzmiankował, że: „rozpoczęliśmy działalność jako Kolejowy Teatr Objazdowy. Objęźdzaliśmy swoim pociągiem teren całego województwa, przyjeżdżaliśmy na określone miejsce rano, odbywaliśmy próby, a wieczorem dawaliśmy czasem nawet dwa spektakle”⁹. W latach 1926–1937 zespół wystawił co najmniej 11 sztuk teatralnych¹⁰. Reżyserami widowisk byli: Władysław Pasek, Regina Sułkowska i Marian Ukleja¹¹, zaś dekoracje przygotowywali: K. Kusiak i Władysław Ukleja.¹²

Powstałe 6 grudnia 1928 r.¹³ Kolejowe Przysposobienie Wojskowe, którego siedziba mieściła się przy ul. Bydgoskiej 25, miało na celu szerzenie pracy kulturalno-oświatowej oraz dążenie do wyrobienia społecznego i obywatelskiego kolejarzy. Jedną z jego form działalności była organizacja dla członków kursów wieczorowych, umożliwiających otrzymanie świadectwa ukończenia szkoły średniej. Ugrupowanie zrzeszało w październiku 1929 r. 90 członków i posiadało własną świetlicę w Domu Kolejowym. Jego pierwszym prezesem był Stanisław Raszu.

Poza wspomnianą wyżej Sekcją Dramatyczną przy KPW działały również następujące sekcje: muzyczna, odczytowa i sportowa. Przy Sekcji Muzycznej zorganizowano kolejową orkiestrę dętą pod batutą tamburmajora F. Ulatowskiego. O poziomie jej występów niech świadczy fakt, że na Okręgowych Zawodach Eliminacyjnych Orkiestr Dętych KPW w Radomiu zdobyła ona drugie miejsce.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Patrz: W. Sulimierski, *Oświata i życie...*, op. cit., s. 167.

¹¹ Gościnnie spektakle reżyserowała także Jadwiga Korczakowska-Orcza, która była też aktorką.

¹² O działalności teatralnej patrz również: P. Kiernikowski, *Miasto Chełm...*, op. cit., s. 327.

¹³ Data powstania KPW zanotowana przez Waldemara Kozłowskiego – 1923 r. – jest błędna (patrz: W.A. Kozłowski, *Dzieje kultury fizycznej na Ziemi Chełmskiej: historia – fakty – wspomnienia*, Chełm 1994, s. 48).

Z inicjatywy kierowanej przez J. Fałkowskiego Sekcji Odczytowej w latach 1930–1933 podjęto cykl odczytów poświęconych historii Polski oraz wiedzy o świecie i Polsce współczesnej.

Wielokierunkową działalność podejmował Klub Sportowy kierowany w początkowym okresie przez Sielickiego. W latach 1929–1936 w ramach tego działu zorganizowano następujące sekcje: piłki nożnej, siatkowej, koszykowej, a także sekcję strzelecką, lekkiej atletyki, narciarską, łyżwiarską, hokeja na lodzie, tenisa stołowego oraz gier świetlicowych¹⁴. W 1933 r. przekazano do użytku publicznego bardzo dobrze urządzone boisko.

Licząca 24 osoby drużyna piłki nożnej uczestniczyła w rozgrywkach lubelskiej klasy „B”. Jednym z zasłużonych dla sportu chełmskiego działaczy tej drużyny był Zygmunt Berezecki. W 1934 r. Klub Sportowy był organizatorem Głównych Zawodów Sportowych w piłce koszykowej¹⁵.

Najlepszymi zawodnikami w sekcji lekkoatletycznej byli natomiast: Edward Górecki (rzut kulą i oszczepem), Zygmunt Lachman (skok wzwyż) oraz biegaczki (Anna Izdebska i Janina Maziarz).

Warto tutaj nadmienić, że wspomniany wyżej Jan Grzela, współzałożyciel i pierwszy instruktor ruchu sokolniczego na ziemi chełmskiej, a następnie powołanego w końcu 1924 r. Klubu Kolarskiego Towarzystwa Cyklistów, wchodził w skład kadry narodowej w tej dyscyplinie sportu. Zajął on pierwsze miejsce na zawodach kolarskich KPW Okręgu Radom w dniu 12 VII 1936 r.

* * *

Reasumując, należy podkreślić znaczący wkład środowiska kolejarskiego w życie miasta. Szkoda tylko, że jest on zapomniany bądź znany jedynie fragmentarycznie. Wydaje się, że nastąpił odpowiedni moment, aby pomyśleć o aktywizacji środowiska kolejarskiego i utworzenia przy współudziale władz miejskich izby tradycji (a może nawet muzeum) przybliżającej to zagadnienie chełmianom.

¹⁴ Podaję za: Ibidem, s. 49.

¹⁵ Upamiętnia to wydarzenie wydany medal okolicznościowy. Ibidem, s. 58.

Summary

The participation of railway workers in political, educational and cultural life of Chelm in the years 1919–1939

The work touches on the problem of railway workers' participation in Chelm's social and cultural life from 1919 to 1939. First of all, the author points to the discussed work group's engagement in the structures of the municipal government and acting in those structures on behalf of the Polish Socialist Party. They are credited by the author with the resuming of "Dyrekcja" district construction and the renovation of Lubelska Street, which are said to have been projects of their own initiative.

The next part of the work describes the railway's educational facilities in Chelm. Presented within are the profiles of two teachers – Mrs. Janina Szmidt and Mrs. Zofia Zomberowna who greatly contributed to the intellectual development of railway workers' families. Moreover, touched upon was the issue of efforts made in the fields of culture and sports. The Railway Workers' Amateur Theatre's existence was noted and furthermore, the author provides information about evening courses, which allowed participants to achieve secondary school education, and the existence and activity of sports sections and the brass orchestra.

Stefan Dmitruk

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

Pielgrzymowanie koleją, czyli pielgrzymki ludności prawosławnej z Chełma do Kijowa i Poczajowa w latach 80. XIX w.

W II połowie XIX w. kolej – podobnie jak dziś – umożliwiała przewóz towarów i osób. Jednym z mniej znanych epizodów w dziejach kolejnictwa chełmskiego było wykorzystanie linii kolejowej z Siedlec do Brześcia i Kowla, z Chełma do Kowla oraz z Kowla do Kijowa do organizowania przez prawosławny wikariat lubelski diecezji chełmsko-warszawskiej pielgrzymek wiernych do sanktuariów kijowskich i Ławy w Poczajowie.

Pierwsza tego rodzaju pielgrzymka miała miejsce w 1876 r. Jednakże po raz pierwszy pątniczy wyjazd kolejowy objął w całości ludność prawosławną, zamieszkującą gubernię lubelską i siedlecką, czyli *de facto* cały wikariat lubelski, dopiero w 1879 r. Warto dodać, że Chełmski Zarząd Duchowny (dalej: CHZD) – organ zarządzający wikariatem lubelskim – organizował kolejowe pielgrzymki dla wiernych z parafii położonych na obszarze guberni siedleckiej, lubelskiej i suwalskiej.

Podstawą źródłową do opracowania interesującego nas w niniejszym artykule zagadnienia są dokumenty znajdujące się w Archiwum Państwowym w Lublinie w zespołach: CHZD (1875–1905), Chełmskie Bractwo Prawosławne (1879–1914; dalej: CHBP), Chełmsko-Warszawski Konsystorz Prawosławny (1875–1905; dalej: CHWKP), Kancelaria Gubernatora Lubelskiego (1866–1917; dalej: KGL), oraz w publikacjach w organie prasowym diecezji warszawsko-chełmskiej – „Chołmsko-Warszawskim Jeparchialnym Wiestniku” (dalej: CHWJW). Temat pielgrzymek kolejowych do Kijowa i Poczajowa jest nieznany w literaturze przedmiotu, zaś zagadnienie budowy Nadwiślańskiej Kolei Żelaznej i jej funkcjonowania omówili Władysław Zuziak i Zygmunt Gardziński¹. Warto przy tym zaznaczyć, że praca pierwszego autora nie została oparta o analizę źródeł historycznych, o którą pokusił się Z. Gardziński.

¹ W. Zuziak, *Droga Nadwiślańska w latach 1874–1898*, w: *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 95-144; Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna i jej wpływ na rozwój Chełma*, w: *Chełm i chełmskie w dziejach*, red. Ryszard Szczygieł, Chełm 1996, s. 333-339.

Przyczyny organizowania pielgrzymek ludności prawosławnej przez wikariat lubelski diecezji chełmsko-warszawskiej są skomplikowane. W 1875 r. doszło do kasaty unii brzeskiej na terenie Chełmszczyzny i Południowego Podlasia². Wydarzenie to doprowadziło do powstania trudnej sytuacji wyznaniowej na terenie wikariatu. Wśród znacznej części wiernych pojawiła się postawa oporu wobec powrotu do prawosławia, chęć konwersji na katolicyzm oraz nasiliły się wyjazdy ludności do Krakowa lub innych parafii katolickich w Galicji celem przyjęcia chrztu, sakramentu spowiedzi i Eucharystii w obrządku grecko-katolickim. Ponadto okres ten charakteryzuje udzielanie przez kapłanów rzymsko-katolickich posług byłym unitom, rozwój rzymsko-katolickich bractw różańcowych zasilanych przez dawnych unitów i podejmowanie misji przez katolickich zakonników na obszar guberni siedleckiej, co miało miejsce w 1877 r.³

Szczególnie skomplikowana sytuacja wyznaniowa wystąpiła na terenie 38 prawosławnych parafii w obrębie dekanatów: radzyńskiego, sokołowskiego i konstantynowskiego, znajdujących się w guberni siedleckiej oraz 6 parafiach położonych na terenie guberni lubelskiej⁴. W związku z tym prawosławna diecezja chełmsko-warszawska przystąpiła do przeprowadzenia misji wewnętrznej. Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie tego zadania był CHZD, dlatego też w grudniu 1879 r. powstało Bractwo Przenajświętszej Bogurodzicy w Chełmie (dalej: CHBP), zaś rok później rozpoczęto prace nad statutem misji wewnętrznej⁵. Jednym z elementów działalności misyjnej, oprócz zainicjowanych przez CHBP: działalności wydawniczej, prowadzenia z biegiem czasu placówek szkolnych, powołania do życia instytucji naukowych, akcji materialnego wspierania parafii⁶; stały się pielgrzymki z wykorzystaniem nowoczesnego środka komunikacji, czyli linii kolejowych. Stosunko-

² Szerzej na temat kasaty unii brzeskiej i jej konsekwencji: J. Lewandowski, *Na pograniczu. Polityka władz państwowych wobec unitów Chełmszczyzny i Podlasia (1772–1875)*, Lublin 1996, s. 93-122; H. Dylągowa, *Dzieje Unii Brzeskiej (1596–1996)*, Olsztyn 1996, s. 113-157; A. Mironowicz, *Kościół prawosławny na ziemiach polskich w XIX i XX w.*, Białystok 2005, s. 49-54; I. Smolicz, *Istoria Russkoj Cerkwi. 1700–1917*, t. VIII, Czast' wtoraja, Moskwa 1997, s. 344-346.

³ CHZD, sygn. 437 (cały poszyt); CHZD, sygn. 97 (cały poszyt); CHZD, sygn. 528 (cały poszyt); H. Dylągowa, *Dzieje Unii Brzeskiej...*, op. cit., s. 188-190.

⁴ CHWDKP, sygn. 1312, k. 1-5 v.

⁵ Tamże; CHBP, sygn. 1, k. 26-46.

⁶ CHWDKP, sygn. 287, k. 8-9; CHBP, zesp. sygn. 1, k. 17 i k. 20; CHBP, sygn. 2, k. 11; *Ukaz jego Impieratorskago Wielicestwija, Samodierzca Wsierosijskago*, w: CHWJW, 19/1882, s. 321-322; *Otczet o diejatielnosti Chołmskogo Prawosławalnago Swiato-Bogorodickago Bratstwa za istiekszij 1881/1882 (3) bratskij god*, w: CHWJW, 23/1881, s. 418; *Objawlenija i izwiestija*, w: CHWJW, 18/1883, s. 306; Modest (Strelbicki; jepiskop), *Otczet Chołmskago Prawosławalnago Swiato-Bogorodickago Bratstwa za 1879/80 (pierwyj) god jego dielatielnosti*, w: CHWJW, 22/1880, s. 370.

wo dogodne połączenia kolejowe z Kijowem i Poczajowem umożliwiły organizację takich podróży o charakterze religijnym.

Należy podkreślić, że wiernych prawosławnych zamieszkujących Chełmszczyznę i Południowe Podlasie charakteryzował silny kult Poczajowskiej Ikony Bogurodzicy i św. Hioba Poczajowskiego, zaś Ławra Poczajowska była od dawna centrum pielgrzymkowym Rusinów. Dodatkowo monaster zajął się działalnością misyjną wśród mieszkańców Wołynia, Galicji i Chełmszczyzny⁷. Z kolei w Kijowie już w XI w. ukształtował się prawosławny monastycyzm dzięki działalności św. Antoniego Pieczerskiego – założyciela Ławry Kijowsko-Pieczerskiej, którego relikwie spoczęły na terenie kijowskiego monasteru⁸. Oba ośrodki monastyczne pełniły dużą rolę w życiu religijnym wyznawców prawosławia zamieszkujących południowo-zachodnie krańce Rosji. Dodatkowo działalność misyjna monasterów mogła wpłynąć na postawę wiernych dopiero co przyjętych do prawosławia w 1875 r., wzmocnić pozycję cerkwi prawosławnej w prowadzonej działalności misyjnej na terenie guberni siedleckiej i lubelskiej oraz ukazać piękno prawosławnych świątyń i nabożeństw.

Pierwszą kolejową pielgrzymkę do Kijowa i Poczajowa zorganizowano w 1876 r. Na ten cel generał-gubernator warszawski – Paweł Kotzebue (1874–1880) – przeznaczył 1000 rubli. Ostatecznie w czerwcu 1876 r. 36 wiernych z parafii położonych w guberni siedleckiej wyjechało do wspomnianych miejsc pielgrzymkowych pod opieką dziekana bialskiego ks. Mikołaja Liwczaka. W trakcie peregrynacji za przekazane pieniądze udało się zakupić książki, broszury oraz krzyżyki i medaliki dla pielgrzymów, a także na potrzeby diecezji⁹. Trasa kolejowego przejazdu wiodła z Siedlec przez Brześć do Kowla i Kijowa, by po kilkudniowym pobycie w Ławrze Kijowsko-Pieczerskiej powrócić przez Zdołbunów, Ławrę Poczajowską i Brześć do Siedlec. Podróżowano wówczas pociągami przynależącymi do dwóch kolejowych spółek – Warszawsko-Terespolskiej¹⁰ i Południowo-Zachodniej¹¹.

⁷ Szerzej o dziejach i roli Ławry Poczajowskiej: W. Osadczy, *Święta Ruś. Rozwój i oddziaływanie idei prawosławia w Galicji*, Lublin 2007, s. 392-422; A. Mironowicz, *Kościół prawosławny w państwie Piastów i Jagiellonów*, Białystok 2003, s. 71-72; U. Pawluczuk, *Życie monastyczne w II Rzeczypospolitej*, Białystok 2007, s. 42-44; S. Żyłuk, *Rosijska Cerkwa na Wołyni (1793–1917)*, Żytomyr 1996, s. 20; I. Ohijenko, *Sujata Poczajiwskaja Ławra*, Kyiiv 2005, s. 417.

⁸ Szerzej o dziejach i roli Ławry Kijowsko-Pieczerskiej: U. Pawluczuk, op. cit., s. 23; A. Mironowicz, *Życie monastyczne w dawnej Rzeczypospolitej*, w: *Życie monastyczne w Rzeczypospolitej*, red. P. Chomik, A. Mironowicz, U. Pawluczuk, Białystok 2001, s. 29-30.

⁹ KGL, 1877: 128, k. 3-4.

¹⁰ Szerzej o Kolei Warszawsko-Terespolskiej: F. Filipek, *Kolej Warszawsko-Terespolska*, Warszawa 1972; idem, *Budowa i eksploatacja warszawsko-*

Rok później dyrekcja Kolei Nadwiślańskich przekazała bezpłatne bilety na przejazd 78 osób do Kowla i z powrotem. Według szacunków CHZD koszt pielgrzymki w 1877 r. miał wynieść 797 rubli, o czym CHZD poinformowało Konstantego Liszyna – gubernatora lubelskiego. W maju generał-gubernator warszawski – Kotzebue – przeznaczył 500 rubli na zorganizowanie kolejnej peregrynacji, zaś gubernator lubelski Konstanty Liszyn (1875–1880) przeznaczył na ten cel nieco więcej, bo 800 rubli¹². Powstała idea zorganizowania pielgrzymki z dwóch guberni – siedleckiej i lubelskiej, na rzecz której pod koniec czerwca 1877 r. naczelnik Kolei Nadwiślańskiej przekazał 8 biletów w wagonach II klasy dla 8 kapłanów i 74 bilety w wagonach III klasy dla 74 pielgrzymów udających się z Iwanogrodu (obecnie Dęblin) do Łukowa i Brześcia oraz z powrotem na przejazd składami kolejowymi¹³.

Sprawa organizacji wspólnej pielgrzymki z dwóch guberni utknęła w martwym punkcie z powodu działania bp. lubelskiego Marcelego (Popiela; 1875–1878), który na początku lipca 1877 r. zasygnalizował bardzo trudną sytuację wyznaniową na obszarze parafii położonych w guberni siedleckiej i wysunął propozycję zorganizowania pielgrzymki spośród prawosławnych mieszkańców guberni lubelskiej, która według biskupa była spokojniejszym i pewniejszym terenem dla działania cerkwi prawosławnej¹⁴.

Do sprawy powrócono jesienią 1878 r., gdy gubernator siedlecki Dymitr Moskwin (1875–1884) przypomniał o środkach przeznaczonych na pielgrzymkę – 500 rublach i na wniosek nowego bp. Modesta (Strelbickiego) władze eparchii chełmsko-warszawskiej postanowiły zorganizować ów wyjazd. CHZD określił parytet wysłanych osób. Z dekanatu hrubieszowskiego i tomaszowskiego wysyłano po 16 osób, z dekanatów biłgorajskiego, zamojskiego, krasnostawskiego po 10, z dekanatu chełmskiego – 12, oraz kapłanów: ks. Mikołaja Straszkiwicza, ks. Cyryła Chruscewicza, ks. Jana Kiriczeńskiego, ks. Eugeniusza Czajkowskiego, ks. Mirona Gumsieckiego, ks. Nestora Śladkiewicza, ks. Teofana Zarembe i ks. Piotra Wasienko. Przez miesiąc naczelnicy poszczególnych powiatów wysyłali do Kancelarii Gubernatora Lubelskiego pozwolenia na wyjazd

terespolskiej drogi żelaznej (1867–1880), w: *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 51.

¹¹ Szerzej: *Jugo-Zapadnuje Železnuje Dorogi*, w: *Železnodrožnyj transport. Enciklopedija*, N. Konarew, Moskwa 1995, s. 529. Niestety nie ma polskiego opracowania poświęconego Południowo-Zachodniemu Towarzystwu Kolejowemu, które umożliwiałoby transport towarów produkowanych na ziemiach polskich na przełomie XIX i XX w. do portów położonych nad Morzem Czarnym.

¹² KGL, 1877: 128, k. 4-11 v.

¹³ CHZD, x-350, początkowo brak paginacji.

¹⁴ CHZD, x-350, k. 16-18.

poszczególnych wiernych do miejsc pielgrzymkowych. W styczniu 1879 r. poinformowano generał-gubernatora warszawskiego o przekazaniu biletów przez dyrekcje Kolei Nadwiślańskich i Południowo-Zachodnich, zaś w marcu ustalono termin wyjazdu na 4 kwietnia 1879 r.

I tak, pierwsza pielgrzymka z guberni lubelskiej odbyła się między 4 a 13 kwietnia 1879 r. Odwiedzono wówczas cerkwie w Kijowie i Ławrze Kijowsko-Pieczerskiej. Otrzymano od dyrekcji kolei 8 biletów II klasy i 74 bilety III klasy. Udano się na pielgrzymkę pociągiem z Chełma do Kowla, a następnie z Kowla do Kijowa, a później tą samą trasą odbyto drogę powrotną. Po zakończeniu pielgrzymki stosowną relację sporządził dla prasy ks. Eugeniusz Czajkowski z parafii w Pawłowie, zaś ks. Mikołaj Straszkievicz opracował raport, który przekazał do CHZD. Ostatecznie wydano na pielgrzymkę 437 rubli i 62 kopiejki¹⁵.

W latach 1880, 1882 i 1883 pielgrzymki kolejowe wiernych prawosławnych organizowano z terenu guberni siedleckiej. Ich trasy przebiegały podobnie jak szlak pierwszej pielgrzymki z 1876 r.¹⁶. Niestety nie zachowały się dokumenty, które odpowiedziałyby na pytanie, czy taka podróż odbyła się również w 1881 r. Między rokiem 1884 a 1888 miały miejsce wyjazdy do Kijowa i Poczajowa prawosławnych mieszkańców zamieszkujących parafie położone na obszarze guberni siedleckiej, lubelskiej oraz suwalskiej. Jechano wówczas pociągami z Chełma do Kowla, a następnie do Kijowa i Zdołbunowa k. Poczajowa, by następnie powrócić przez Kowel do Chełma¹⁷. Wyjazdy wiernych wspomniane powyżej były w sensie organizacyjnym podobne do peregrynacji z 1879 r.

Pielgrzymki kolejowe trwały zazwyczaj kilka dni. Z reguły wyruszano w kwietniu lub w maju danego roku¹⁸. Podczas podróży pociągiem pielgrzymujący śpiewali nabożne pieśni, czytali modlitwy, a duchowni przybliżali im różne zagadnienia religijne. W czasie pielgrzymek do Kijowa wierni udawali się do Ławry Kijowsko-

¹⁵ Ibidem, k. 1v-69; KGL, 1877: 128, k. 37-56.

¹⁶ CHZD, sygn. 780 (cała); CHZD, sygn. 845; CHZD, sygn. 967 (cała).

¹⁷ CHZD, sygn. 1064 (cała); CHZD, sygn. 1103; CHZD, sygn. 1199 (cała); CHZD, sygn. 1304 (cała); CHZD, sygn. 1397 (cała).

¹⁸ KGL, sygn. 1877: 128, k. 41-52; KGL, sygn. 1886: 136, k. 1; KGL, sygn. 1887: 132, k. 1v; CHZD, sygn. 967, brak paginacji; CHZD, sygn. x-350, k. 21; CHZD, Sygn. 735, brak paginacji; CHZD, sygn. 845, brak paginacji; CHZD, 967, brak paginacji; CHZD, 1062, brak paginacji; CHZD, 1199, brak paginacji; CHZD, 1304, brak paginacji; CHZD, 1397, brak paginacji; A.B., *Otjezd pałomnikow iz Chołma w Kijew*, w: CHWJW, 10/1888, s. 117; T. Tracz, *Pałomnichestwo w Kijew i Poczajew iż Ljublinskoj i siedleckoj gubernii w maje 1884 goda*, w: CHWJW, 13/1884, s. 208; F. Gerbaczewskij (ks.), *Putieszestwije pałomnikow iż Siedleckoj i Ljublinskoj gubernii na pokłonenije poczajewskim i Kijewskim swiatyniam*, w: CHWJW, 17/1888, s. 276-278; CHWJW, 19/1888, s. 312-314.

Pieczerskiej, gdzie byli lokowani w pokojach gościnnych monasteru. Podczas pobytu w Ławrze uczestnicy pielgrzymki adorowali ikony oraz relikwie, uczestniczyli w nabożeństwach i spotykali się ze zwierzchnikami bądź wikariuszami metropolii kijowsko-halickiej oraz mnichami zamieszkującymi monaster. W Kijowie zwiedzano także klasztor św. archanioła Michała, w którym adorowano relikwie św. Barbary oraz udawano się do kijowskich cerkwi – tzw. „Cerkwi dziesiętnej”, cerkwi pw. św. Andrzeja Apostoła, odwiedzano Wydubicki Monaster położony nad brzegiem Dniepru – miejscu, gdzie zgodnie z cerkiewną tradycją przyjął chrzest książę Włodzimierz Wielki w 988 r. Z Kijowa udawano się do Zdołbunowa i przejeżdżano pociągiem do Radziwiłłowa, a następnie do Rudna, skąd pieszo przemieszczano się do Ławry Począjowskiej. Tam zapoznawano się z dziejami monasteru, adorowano świętości klasztoru – Odcisk Stopy Bogurodzicy, relikwie św. Hioba Począjewskiego, pieczarę, gdzie wybiło źródło z uzdrawiającą wodą, a także uczestniczono w nabożeństwach monasterskich. Z Począjowa trasą kolejową udawano się do Chełma. Na zakończenie pielgrzymki duchowieństwo opiekujące się wiernymi celebrowało nabożeństwo dziękczynne (cs. *molebień*) za odbytą pielgrzymkę przed Chełmską Ikoną Bogurodzicy. Po zakończeniu peregrynacji wyznaczeni przez wikariusza lubelskiego kapłani pisali sprawozdania do CHZD oraz drukowali relacje w diecezjalnym organie prasowym – CHWJW¹⁹.

Dotacje na organizację pielgrzymek CHZD otrzymywało ze środków finansowych generał-gubernatora warszawskiego, który przekazywał pieniądze do kancelarii gubernatorów – siedleckiego i lubelskiego. Pierwsza dotacja – w 1876 r. – wynosiła 1000 rubli, zaś od 1879 r. przekazywano po 500 rubli²⁰. Ponadto w jednym przypadku – w 1881 r. – proboszcz parafii Uhańsk – ks. Eugeniusz Kuczyński – zwrócił się z prośbą o dofinansowanie 6 biletów kolejowych z kasy Prawosławnego Bractwa Bogurodzicy w Chełmie²¹.

Łącznie między 1876 a 1888 r. w pielgrzymkach do Kijowa i Począjowa uczestniczyło 952 osoby, z czego 597 osób mieszkało w guberni siedleckiej, 305 zamieszkiwało gubernię lubelską, a 50 –

¹⁹ *Pałomnichestwo w Kijew i Począjew iz Podljasija*, w: CHWJW, 18/1883, s. 307-309; T. Tracz, *Pałomnichestwo w Kijew i Począjew iz Ljublinskoj i siedleckoj gubernii w maju 1884 goda*, w: CHWJW, 13/1884, s. 208-210; *Pałomnichestwo iz Chołma w Kijew i Począjew*, w: CHWJW, 21/1885, s. 312-313; *Pałomnichestwo w Kijew iz Chołma*, w: CHWJW, 9/1887, s. 143; *Pierebywanije chołmskich pałomnikow w Kijewie*, w: CHWJW, 10/1887, s. 159-160.

²⁰ KGL, 1877: 128, k. 3-4; KGL, 1884: 115, k. 3v.; CHZD, sygn. 845, brak paginacji; CHZD, sygn. 967, brak paginacji; CHZD, sygn. 1062, brak paginacji; CHZD, sygn. 1103, brak paginacji; CHZD, sygn. 1199, brak paginacji; CHZD, 1304, k. 27; CHZD, sygn. 1397, brak paginacji.

²¹ CHBP, sygn. 33, k. 20-21.

gubernię suwalską. Opiekę duchowną sprawowało nad nimi 79 kapłanów. Szczegółowe dane dotyczące liczebności pielgrzymów i kapłanów przedstawiają dwie tabele zamieszczone poniżej.

LATA	1876	1879	1880	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	RAZEM
Gubernia siedlecka - dekanaty:											
sokołowski			20								20
konstantynowski			20		50		10	12		10	102
radzyński			20				10			15	45
białski I			10			10		10		15	45
białski II					20			10		15	45
włodawski I						20	20		15		55
włodawski II							20		15		35
hrubieszowski I		16				10	15			10	51
hrubieszowski II							15			10	25
siedlecki					10		10	8		10	38
RAZEM	36	16	70	100	80	40	100	40	30	85	597
Gubernia lubelska - dekanaty:											
zamojski		10				20	15	15		10	70
biłgorajski		10					10	5	20		45
tomaszowski I		16				10	10		10		46
tomaszowski II							10		10		20
lubelski							10	10	5	3	28
chełmski I						10	20	8	4		42
chełmski II		12					15	2	5		34
krasnostawski		10				10					20
RAZEM		58				50	90	40	54	13	305
Gubernia suwalska							10	20	20		50
RAZEM	36	74	70	100	80	90	200	100	104	98	952

Tab. 1. Liczebność wiernych (powyżej) i kapłanów (poniżej) uczestniczących w kolejowych pielgrzymkach w latach 1876–1888²².

LP	Rok pielgrzymki	Liczba kapłanów
1	1876 r.	1
2	1878 r.	8
3	1879 r.	8
4	1880 r.	12
5	1882 r.	12
6	1883 r.	8
7	1884 r.	8
8	1885 r.	6
9	1886 r.	6
10	1887 r.	5
11	1888 r.	5
	RAZEM:	79

Tab. 2. Liczba kapłanów uczestniczących w pielgrzymkach kolejowych z Chełma do Poczajowa w latach 1876–1888²³.

²² Tabela 1 sporządzona na podstawie: KGL, sygn. 1877: 128, k. 41-52; KGL, sygn. 1886: 136, k. 1; KGL, sygn. 1887: 132, k. 1v; CHZD, sygn. 967, brak paginacji; CHZD, sygn. x-350, k. 21; CHZD, sygn. 735, brak paginacji; CHZD, sygn. 845, brak paginacji; CHZD, sygn. 967, brak paginacji; CHZD, sygn. 1062, brak paginacji; CHZD, sygn. 1199, brak paginacji; CHZD, sygn. 1304, brak paginacji; CHZD, sygn. 1397, brak paginacji.

W trakcie analizy kwestii, będących przedmiotem wywodu w niniejszym tekście, nasuwa się pytanie, jakim taborem kolejowym podróżowano do Kijowa i Poczajowa. Na trasie Warszawa – Kowel, jak twierdzi Zygmunt Gardziński, miały kursować: 1 pociąg pocztowy, 1 osobowo-towarowy, 4 towarowe, 2 wojskowe²⁴. Pierwszy rozkład jazdy przewidywał kursowanie pociągu towarowo-osobowego. Pociąg wyjeżdżał z Lublina o 21⁰⁹, a o 2⁰⁶ docierał do Kowla²⁵. W Chełmie i w Kowlu wybudowano stacje kolejowe III klasy, zaś na całej linii było 27 stacji różnych klas, na których zatrzymywały się pociągi²⁶. Z opisu pielgrzymek zamieszczanych na łamach CHWJW wynika, że w 1884 r. pociąg wyruszał z Chełma ok. godziny 22²⁷. A zatem rozkład jazdy został zmieniony w stosunku do pierwszych kursów pociągów z roku 1876, czyli momentu, kiedy uruchomiono linię kolejową Chełm – Kowel. Z opisu wspomnianej pielgrzymki wynika natomiast, iż w Kowlu przesiadano się na pociąg do Kijowa, po kilku dniach jechano do Zdołbunowa, a następnie udawano się do Poczajowa. Po pobycie w Ławrze Poczajowskiej wyruszano w drogę powrotną pociągiem relacji Zdołbunów – Chełm²⁸.

W 1877 r. Kolej Warszawsko-Terespolska zakupiła w rosyjskiej Fabryce Zigla 4 parowozy typu 1-2-0 serii Zm (ryc. 1). Parowóz Zm mógł osiągnąć prędkość 73 km/h²⁹. Takie same 4 parowozy, będące własnością Kolei Nadwiślańskiej, kursowały na torach między Chełmem a Kowelem. Najprawdopodobniej lokomotywy obsługiwały linię kolejową Siedlce – Brześć. Z kolei drugim modelem wyprodukowanym przez Fabrykę Zigla i zakupionym w 1874 r. z przeznaczeniem do ruchu pasażerskiego na trasie Nadwiślańskiej Kolei był model parowozu typu 1-2-0 serii Zk, który mógł jechać z prędkością 86 km/h³⁰.

²³ Tabela 2 sporządzona w oparciu o informacje zawarte w: CHZD, sygn. 967, brak paginacji; CHZD, sygn. x-350, k. 21; CHZD, sygn. 735, brak paginacji; CHZD, sygn. 845, brak paginacji; CHZD, 967, brak paginacji; CHZD, sygn. 1062, brak paginacji; CHZD, sygn. 1199, brak paginacji; CHZD, sygn. 1304, brak paginacji; CHZD, sygn. 1397, brak paginacji.

²⁴ Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna...*, op. cit., s. 336.

²⁵ Ibidem.

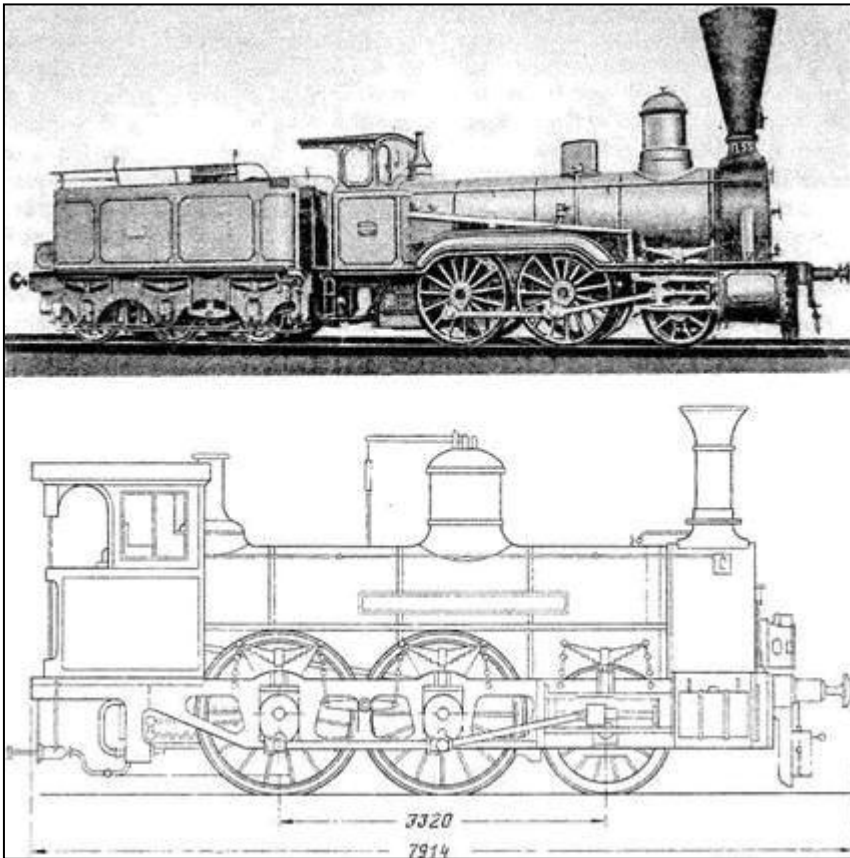
²⁶ Ibidem.

²⁷ T. Tracz, *Pałomnichestwo w Kijew i Poczajew iz Ljublinskoj i siedleckoj gubernii w maje 184 goda*, w: CHWJW, 13 / 1884, s. 208-210.

²⁸ Ibidem.

²⁹ W.A. Rakow, *Lokomotywy otcieczestwiennych żelieznych dorog. 1845–1855*, Moskwa 1895, s. 97.

³⁰ Ibidem, s. 99-100.



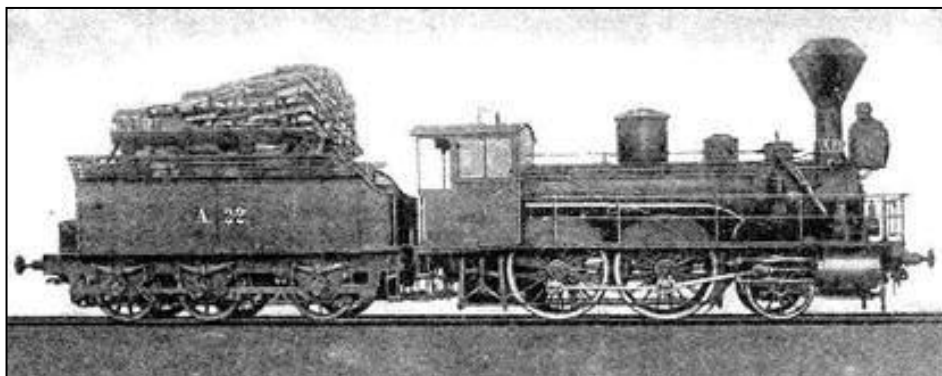
Ryc. 1. Parowóz typu 1-2-0 model Zm³¹.

Towarzystwo Południowo-Zachodnich Kolei obsługujących połączenie od 1868 r. na linii Kijów – Brześć kursowało 20 parowozów typu 1-2-0 serii A, które wyprodukowała rosyjska Malcewska Fabryka Parowozów w Ljudinowie (gubernia kałużska; ryc. 2). Mogły one osiągnąć prędkość prawie 81 km/h³². Towarzystwo kolejowe z siedzibą w Kijowie zakupiło w 1872 r. 39 parowozów typu 1-2-0 serii A wyprodukowane przez brytyjską firmę Shvarckopf (ryc. 4), a w 1878 r. 14 parowozów typu 0-4-0 serii K austriackiej Fabryki Lokomotyw von Hasswel (ryc. 3). Pierwszy mógł jechać z prędkością 78 km/h, a drugi – 48 km/h³³.

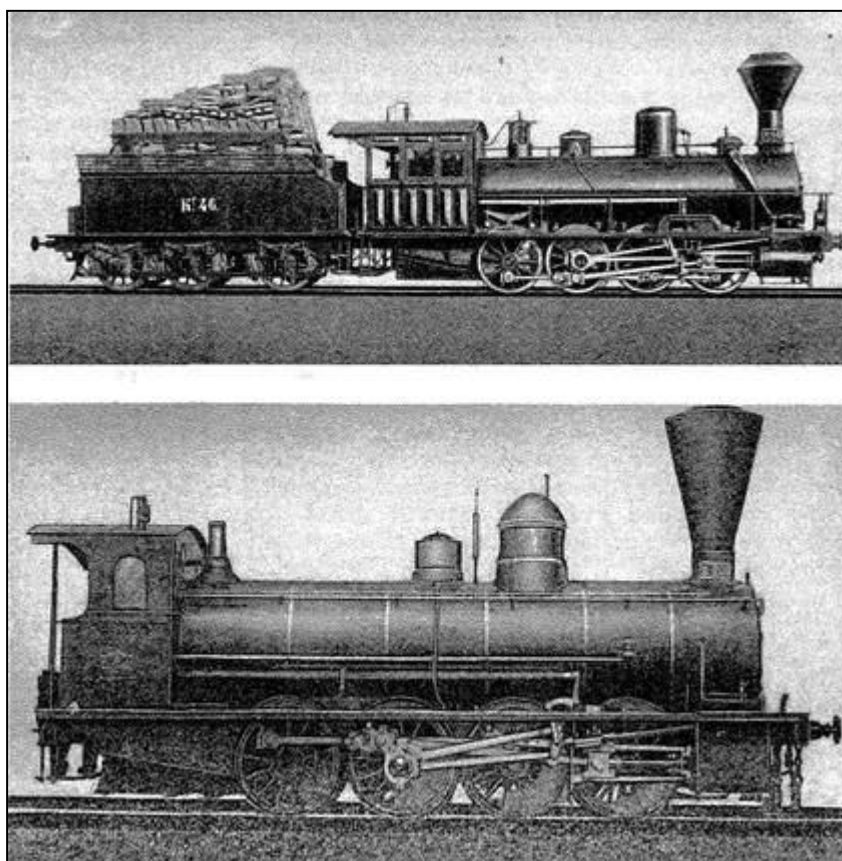
³¹ Za: Ibidem, s. 97.

³² Ibidem, s. 101.

³³ Ibidem, s. 83 i 106.



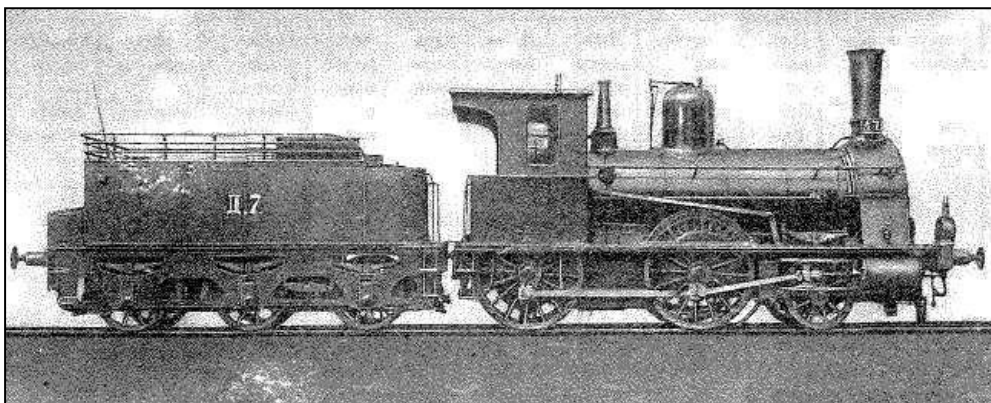
Ryc. 2. Parowóz typu 1-2-0 model A Malcewskiej Fabryki Parowozów³⁴.



Ryc. 3. Parowóz typu 1-2-0 serii A wyprodukowany przez brytyjską firmę Shvarckopf³⁵.

³⁴ Za: Ibidem, s. 101.

³⁵ Ibidem, s. 87.



Ryc. 4. Parowóz typu 1-2-0 serii D brytyjskiej firmy Shvarckopf³⁶.

Niestety nie dotarłem do opracowań w języku rosyjskim omawiających zagadnienie wagonów pasażerskich w XIX w. Marek Pisarski opisał tego typu wagony, jeżdżące na trasie Nadwiślańskich Kolei, następująco: „Wagony osobowe klasy 3 były drewniane, odkryte, z poprzecznymi twardymi siedzeniami. Pasażerowie klasy 2 podróżowali wagonami krytymi, oszklonymi, zamykanymi, z miękkimi siedzeniami”³⁷.

Istotną rolę w organizacji pielgrzymek kolejowych odgrywała Dyrekcja Towarzystwa Kolei Południowo-Zachodnich oraz Dyrekcja Towarzystwa Kolei Nadwiślańskiej, która już w czerwcu 1877 r. przekazała 8 bezpłatnych biletów na przejazd wagonami II klasy i 74 bilety na przejazd wagonami III klasy z Puław i Łukowa do Brześcia oraz na podróż powrotną taką samą trasą³⁸. Łącznie dwa organy zarządzające towarzystwami przekazały 154 bilety w wagonach II klasy i 1600 biletów w wagonach III klasy.

W podziękowaniu za działalność na rzecz rozwoju prawosławia w wikariacie lubelskim prezes Towarzystwa Południowo-Zachodnich Kolei Jan Wyszniegradzki w piątym roku działalności CHBP (1883/1884) został honorowym członkiem organizacji³⁹.

³⁶ Ibidem, s. 106.

³⁷ M. Pisarski, *Koleje Polskie 1842–1972*, Warszawa 1974, s. 38.

³⁸ KGL, 1877: 128, k. 23.

³⁹ Modest (bp), J. Goszowskij (ks.), *Otczet o diejateljnosti Chołmskogo Prawosławalnago Swiato-Bogorodickago Bratstwa, sostojaszczago pod Wysoczajszym Jego Impieratorskago Wieliczestwa pokrowitelstwom, za 1883/1884 (piatyy) bratskij god*, w: CHWJW, 20/1884, s. 295.

ROK	Bilety w wagonach II klasy	Bilety w wagonach III klasy
1876 (a), (c)	16	74
1879 (d)	16	148
1880 (a)	24	140
1882 (d)	12	100
1883 (a)	16	160
1884 (d)	16	270
1885 (d)	12	200
1886 (d)	12	100
1887 (b)	20	208
1888 (b)	10	200
RAZEM:	154	1600

Rozwinięcie oznaczeń:

- (a) bilety na trasie Brześć – Kijów – Zdołbunów – Brześć (Dyrekcja Południowo-Zachodnich Kolei);
- (b) bilety na trasie Kowel – Kijów – Zdołbunów – Kowel (Dyrekcja Południowo-Zachodnich Kolei) i bilety na trasie Chełm – Kowel – Chełm (Dyrekcja Kolei Nadwiślańskich);
- (c) bilety na trasie Dęblin – Łuków – Brześć – Łuków – Iwangorod (Dyrekcja Kolei Nadwiślańskich);
- (d) bilety na trasie Chełm – Kowel – Chełm (Dyrekcja Kolei Nadwiślańskich).

Tab. 3. Liczba biletów przekazanych przez Dyрекcję Południowo-Zachodnich Kolei i Dyрекcję Kolei Nadwiślańskich na trasie Chełm-Kowel⁴⁰.

Konkludując, połączenia kolejowe z Chełma do Kowla i dalej do Kijowa umożliwiły nie tylko transportowanie towarów oraz przemieszczanie się ludzi, ale także zostały wykorzystane przez rosyjską cerkiew prawosławną do przeprowadzenia misji wewnętrznej wśród wiernych zamieszkujących wikariat lubelski. Z analizowanego materiału źródłowego wynika, że kolejowe pielgrzymki objęły ludność pochodzenia wiejskiego i były początkowo organizowane spośród ludzi pochodzących z tzw. trudnych parafii. Peregrynacje, w których wierni pokonywali trasę pociągami, były prawdopodobnie organizowane również po 1888 r. Wskazuje na to publikacja w „Chołmskim Narodnym Kalendare” za 1905 r. dotycząca zasad organizowania

⁴⁰ Na podstawie: KGL, sygn. 1877: 128, k. 3-4, k. 23; KGL, sygn. 1887: 132, k. 1; CHZD, sygn. 735, brak paginacji; CHZD, sygn. x-350, k. 21; CHZD, sygn. 967, brak paginacji; CHZD, sygn. 1103, brak paginacji; CHZD, sygn. 1199, brak paginacji; CHZD, sygn. 1397, brak paginacji.

bezpłatnych pielgrzymek do Kijowa lub Poczajowa⁴¹. Nie jest wykluczone, że była to kolejna akcja o charakterze religijnym wynikająca z napiętej sytuacji w wikariacie lubelskim na początku XX w. Kwestię tę mogą przybliżyć dalsze badania nad zagadnieniem. Warto jednak dodać, że z biegiem czasu duchowni z poszczególnych kościołów zaczęli wykorzystywać bardziej nowoczesne środki transportu do organizowania ruchu pątniczego.

Summary

Pilgrimages of Orthodox people by train from Chelm to Kiev and Poczajow in 1880s

The article concerns pilgrimages of Orthodox communities living in the provinces of Lublin and Siedlce in the Polish Kingdom in 1880s. These people used railway to travel to well-known Orthodox sanctuaries in Kiev and Poczajow. On the basis of the available sources the author points out the origins of organizing the pilgrimages and shows who planned and financed them. He also presents the statistics relating to both provinces between 1876 and 1888, including the division into deaneries and presenting the number of participants and priests taking part in the pilgrimages in subsequent years.

The conclusion drawn by the author is that railway connections were used by the Orthodox church to accomplish an inland mission among people living in the provinces mentioned above. The mission concentrated on the parishes where followers were gradually losing faith and wanted to leave the Orthodox church.

⁴¹ *Prawiła ustrojstwa bezpłatnych palomniczestw w Kijew i Poczajew*, „Chołmskij Narodnyj Kalendar” za 1905 g., Chołm 1904, s. 185.

Paweł Wira

*Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie,
Delegatura w Chełmie*

Historyczne obiekty techniki kolejowej w regionie chełmskim. Próba inwentaryzacji¹

Zabytek to nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową². Wśród zdefiniowanych w ustawie rodzajów zabytków – podlegających ochronie i opiece bez względu na stan zachowania – wyszczególnione są m.in. zabytki nieruchome będące w szczególności: obiektami techniki, a zwłaszcza kopalniami, hutami, elektrowniami i innymi zakładami przemysłowymi, a także zabytki ruchome będące w szczególności: wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego³.

Zabytki techniki kolejowej wpisują się w oba wskazane powyżej rodzaje zabytków (nieruchome i ruchome), gdyż są one materialnym świadectwem postępu technicznego oraz wzbogacają w sposób istotny historię regionu, przez który przebiega linia kolejowa, a ich wartości historyczne i naukowe są bezsprzeczne.

Przedmiotem niniejszego opracowania są kolejowe zabytki techniki z terenu czterech powiatów: chełmskiego (grodzkiego), chełmskiego (ziemskiego), krasnostawskiego i włodawskiego, obejmujące aktualnie występujące materialne ślady funkcjonowania normalnotorowych linii kolejowych na odcinkach przebiegających przez wymienione powiaty. Cezurą czasową powstania zabytków jest koniec lat 50. XX w.

¹ Dziękuję Panu Wiesławowi Wojasiewiczowi z Lublina za cenne wskazówki bibliograficzne i bezinteresowne udostępnienie kopii unikalnych materiałów źródłowych.

² Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.) – art. 3, pkt 1.

³ Ibidem – art. 6 ust. 1, pkt 1, lit. e; art. 6 ust. 1, pkt 2, lit. d.

Historia kolejnictwa w regionie chełmskim rozpoczęła się wraz z oddaniem do użytku publicznego w dniu 17 sierpnia 1877 r. Kolei Nadwiślańskiej łączącej Lublin z Warszawą, a przez Chełm, Dorohusk i Kowel z Ukrainą i Rosją Centralną. Kolejnym ważnym etapem było uruchomienie w 1887 r. połączenia kolejowego Chełm – Brześć n/Bugiem (Kolej Brzesko-Chełmska). Ta strategiczna z punktu widzenia wojskowości linia połączyła Kolej Nadwiślańską z Twierdzą Brzeską. Najmłodszym z interesujących nas szlaków kolejowych jest linia Rejowiec – Bełżec, wybudowana w 1916 r. przez Austriaków w czasie działań wojennych⁴.

Wspomniane linie kolejowe były wielokrotnie unowocześniane i odbudowywane po zniszczeniach z okresu I i II wojny światowej oraz wojny polsko-sowieckiej z 1920 r. Wiele niekorzystnych zmian dla zachowania zabytków techniki przyniosły lata 80. i 90. ubiegłego wieku, związane z likwidacją trakcji parowej i z niezbędną modernizacją taboru i urządzeń technicznych. Wydarzenia te w znacznym stopniu uszczupliły oryginalną substancję szlaków kolejowych i sprawiły, że procent zachowania owych zabytków jest niewielki.

Pierwszą profesjonalną próbą zinwentaryzowania obiektów kolejowych na interesującym nas terenie było wykonanie w latach 1995–1997 na zlecenie Oddziału Towarzystwa Opieki nad Zabytkami w Chełmie serii kart ewidencyjnych zabytków architektury i budownictwa oraz kart ewidencyjnych zabytków ruchomych techniki, opracowanych według ogólnopolskich standardów Ośrodka Dokumentacji Zabytków w Warszawie⁵. Kolejnym etapem inwentaryzacji było zweryfikowanie i zaktualizowanie w latach 1997–1998 spisu zabytków architektury i budownictwa województwa chełmskiego. Opracowane dane opublikowano w formie katalogu, jednak wydany drukiem spis zabytków nie uwzględniał m.in. zabytków ruchomych techniki⁶.

⁴ Z. Gardziński, *Nadwiślańska Kolej Żelazna i jej wpływ na rozwój Chełma*, w: *Chełm i Chełmskie w dziejach*, red. R. Szczygieł, Chełm 1996, s. 336-337, 340; A. Rybak, *Dzieje Ziemi Chełmskiej. Kalendarium*, Chełm 1998, s. 121, 124.

⁵ Wykonawcą kart był Wiesław Wojasiewicz, pracownik Dyrekcji Kolejowej w Lublinie. Z uwzględnionych wówczas zabytków techniki nie istnieją już dziś 3 obiekty z Chełma, tj.: wagon osobowy serii Biy z ok. 1918 r., zestaw kołowy wagonowy, szprychowy i zderzak kolejowy wagonowy z pochwą otwartą (2 szt.). Dwa ostatnie wskazane obiekty pochodziły z początków XX w.

⁶ *Zabytki architektury i budownictwa w Polsce. Województwo chełmskie*, t. 6, Warszawa 1999. Materiały źródłowe do publikacji książkowej, tzw. karty adresowe, przechowywane są w Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie. Karty adresowe – w odróżnieniu od publikacji książkowej spisu zabytków – zawierają fotografię obiektu. Przy spisie uwzględniono obiekty wzniesione do 1945 r.

W roku 2008 na zlecenie i ze środków finansowych Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wykonano kolejną partię kart ewidencyjnych – po pierwsze – zabytków architektury i budownictwa oraz – po drugie – zabytków ruchomych techniki. Zrealizowane w ostatnich kilkunastu latach przez służbę konserwatorską i Towarzystwo Opieki nad Zabytkami prace inwentaryzacyjne, pozwoliły na rozpoznanie i zadokumentowanie większości – w tym najcenniejszych – nieruchomości i ruchomych zabytków techniki kolejowej regionu chełmskiego.

Katalog zabytków techniki kolejowej (niepełny):

Chełm – parowóz serii O149-34 z tendrem 25D49.

Chełmska „oelka” jest jedyną zachowaną lokomotywą parową w regionie⁷.

Chełm – wagon berlińskiej kolei miejskiej S-Bahn,

przebudowany na wagon gospodarczy-magazyn. Wybudowany został między rokiem 1924 a 1936. Jest to jeden ze starszych typów wagonów elektrycznej kolei miejskiej. Po zakończeniu II wojny światowej przejęty został przez ZSRR jako zdobycz wojenna i przekazany PKP w 1949 r. Po przebudowaniu z systemu zasilania biegnącą wzdłuż torów tzw. „trzecią szyną” na zasilanie z sieci trakcyjnej górnej poprzez pantografy, użytkowany był od 1951 r. na terenie Trójmiasta. Jednostka elektryczna nosiła oznaczenie EW 90 i nr 43. W latach 70. XX w. wagon wycofano z eksploatacji w związku z podwyższeniem napięcia zasilania sieci trakcyjnej PKP z 800 V na 3 kV i przebudowano na wagon gospodarczy⁸.

Oryginalne elementy konstrukcyjne wagonu to pudło wagonowe o konstrukcji stalowo-drewnianej i 2 wózki dwuosiowe. Brak jest elementów pierwotnego wyposażenia jednostki. Ogólny stan zachowania wagonu jest bardzo zły. Po wielokrotnych przypadkach dewastacji obiektu i pożarze wagon zagrożony jest całkowitym zniszczeniem.

Chełm – hydrofornia przy ul. Rampa Brzeska 6.

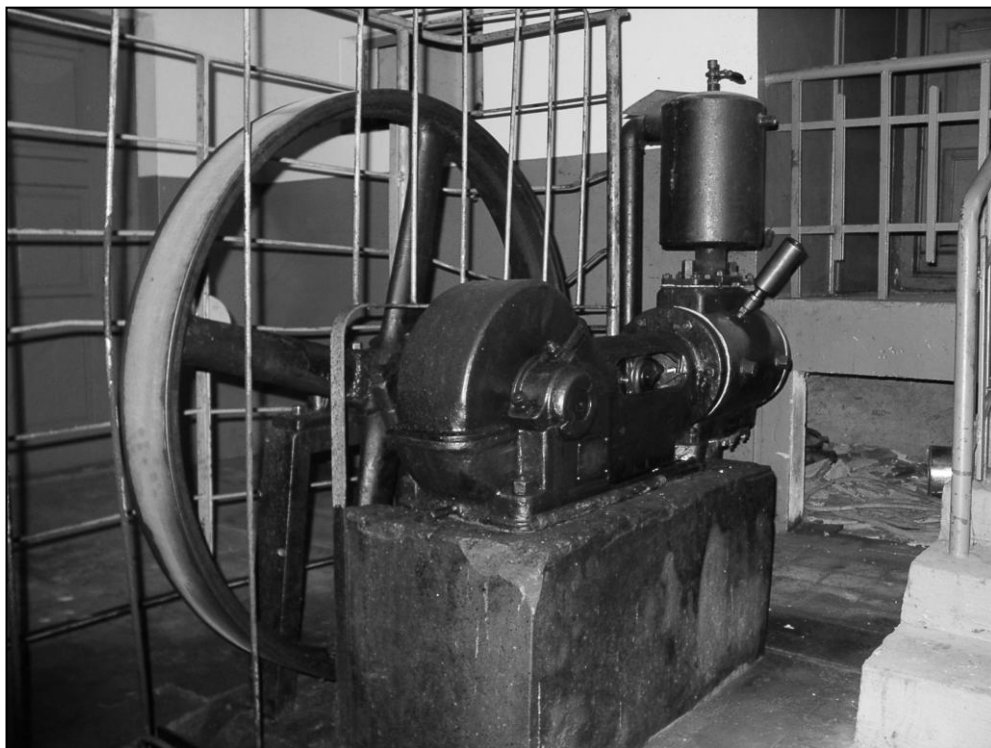
Obiekt został wybudowany najprawdopodobniej w okresie międzywojennym⁹. Wzniesiony na planie prostokąta z dwoma przybudówkami,

⁷ Historię parowozu przedstawiono w: A. Bronisz, J. Zaborowski, *Dzieje chełmskiego parowozu*, w niniejszym tomie.

⁸ *Karta ewidencyjna zabytków ruchomych techniki*, oprac. W. Wojasiewicz, Lublin 1997, AWUOZDCh; www.as.rumia.edu.pl/tt/plany/EW/.

⁹ *Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa*, oprac. J. Czerepińska, Lublin 2008, AWUOZDCh. Według autorki hydrofornia powstała na

murowany z cegły, nieotynkowany z zewnątrz, parterowy, nakryty dachem dwuspadowym (analogicznie nakryte przybudówki). Budynek mieści urządzenia techniczne, służące do zapewnienia stałego ciśnienia wody w instalacji wodociągowej. Wewnątrz hydroforni zachowanych jest sześć stalowych zbiorników ciśnieniowych (dwa o pojemności 38 m³ i cztery o pojemności 45 m³) w tym trzy z tabliczkami znamionowymi firmy Rohn Zieliński (Warszawa 1932 r.) oraz pięć oryginalnych, metalowych pieców grzewczych zapewniających zimą dodatnią temperaturę wewnątrz obiektu¹⁰.



Ryc. 1. Hydrofornia przy ul. Rampa Brzeska 6 w Chełmie – sprężarka powietrza, wyprodukowana w 2. poł. lat 30. XX w.

Wśród elementów pierwotnego wyposażenia hydroforni znajduje się ponadto tłokowa, jednocylindrowa, wolnobrotowa sprężarka powietrza o mocy 44,2 KM (okresowa)/35 KM (ciągła) wyprodukowana w II połowie lat 30. XX w. przez Zjednoczone

przełomie XIX i XX w. Przepuszczenie to jest jednak mało prawdopodobne, biorąc pod uwagę wyposażenie techniczne obiektu z lat 30. XX w.

¹⁰ Ibidem; *Ewidencje rewizji zbiorników*, zbiory Administracji Nieruchomościami PKP w Chełmie.

Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner Gamber S.A. w Krakowie (obecnie Zakład Budowy Maszyn i Aparatury im. Ludwika Zieleniewskiego S.A.). Sprężarka została zamontowana w budynku hydroforni w końcu lat 40. XX w. i służyła ona do utrzymywania poduszki powietrza w zbiornikach wody i okresowego jej uzupełniania. Napędzana była zewnętrznym silnikiem elektrycznym za pomocą przekładni pasowej płaskiej. Sprężarka powietrza została wyłączona z eksploatacji w 1998 r., po stwierdzonym odkształceniu wału korbowego. Zachowana jest w stanie oryginalnym – nie była naprawiana, nie dokonano również modernizacji ani zmian konstrukcyjnych urządzenia¹¹. To obiekt o dużej wartości historycznej, będący cennym przykładem rozwiązań konstrukcyjno-technologicznych z lat 30. ubiegłego wieku.

Hydrofornia przy ul. Rampa Brzeska 6 jest nadal czynna, chociaż ze względu na brak trakcji parowej i zmniejszone zapotrzebowanie na wodę używany jest tylko jeden zbiornik ciśnieniowy. Budynek i urządzenia zachowane są w dobrym stanie technicznym.

Chelm – parowozownia. Pierwszą parowozownię wzniesiono dla potrzeb obsługi Kolei Nadwiślańskiej. W kolejnych latach funkcjonowania chełmskiego węzła kolejowego była kilkakrotnie rozbudowywana i modernizowana. W okresie międzywojennym zatrudniała około 430 kolejarzy i obsługiwała pasażerską trasę dalekobieżną z Chelma do Lwowa¹². Po zniszczeniach wojennych z 1944 r. została odbudowana¹³ i funkcjonowała nieprzerwanie do końca istnienia trakcji parowej. Aktualnie parowozownia jest niestety w stanie ruiny.

Dorohusk – wieża ciśnień. Obiekt powstał w 1958 r.¹⁴. Jest wzniesiony na planie okręgu, murowany z cegły, otynkowany, z wewnętrzną klatką schodową, przykryty stropodachem i ma wysokość 27 m. W najwyższej kondygnacji (znacznie szerszej od podstawy wieży) mieści się stalowy zbiornik na wodę¹⁵. Stan zachowania: średni. Obecnie obiekt nieużytkowany.

Dorohusk – most graniczny na rzece Bug. Jest to konstrukcja stalowa, dwutorowa – jeden tor o prześwicie 1435

¹¹ Karta ewidencyjna zabytków ruchomych techniki, oprac. J. Grabowski, Lublin 2008, AWUOZDCh.

¹² Zygmunt Gardziński, op. cit., s. 341. Dane pochodzą z 1925 r.

¹³ J. Michalczyk, *Odbudowa urządzeń kolejowych w rejonie Chelma i Rejowca, „Eksploatacja kolei”* 1984, nr 7, s. 181-182.

¹⁴ Informacja od Mieczysława Iwaniuka, z-cy naczelnika PKP S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie Sekcja Eksploatacji w Chełmie.

¹⁵ www.arch.pollub.pl/wk/.

mm, drugi – 1520 mm. Historyczny most z okresu budowy Kolei Nadwiślańskiej był jednotorowy i miał trzy przęsła po 53,3 m każde, o łącznej długości 170 m (wraz z przyczółkami)¹⁶. Zbudowany został przez firmę Gutehoffnungshütte¹⁷, zaś zniszczony (lub uszkodzony) w okresie I wojny światowej¹⁸. Odbudowany został w latach 1920–1928 przez pogotowia mostowe Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, zaś rekonstruowany był jeszcze przynajmniej dwukrotnie – po zniszczeniach wojennych z 1939 r. i 1944 r. Zakres ewentualnego wykorzystania oryginalnej konstrukcji mostu z 1899 r. przy kolejnych odbudowach jest nieznany. Warto dodać, iż jest to najdłuższy most kolejowy w regionie chełmskim, użytkowany do dziś i zachowany w dobrym stanie.

Rejowiec Fabryczny (stacja Rejowiec) – wieża ciśnień, wybudowana w 1952 r.¹⁹. Pierwotna wieża pochodząca z okresu międzywojennego została zniszczona przez Niemców w lipcu 1944 r.²⁰ Ta trzykondygnacyjna budowla wzniesiona jest na planie kwadratu i ma około 14 m wysokości. Wieża murowana jest z cegły i z zewnątrz nieotynkowana. Kondygnacje są połączone wewnętrznymi schodami, a na najwyższej znajduje się stalowy zbiornik na wodę²¹. W wieży umieszczony jest także żeliwny piec grzewczy produkcji niemieckiej z lat 40. XX w.²². Obiekt jest czynny i zachowany w dobrym stanie.

Rudka – most na rzece Uherka. Obiekt o konstrukcji stalowej, jednotorowy, jednoprzęsłowy. Historyczny most z okresu budowy linii kolejowej miał długość 42 m (20 sążni rosyjskich)²³. Pierwotne przęsło wymieniono na nowe w 1905 r.²⁴. W czasie I wojny światowej i wojny polsko-sowieckiej w 1920 r. był niszczone, a następnie odbudowany przez Pierwszy Pułk Saperów Kolejowych²⁵.

¹⁶ Zygmunt Gardziński, op. cit., s. 337.

¹⁷ W. Wojasiewicz, *Mosty dróg żelaznych Królestwa Polskiego*, Warszawa 1982, s. 33.

¹⁸ Z. Gubrynowicz, *Zniszczenia mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 382-391. Na str. 390 zamieszczona jest całostronicowa tabela obejmująca „Wykaz większych mostów zniszczonych lub uszkodzonych przez działania wojenne, a odbudowanych względnie naprawionych w latach 1918–1928”.

¹⁹ Informacja od Mieczysława Iwaniuka, z-cy naczelnika PKP S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie Sekcja Eksploatacji w Chełmie.

²⁰ J. Michalczyk, op. cit., s. 181.

²¹ www.arch.pollub.pl/wk.

²² Informacja od Mirosława Łuki, pracownika kolei.

²³ „Przegląd Techniczny”, Tom XXIV, marzec 1887, s. 62.

²⁴ „Gazeta Lubelska”, 1905, nr 175, s. 3.

²⁵ Informacja od Wiesława Wojasiewicza; Zdzisław Gubrynowicz podaje długość odbudowanego lub naprawionego przęsła – 44,9 m. Zob. Z. Gubrynowicz, op. cit.

Częściowo zdewastowany został również 28 maja 1944 r. przez grupę dywersyjną z oddziału im. Czarnieckiego²⁶. Most był zatem kilkakrotnie odnawiany, jednak stopień ewentualnego wykorzystania elementów konstrukcyjnych z wcześniejszych tego postaci jest nieznan. Obiekt jest obecnie w dobrym stanie technicznym, użytkowany.



Ryc. 2. Rudka, linia kolejowa Chełm-Włodawa (Brześć n/Bugiem) – most na rzece Uherka.

Wola Uhruska (stacja Uhrusk) – wieża ciśnień z 1887 r.

Obiekt powstał w okresie budowy linii kolejowej Chełm – Brześć n/Bugiem²⁷ i jest najstarszym (z rozpoznanych) kolejowym zabytkiem techniki w regionie chełmskim. Budowlę wzniesiono na planie zbliżonym do kwadratu o boku około 6 m z nieznacznymi ryzalitami na osiach poszczególnych elewacji. Wieża ma 13 m wysokości. Dolna część obiektu jest murowana z cegły, górna zaś jest drewniana o konstrukcji słupowej, oszalowana deskami. Całość nakryta jest dachem namiotowym pobitym blachą ocynkowaną.

²⁶ A. Rybak, op. cit., s. 183.

²⁷ Informacja od Leopolda Czopka, pracownika Administracji Nieruchomościami PKP S.A. w Chełmie.

Wnętrze budowli jest jednoprzestrzenne. W górnej części wieży mieści się oryginalny zbiornik na wodę, wykonany z blach stalowych nitowanych. Wodę do zasilania instalacji czerpano z rzeki Bug za pomocą specjalnie w tym celu wybudowanego wodociągu. Urządzenia techniczne znajdujące się w wieży dostarczyła fabryka d. K. Rudzki i S-ka z Warszawy²⁸. Wieża jest nieużytkowana prawdopodobnie od roku 2000. Ogólny stan zachowania obiektu jest średni. Dwie ściany budowli są popękane niemal na całej wysokości, pokrycie dachowe jest skorodowane, widoczne są ubytki cegieł w ścianach. Ponadto częściowo zniszczone są: stolarka okienna i drewniane drzwi wejściowe²⁹.

Wólka Orłowska – wiadukt i most kolejowy nad drogą krajową nr 17 (E 372) Lublin – Zamość i rzeką Wolica. Jak podają rozmaite źródła, to jedyne lub jedno z dwóch tego typu „skrzyżowań” szlaku kolejowego, drogi i rzeki w Polsce³⁰. Most konstrukcji stalowej, jednotorowy, jednoprzęsłowy (pierwotnie dwuprzęsłowy).

Most pochodzący z okresu budowy linii w 1916 r. był konstrukcji drewnianej (przyczółki i filar), a żelazne były jedynie elementy przęsła z blachownic. Z uwagi na niestabilność konstrukcji obiekt został przebudowany w latach 1918–1928. Wzniesiono wówczas nowe, betonowe przyczółki, filar i ułożono dwa przęsła po 22 m długości³¹. Most został dwukrotnie wysadzony w powietrze. Po raz pierwszy doszło do tego w nocy z 18 na 19 lutego 1944 r. wskutek działań patrolu z oddziału ppłk. Petro Werszyhory i por. Tadeusza Kuncewicza „Podkowy” przy współpracy z lokalnymi oddziałami AK³², zaś ponownie doszło do podobnego zdarzenia przed zbliżającym się frontem. Po zakończeniu działań wojennych prowizorycznie odbudowany most użytkowany był jeszcze do początku lat 50. XX w., tj. do czasu kompleksowej przebudowy³³. Obiekt jest obecnie użytkowany i znajduje się w dobrym stanie technicznym.

²⁸ „Przegląd Techniczny”, op. cit. Firma ta była także wykonawcą wszystkich mostów żelaznych na linii kolejowej Brześć – Chełm z wyjątkiem największego – obecnie nieistniejącego – mostu na Bugu we Włodawie, który wybudowało warszawskie Towarzystwo Przemysłowe Lilpop, Rau i Loewenstein.

²⁹ *Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa*, oprac. J. Czerepińska, Lublin 2008, AWUOZDCh; www.arch.pollub.pl/wk/.

³⁰ Informacja od Mieczysława Iwaniuka, z-cy naczelnika PKP S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie Sekcja Eksploatacji w Chełmie.

³¹ Informacja od Wiesława Wojasiewicza.

³² www.podziemiezbrojne.blox.pl.

³³ *Opis techniczny kapitalnej odbudowy mostu A zniszczonego podczas działań wojennych 1944 r.*, 7 marca 1953 r.; *Sprawozdanie z odbudowy mostu, po 1957 r.*; oba dokumenty autorstwa inż. Józefa Maszka, naczelnika Oddziału Drogowego w Zamościu, kopie archiwaliów udostępnione przez Wiesława Wojasiewicza.

* * *

Przedstawiony katalog kolejowych zabytków techniki bez wątplenia nie wyczerpuje listy wszystkich obiektów historycznych, które zachowały się do czasów współczesnych. Brak jest w nim m.in. mniejszych mostów czy też przepustów nad ciekami wodnymi, które występują na przebiegu wszystkich trzech linii kolejowych. Nierozpoznany jest także stopień zachowania historycznych urządzeń sygnalizacyjnych służących do sterowania ruchem kolejowym. Do specjalistycznego zinwentaryzowania kwalifikują się także ruchome zabytki techniki przechowywane w kolejowej izbie pamięci przy ul. Kolejowej 99 w Chełmie. Uzupełnienie wykazu wymaga jednak dalszych badań terenowych oraz pogłębionej kwerendy archiwalnej. Wydaje się, że duży wkład w realizację tego zadania mogą wnieść studenci i kadra naukowa Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej, której rektorat mieści się w budynku dawnej Kolejowej Szkoły Technicznej, a sama uczelnia jest godnym kontynuatorem 120-letniej tradycji kształcenia zawodowego w Chełmie.

Summary

Historical railway objects in the Chelm region. An attempt at stocktaking

The article presents the most valuable technological objects and findings connected with railway coming from the administrative districts of Chelm, Krasnystaw and Włodawa, so the eastern part of the Lublin province. These objects, dating back from the end of the 19th century till the end of 1950s, are precious material evidence of the technological advancement. They carry significant historical and scientific importance. Among the presented items can be found water tower, hydrophore, engine house, bridges, an overpass, a steam engine, a car and a compressor. The major maintenance problems connected with their protection and stocktaking have also been stated in the work.

CZEŚĆ DRUGA



VARIA

Artur Bronisz, Jerzy Zaborowski

PKP Cargo S.A.

Dzieje chełmskiego parowozu

W latach intensywnego rozwoju kolei polskich stare wysłużone parowozy Ok1, Ol11, Ol12, Od12 nie mogły podolać narzuconym zadaniom. Potrzebny był parowóz do prowadzenia pociągów pasażerskich, przede wszystkim na słabszych, drugorzędnych liniach. Parowozy serii Ol49 z tendrem 25D49 zostały wyprodukowane w latach 1951–1954 w pierwszej fabryce lokomotyw w Chrzanowie.

W ciągu czterech lat powstało 115 parowozów tego typu, z których trzy zostały wyprodukowane dla Koreańskiej Republiki Ludowo Demokratycznej. Były to parowozy o dobrych charakterystykach ruchowych i stosunkowo niewielkim obciążeniu osi.

Parowóz miał układ osi typu 1-3-1, co oznaczało, że posiadał on trzy koła napędowe (połączone ze sobą wiazarami) i dwa skrajne koła toczne. Długość parowozu z tendrem wynosiła 20,7 m, szerokość – 3,1 m. Średnica kół napędowych – 1750 mm, średnica kół tocznych – 850 mm, masa parowozu w stanie służbowym – 82,9 t, maksymalna prędkość parowozu – 100 km/h.



Ryc. 1. Parowóz OL49. Wolsztyn, 14 października 2009 roku.

Obecnie parowozami serii O149 obsługiwany jest ruch pociągów pasażerskich z Wolsztyna do Leszna i Poznania o długości trasy 324 km przez jedyną w Europie czynną parowozownię Wolsztyn.

* * *

Wszystkie parowozy PKP i ich tendry mają oznaczenia umieszczone na odlewanych tabliczkach. Oznaczenia zawierają godło państwowe (orzeł biały na czerwonym tle – do roku 1939 orzeł w koronie) i litery P.K.P. oraz symbol serii i kolejny numer parowozu w serii. Od roku 1923 symbol serii składa się z dużej litery oznaczającej rodzaj (P – pospieszny, O – osobowy, T – towarowy) i małej litery oznaczającej układ osi parowozu. W oznaczeniu znajdują się również dwie cyfry, odpowiadające ostatnim cyfrom roku, w którym dana konstrukcja została zatwierdzona. W oznaczeniu tendra pierwsze cyfry oznaczają pojemność skrzyni wodnej (w m³), duża litera D – liczbę osi tendra, a ostatnie cyfry – rok zatwierdzenia konstrukcji lub pochodzenie.

PAROWÓZ:

- O** – parowóz do obsługi pociągów osobowych.
- 1** – układ osi „oOOOo”.
- 49** – rok zatwierdzenia konstrukcji.
- 34** – numer kolejny parowozu danej serii.



TENDER:

- 25** – pojemność skrzyni wodnej.
- D** – układ osi „o000”.
- 49** – rok zatwierdzenia konstrukcji.

Ryc. 2 i 3. Tabliczki znamionowe parowozu O149-34 oraz tendra 25D49.

Zgodnie z „Ewidencją pojazdów trakcyjnych” i „Ewidencją kotłów parowozu” PKP, założonymi w dniu 29 czerwca 1965 roku (będącymi w posiadaniu Izby Tradycji), w Parowozowni II klasy w Chełmie pracowało 4 parowozy serii Ol49 tj.:

- Ol49-69 od 23.09.1967 roku – skreślony z inwentarza 11.06.1969 r.;
- Ol49-18 od 09.01.1968 roku – skreślony z inwentarza 28.05.1969 r.;
- Ol49-41 od 09.01.1968 roku – skreślony z inwentarza 23.05.1968 r.;
- Ol49-65 od 09.01.1969 roku – skreślony z inwentarza 13.06.1969.

DZIEJE PAROWOZU OL49-34

- wyprodukowany w 1952 roku i przekazany na stan MD Rzeszów;
- od grudnia 1959 roku na stanie MD Tarnów;
- od marca 1961 roku na stanie MD Przeworsk;
- 20 grudnia 1987 roku skreślony z inwentarza MD Przeworsk;
- w 1991 roku ustawiony jako pomnik na dworcu w Przemyślu;
- w czerwcu 1993 roku przeprowadzony do Chełma;
- 12 luty 2009 roku ustawiony jako pomnik obok dworca kolejowego Chełm.

Zgodnie z porozumieniem zawartym w dniu **27 kwietnia 1993** roku pomiędzy przedstawicielami Południowej DOKP (Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych) w Krakowie, a przedstawicielami Kierownictwa Zakładu Taboru w Chełmie i Związkami Zawodowymi ustalono przekazanie parowozu muzealnego Tw12-12 lokomotywowni Sucha Beskidzka skansen Chabówka na czas określony za zamianę na parowóz serii Ol49.

W ramach tego porozumienia w dniu **26 czerwca 1993** roku na teren Zakładu Taboru w Chełmie został dostarczony parowóz Ol49-34 z lokomotywowni Pozaklasowej w Żurawicy. Parowóz został ustawiony w miejscu, w którym poprzednio stał parowóz Tw12-12.



Ryc. 4. Parowóz OL49-34. Chełm, wrzesień 1996 r.

W ramach reorganizacji Zakładu Taboru w Chełmie i przeniesienia Sekcji Eksploatacji i Utrzymania Taboru Trakcyjnego na teren byłej wagonowni, parowóz został przestawiony na teren Sekcji Napraw Wagonów. Nie ustrzegło to jednak maszyny przed dewastacją przez tzw. złomiarzy. Podczas dalszej restrukturyzacji kolei OL49-34 przestawiono z terenu Sekcji Napraw Wagonów na tory byłej wagonowni.



Ryc. 5. Parowóz OL49-34. Chełm, teren byłej wagonowni, lata 90. XX w.

W roku 2003 powstał pomysł przetransportowania parowozu do Warszawy i ustawienia go przed jedną z instytucji PKP, jednak zakres prac przygotowujących parowóz do transportu, uzupełnienie brakujących elementów i związane z tym koszty, sprawiły, że projektu nie zrealizowano. Parowóz ustawiono na torach stacyjnych Chełm Osobowa, a jego właścicielem został Zakład Nieruchomości w Lublinie.



Ryc. 6. Parowóz 0149-34 w hali napraw Sekcji Napraw Taboru Trakcyjnego w Chełmie, 2003 r.

Z inicjatywy Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce działającego w Zakładzie Taboru w Lublinie Sekcji Eksploatacji i Napraw Taboru Trakcyjnego w Chełmie w dniu **2 października 2007 roku** wystąpiono do Dyrektora Zakładu Nieruchomości w Lublinie z prośbą o wdzierżawienie parowozu 0149-34 i ustawienie go jako pomnika techniki kolejowej przy kapliczce obok dworca kolejowego w Chełmie.

Z kolei zgodnie z porozumieniem zawartym w dniu **4 lipca 2008 roku** pomiędzy PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Lublinie, PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie oraz PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Lublinie wyrażono zgodę na ekspozycję parowozu 0149-34 w miejscu publicznym tj. obok dworca kolejowego Chełm.

Parowóz ustawiono w zaplanowanym miejscu na specjalnie ułożonym torze w dniu **12 lutego 2009 roku**. Natomiast z końcem **lipca 2009 roku** przystąpiono do uzupełniania braków i odnawiania parowozu, a prace te trwają nadal.

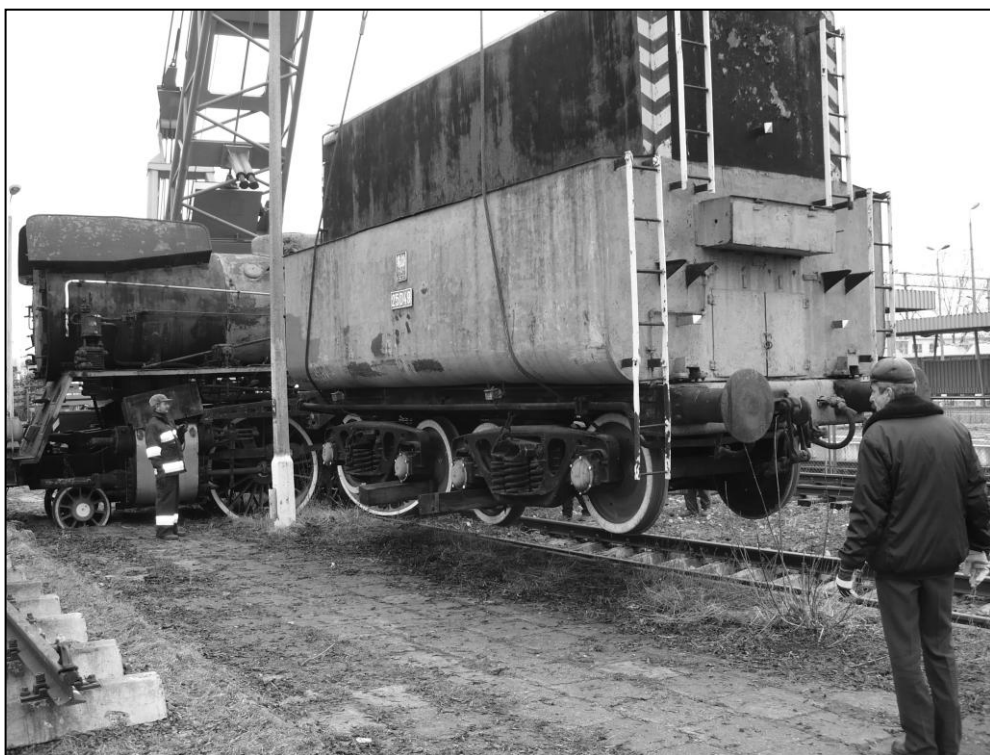


Ryc. 7 i 8. Umieszczanie parowozu Ol49-34 obok dworca kolejowego. Chełm, 12 lutego 2009 r.





Ryc. 9 i 10. Umieszczanie parowozu 0149-34 obok dworca kolejowego.
Chełm, 12 lutego 2009 r.





Ryc. 11 i 12. Umieszczanie parowozu 0149-34 obok dworca kolejowego.
Chełm, 12 lutego 2009 r.





Ryc. 13. Umieszczanie parowozu O149-34 obok dworca kolejowego.
Chełm, 12 lutego 2009 r.



Ryc. 14. Parowóz O149-34 po umieszczeniu obok dworca kolejowego.
Chełm, 13 lutego 2009 r.

Starania Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce działającego w Sekcji Eksploatacji i Napraw Taboru Trakcyjnego w Chełmie, doprowadziły do zawarcia porozumienia między tymi organami a Miejskim Ośrodkiem Sportu i Rekreacji w Chełmie dotyczącego odnowienia zabytkowego parowozu O149-34, który został wyeksponowany jako zabytek muzealny obok dworca głównego PKP w Chełmie.

Po zawarciu wspomnianego wyżej porozumienia podjęto prace mające na celu renowację parowozu oraz uzupełnienie brakujących części i podzespołów. Warunki atmosferyczne i przyczyny obiektywne nie dały nam jednak możliwości pełnej realizacji zamierzonych zadań.

Zgromadzone elementy przy znaczącym wsparciu Parowozowni Wolsztyn pomogą nam dokończyć rozpoczęte prace, o ile tylko warunki atmosferyczne nam na to pozwolą. Chcielibyśmy, aby parowóz O149-34 służył zachowaniu pamięci o myśli technicznej minionych czasów.

Pragniemy złożyć również serdecznie podziękowania wszystkim, którzy przyczynili się do odrestaurowania obiektu i prosimy zarazem o dalsze wsparcie w działaniach mających na celu uczynienie parowozu wizytówką Chełma.



Ryc. 15. Parowóz O149-34. Chełm, 27 października 2009 r.

Składamy serdecznie podziękowania:

- Pani Prezydent Miasta Chełm Agacie Fisz;
- Pani Dyrektor Wydziału Kultury, Sportu i Turystyki Urzędu Miasta w Chełmie Elżbiecie Bajkiewicz-Kaliszczuk;
- Pani Skarbnik Miasta Chełma Barbarze Rozwałka;
- Panu Dyrektorowi Dariuszowi Sikorze, Panu Dyrektorowi Wojciechowi Chobotowowi, Panu Dyrektorowi Wiesławowi Migdałowi, Panu Dyrektorowi Zbigniewowi Ruszniakowi, Pani Dyrektor Jadwidze Jakóbczak z PKP CARGO S.A. Wschodni Zakład Spółki w Lublinie;
- Panu Zygmuntovi Grzechulskiemu Dyrektorowi PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie;
- Panu Pawłowi Chmielewskiemu Dyrektorowi PKP S.A. Zakładu Gospodarowania Nieruchomościami w Lublinie;
- Panu Dyrektorowi Centrum Kształcenia Praktycznego w Chełmie Mieczysławowi Sawce;
- Panu Dyrektorowi Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Chełmie Zbigniewowi Mazurkowi;
- Panu Naczelnikowi Sekcji Eksploatacji i Napraw Taboru Trakcyjnego w Chełmie Anatolowi Popkowi;
- Panu Naczelnikowi Sekcji Przewozów i Ekspedycji w Chełmie Władysławowi Krzeszowcowi;
- Panu Naczelnikowi Sekcji Utrzymania i Napraw Wagonów w Lublinie Mariuszowi Włodarczykowi;
- Pani Naczelnik Sekcji PKP PLK Sekcji Chełm Joannie Litwiniuk;
- Przewodniczącym i Zarządom Związków Zawodowych działających we Wschodnim Zakładzie Spółki PKP CARGO S.A.;
- innym osobom, które swoją pracą przyczyniły się do realizacji naszego zamierzenia.



Ryc. 16 i 17. Pamiątki kolejowe. Chełm, Izba Tradycji.





Ryc. 18 i 19. Pamiątki kolejowe. Chełm, Izba Tradycji.



Summary

The history of the Chelm steam locomotive

The presentation is devoted to the history of the engine O149-34 of great historical value. The locomotive had been renovated and was displayed for the public to admire at the main Chelm station, near the building. The authors present its history dating back to the period of its usage on the area of Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowej in Krakow and how it was transferred to Chelm. They also describe the process of the renovation of the engine after its destruction. The text is supported by interesting photos illustrating the steam locomotive before and after the renovation process.

Rafał Jasiński

Ruch Ekologiczny Św. Franciszka z Asyżu

Koncepcja chełmskiego szlaku kolejowego – ścieżka kulturowa „Dyrekcja”

Chełm jako jedno z niewielu miast w Polsce może poszczycić się osiedlem mieszkaniowym wybudowanym w okresie międzywojennym. „Dyrekcja” to obszar bardzo urokliwy – malownicze, ciekawie rozplanowane budynki wkomponowane w zbocze kredowego wzniesienia, otoczone dużą ilością zieleni. Tworzy to wyjątkową całość, która – odpowiednio wyeksponowana – może stanowić miejsce wizyt odwiedzających Chełm turystów i spacerów mieszkańców miasta. Dodatkowym atutem jest sąsiedztwo głównego dworca kolejowego, w pobliżu którego znajdują się zabytki techniki kolejowej m.in. wspaniały parowóz O149-34. Wspomniane miejsca i znajdujące się tam obiekty związane z tradycjami kolejowymi Chełma warto byłoby połączyć ścieżką turystyczną, tworząc niezwykle atrakcyjny punkt na mapie Polski.



Ryc. 1. Osiedle „Dyrekcja” – widok z punktu widokowego na dzwonnicy.

Kolej na mapie turystycznej Chełma

Obiekty związane z koleją są w niedostatecznym stopniu wyeksponowane pod względem turystycznym. Po peryferiach „Dyrekcji” został wytyczony przez PTTK krótki odcinek szlaku pieszego „Wyżynny” obejmujący dworzec kolejowy, Aleję Marszałka Józefa Piłsudskiego oraz ulicę I Pułku Szwoleżerów. Ta oznakowana trasa wycieczkowa o długości ok. 150 km prowadzi z Chełma do Kazimierza Dolnego. W centrum miasta ma ona punkt styczny ze ścieżkami spacerowymi Chełma (trasa Chełmskie Podziemia Kredowe, ścieżka Szlakiem Chełmskich Pomników Przyrody ścieżka Szlakiem Chełmskich Zabytków Architektury) oraz z pozostałymi szlakami PTTK: Szlakiem Rezerwatów Przyrody (101 km), Szlakiem Chełmskich Torfowisk Węglanowych (52 km) i Szlakiem Wyżynnym (90 km). Na omawianym obszarze nie zainstalowano jednak żadnych tablic informacyjnych przybliżających wiedzę na temat poszczególnych obiektów. Wyjątkiem jest budynek dawnego Technikum Kolejowego (obecnie rektorat Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie), na którym taka plansza się pojawia. Ponadto przy dworcu kolejowym i Gmachu zostały ustawione ogólnodostępne plany miasta.

Zdecydowanie lepsza sytuacja dotyczy bazy noclegowej dla turystów. W bezpośrednim sąsiedztwie „Dyrekcji” i dworca kolejowego położone są trzy obiekty hotelowe o różnym standardzie oferowanych usług. Dobry jest również dostęp do środków komunikacji. Na tutejszej stacji zatrzymują się pociągi międzynarodowe (relacji Kijów – Berlin), dalekobieżne (do Bydgoszczy i Warszawy) i regionalne (kierunek: Lublin i Dorohusk). Przy dworcu kolejowym i placu Niepodległości znajdują się natomiast przystanki autobusowe.

Osiedle kolejowe jest dość dobrze opisane w przewodnikach o Chełmie. I choć jest to bardzo oryginalny (drugi po podziemiach kredowych) chełmski zabytek, to jednak wzmianki o „Dyrekcji” zwykle znajdują się na dalszych stronach wspomnianych publikacji. Zapewne w dużym stopniu jest to związane z peryferyjnym położeniem obiektu. Natomiast inne zabytki związane z kolejnictwem pomija się milczeniem i nawet w Internecie trudno znaleźć informacje na ich temat.

Ścieżka kulturowa „Dyrekcja”

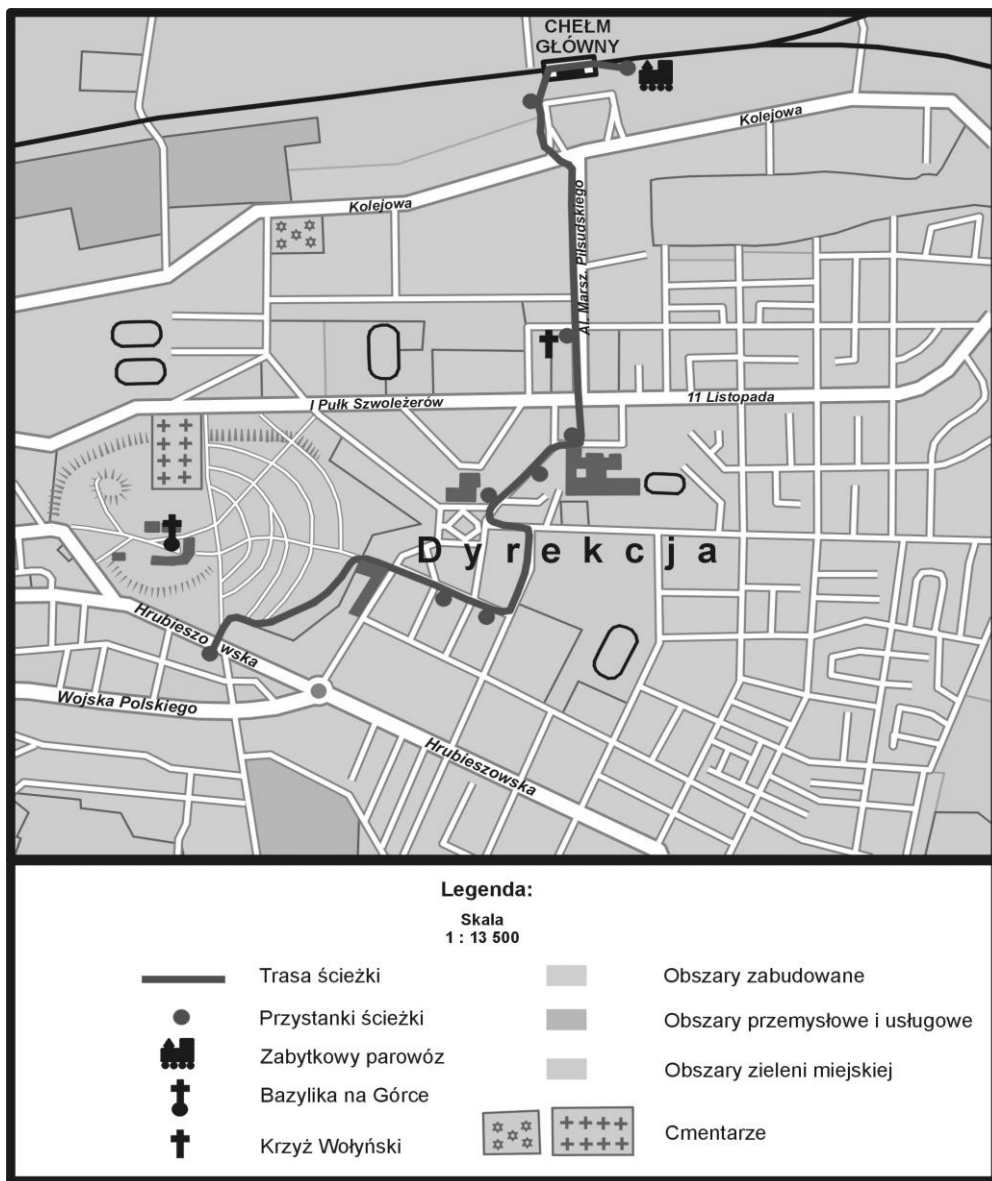
Celem niniejszego tekstu jest wytyczenie i opis ścieżki turystycznej na obszarze Chełma, która ułatwiłaby poznanie historii kolejnictwa i tradycji kolejowej związanych z naszym miastem.

Ścieżkę turystyczną można zdefiniować jako krótki szlak turystyczny (np. pieszy, rowerowy), przeprowadzony przez teren o wysokich walorach kulturowych i/lub przyrodniczych, wyposażony w infrastrukturę pozwalającą na uzyskanie wiedzy o obszarze, po którym jest wytyczony¹. Innymi słowy, jest to wyższa forma szlaku turystycznego z uwagi na zaopatrzenie go w tablice informacyjne i inne elementy (np. wieże widokowe) umożliwiające dokładne poznanie terenu i obiektów na nim położonych. Niezwykle istotne jest, aby ukształtowanie i wyposażenie szlaku wzbudzało zainteresowanie zarówno wśród turystów, jak i przypadkowych przechodniów. Ścieżki turystyczne z uwagi na pełnione funkcje dzieli się na ścieżki dydaktyczne (f. edukacyjne) i spacerowe (f. rekreacyjne). Z uwagi na przedmiot poznania można wyróżnić natomiast ścieżki kulturowe i przyrodnicze.

Proponowana ścieżka kulturowa „Dyrekcja” miałaby połączyć dwa bardzo istotne punkty w tradycji kolejowej Chełma – dworzec kolejowy Chełm i budynek dawnego Technikum Kolejowego. Szlak miałby swój początek przy zabytkowym parowozie Ol49-34, ustawionym wraz z tendrem przy budynku dworca. Następnie omijałby od północy dworzec i skręcał przed kładką na plac dworcowy. Następnie aleją Piłsudskiego i przez plac Niepodległości prowadziłby do Gmachu, skąd ul. Georga Stephensona dociera do pl. Tysiąclecia. Z tego miejsca ul. Stefana Batorego biegłaby na wschód, potem skręcałaby w ul. Wiejską, po której wspinałaby się na szczyt kredowego pagóra. Dalej prowadziłaby ul. Katedralną aż do ulicy Żwirki i Wigury. Po jej przecięciu ścieżka dochodziłaby do parku „Na Górcie”, skąd alejką biegnącą po jego południowo-wschodniej krawędzi docierałaby do ul. Hrubieszowską. Koniec ścieżki znajdowałby się przy budynku rektoratu PWSZ.

Na opisanej i zaznaczonej na mapie (ryc. 2) trasie proponowanych jest dziewięć przystanków. Na każdym z nich przewidywana jest tablica informacyjna, na której znajdzie się opis walorów kulturowych i historycznych punktu. Nazwę przystanku, jego lokalizację i krótki opis przedstawia natomiast poniższa tabela, zaś owe postoje ilustrują zamieszczone fotografie (ryc. 3-12).

¹ Definicja została opracowana na podstawie wypowiedzi profesora Dominika Fijałkowskiego, którą wygłosił na forum Polskiego Towarzystwa Botanicznego.



Ryc. 2. Trasa ścieżki kulturowej „Dyrekcja”.
Opracowanie mapy: Krzysztof Wojciechowski.

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Opis przystanku i/lub jego walorów
„Parowóz O149-34”	Stacja Chełm	<ul style="list-style-type: none"> • parowóz O149-34 – opis techniczny; • historia „wędrującego kapliczka”.
„Dworzec”	Plac dworcowy	<ul style="list-style-type: none"> • historia powstania linii kolejowych; • historia kilku budynków pełniących funkcję dworca; • opis nieistniejących już budynków, np. wieży ciśnień lub olejarni; • zamieszczenie informacji o ciekawszych budynkach i obiektach kolejowych okolic Chełma (Brzeźno, Dorohusk, Kanie, Rejowiec Fabryczny, Ruda Opalin, Rudka, Zawadówka).
„Dyrekcja Dolna”	Rejon skrzyżowania al. Piłsudskiego i ul. Wołyńskiej	<ul style="list-style-type: none"> • opis walorów urbanistycznych i architektonicznych tej części osiedla; • martyrologia Chełma i okolic (okres II wojny światowej – zbrodnie niemieckie, ukraińskie, okresu powojennego); • chodniki wyłożone macewami z chełmskiego cementarza.
„Gmach”	pl. Niepodległości	<ul style="list-style-type: none"> • cechy charakterystyczne budynku, jego historia i wartości użytkowe.
„Dworki”	ul. Stephensona 6	<ul style="list-style-type: none"> • cechy charakterystyczne budynków o charakterze willowym wkomponowanych w zbocze pagóra.
„Walory krajobrazowe i przyrodnicze”	pl. Tysiąclecia	<ul style="list-style-type: none"> • wykorzystanie ukształtowania terenu przy projektowaniu osiedla; • rola zieleni dla regeneracji sił pracowników kolejowych; • walory ornitologiczne; • architektura krajobrazu – kompozycja na rondzie.
„Zaburzenia architektoniczne i urbanistyczne”	ul. Katedralna 2	<ul style="list-style-type: none"> • charakterystyka negatywnych zmian w urbanistyce osiedla po II wojnie światowej.
„Dyrekcja Górna”	ul. Katedralna 16	<ul style="list-style-type: none"> • walory urbanistyczne i architektoniczne tej części osiedla.
„Dawne technikum kolejowe – rektorat PWSZ”	ul. Poczтовая	<ul style="list-style-type: none"> • tradycje związane z edukacją kolejarzy w Chełmie.



Ryc. 3. Parowóz OL49-34 – zabytek techniki, obok kapliczka Matki Bożej wzniesiona przez kolejarzy w 1981 r. i przeniesiona z terenu byłej parowozowni.



Ryc. 4. Ulica Kolejowa – dawne domy mieszkalne kolejarzy.



Ryc. 5. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego – budynki mieszkaniowe kolejarzy. Na pierwszym planie „Krzyż Wołyński” upamiętniający wydarzenia rzezi na Wołyniu.



Ryc. 6. Plac Niepodległości – Gmach – siedziba Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, siedziba władz wojewódzkich, powiatowych i miejskich – widok od strony ul. Stephensona.



Ryc. 7. Ulica Stephensona – budynki mieszkalne dla kadry kolejowej stylowo nawiązujące do architektury dworu polskiego.



Ryc. 8. Plac Tysiąclecia – zabudowa kolejowego osiedla Dyrekcja.



Ryc. 9. Ulica Katedralna – budynki mieszkalne kolejarzy.



Ryc. 10. Ulica Żwirki i Wigury – budynki mieszkalne kolejarzy.



Ryc. 11. Chełm – widok z Gmachu w kierunku zachodnim. Na pierwszym planie jeden z „dworkowych” budynków osiedla Dyrekcja, w oddali Góra Chełmska z zabytkowym zespołem katedry unickiej z połowy XVIII w.



Ryc. 12. Ulica Żwirki i Wigury – drewniane domy budowniczych osiedla.

Należy nadmienić, iż miejsca i liczbę proponowanych przystanków można dowolnie kształtować i dlatego też nie byłyby one numerowane. Niewymienionymi wyżej „postojami”, które mogłyby stanowić kolejne punkty ścieżki, są chociażby: zespół przepięknych drewnianych budynków położonych po północnej stronie ul. Żwirki i Wigury (ryc. 12) oraz budynek dawnego domu kultury kolejarza, gdzie można by przybliżyć zwiedzającym życie kulturalne i społeczne środowiska kolejowego.

Należałoby również rozważyć przygotowanie zejścia z głównego przebiegu ścieżki. Takimi punktami jest rezydencja dyrektora (obecnie siedziba spółki Zomar) oraz punkt widokowy na tzw. Dyrekcję Dolną, położony na wschód od ul. Wiejskiej.

Z uwagi na fakt, że ścieżka turystyczna stanowi niekonwencjonalny sposób przekazywania wiedzy o mieście, w ogólnodostępnych miejscach należy ustawiać odpowiednie tablice informujące o istnieniu takiej trasy. Z kolei już na samej ścieżce plansze powinny być zainstalowane na każdym przystanku i należałoby pamiętać, że obok tekstu nie powinno również zabraknąć fotografii (także archiwalnych) ilustrujących poszczególne obiekty w różnych okresach ich istnienia. Ponadto na tablicach powinna znajdować się mapa z zaznaczonym przebiegiem ścieżki oraz miejscem, w którym obecnie znajduje się osoba zwiedzająca.

* * *

Pokrótcie chciałbym przedstawić również opis techniczny. Zaproponowana ścieżka miałaby długość ok. 3 km. i biegłaby alejkami parkowymi i chodnikami wzdłuż 6 ulic. W celu właściwego jej oznakowania należałoby ustawić na jej trasie minimum 30 znaków kierunkowych w formie przewidzianej dla ścieżek spacerowych przez „Instrukcję znakowania szlaków turystycznych”. Ścieżka pokrywałaby się z przebiegiem czerwonego szlaku PTTK na odcinku dworzec kolejowy – pl. Niepodległości. W rejonie budynku dawnego Technikum Kolejowego, w punkcie zejścia się trzech miejskich ścieżek spacerowych, należałoby przygotować węzeł szlaków miejskich z tabliczkami kierunkowymi.

Wyznaczona ścieżka powinna przyczynić się do osiągnięcia kilku zadań w zakresie turystyki. Nadrzędnym jej celem byłoby wypromowanie osiedla „Dyrekcja” jako atrakcji turystycznej Chełma. Miałby to być także jeden ze sposobów na przyciągnięcie turystów do miasta, które takich atrakcji nie ma zbyt wielu. Aby wydłużyć czas przebywania odwiedzających, należałoby również skierować ich poza centrum, w inne rejony miasta. Dowolnie zatem można byłoby rozszerzać system miejskich szlaków turystycznych.

Uwypuklanie walorów osiedla „Dyrekcja” i obiektów kolejowych położonych w rejonie proponowanej ścieżki turystycznej powinno stać się w mojej ocenie jednym ze sposobów promocji Chełma. Wśród zwiedzających natomiast szczególnie zainteresowani byłiby z pewnością miłośnicy urbanistyki i architektury okresu międzywojennego, kolejnictwa oraz zabytków techniki.

Działania towarzyszące

Wytyczeniu ścieżki powinny towarzyszyć inne formy aktywności mające na celu pielęgnację obszarów położonych wzdłuż trasy ścieżki. Do takich działań należałoby chociażby utrzymanie trwałości zieleni wysokiej – nie tylko poprzez zakaz wycinki, ale również dosadzanie drzew w miejsce wcześniej wyciętych (np. na Alei Piłsudskiego). Atrakcyjność ścieżki powinno podnieść także udostępnienie (np. na dworcu, na jego niezagospodarowanym piętrze) dla zwiedzających sali z pamiątkami kolejowymi, które obecnie są przechowywane w lokomotywni. Ze względów estetycznych należałoby również doprowadzić do likwidacji „dzikiej” zabudowy wewnątrz osiedla „Dyrekcja”.

Należy podkreślić, że pewne kroki mające na celu poprawienie estetyki terenów położonych na trasie ścieżki zostały już wykonane. Za dobre przykłady służy rondo na pl. Tysiąclecia z atrakcyjną kompozycją roślinną, wymiana oświetlenia ulicznego na bardziej pasujące do zabytkowych budynków i remonty chodników.

Należałoby również zadbać o właściwą promocję terenów związanych z tradycjami kolejowymi Chełma oraz stworzenie strony internetowej z informacjami w kilku językach (m.in. angielskim, niemieckim, ukraińskim), aby dotrzeć z ofertą również do obcokrajowców. We współpracy ze spółką PKP Intercity wagony pociągu dalekobieżnego „Chełmianin” można by zaopatrzyć w materiały promujące miasto ze szczególnym uwzględnieniem obiektów kolejowych. Byłby to swoisty „ambasador” Chełma, który 6 dni w tygodniu (według projektowanego rozkładu jazdy 2009/2010) przemierza pół Polski, kończąc swój bieg w Bydgoszczy. W ten sposób kilkaset osób dziennie mogłoby przeczytać o mieście tak silnie związanym z koleją, co pozwoliłoby na przyciągnięcie rzeszy turystów, dla których wcześniej „niedźwiedzi gród” był białą plamą na mapie Polski.

Literatura:

1. *Chełm i Chełmskie w dziejach*, red. R. Szczygieł, Chełm 1996.
2. W. Gaworecki, *Turystyka*, Warszawa 2007.
3. *Instrukcja znakowania szlaków turystycznych*, Warszawa 2007.
4. R. Jasiński, *Ścieżki wiedzy*, „OIKOS. Ekologia i Współdziałanie”, nr 3-4(35)/2004.
5. Z. Kazimierczuk, *Chełm i okolice*, Zamość 2002.
6. K. Prożo, *Chełm. Przewodnik*, Warszawa 1993.

Summary

The concept of the Chelm cultural railway track “Dyrekcja”

The presentation depicts an innovative concept of a tourist route – a cultural path which will enable both tourists and residents to get to know the most interesting places and objects connected with the history of railway in Chelm, including the old district of the town called Dyrekcja. The suggested route starts at the Chelm railway station and winds through the streets of the eastern part of the town. This is the residential area initially created for railway workers which was one of the biggest investments of the period between the wars.

The author proposes establishing about a dozen stations at which sightseers could be shown interesting technological achievements, architectural structures and buildings or parts of urban planning. Considering the unique qualities of the Dyrekcja district, the tourist route and thus popularizing this part of town is worth accomplishing.

CZĘŚĆ TRZECIA



ANEKS



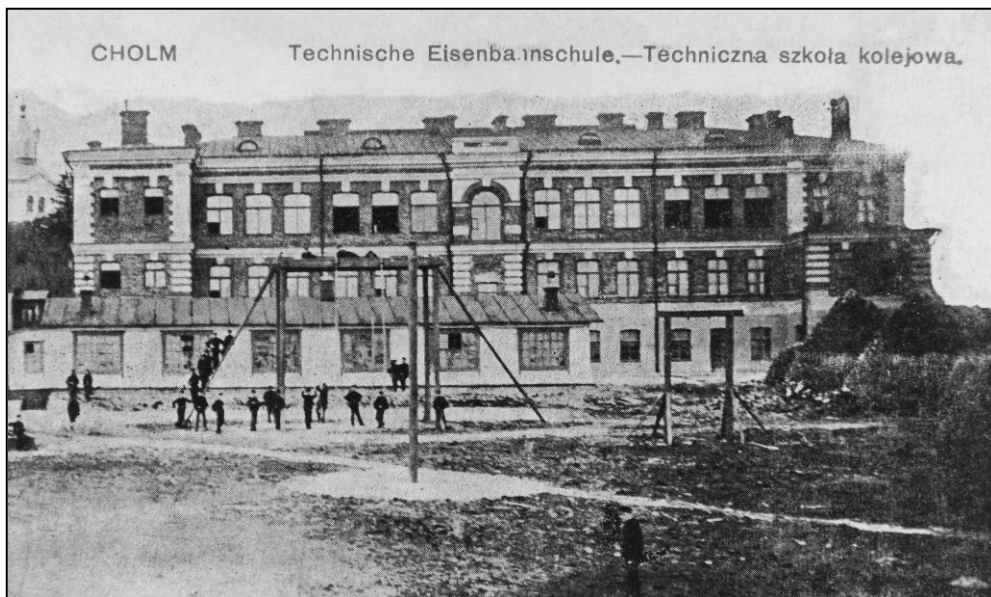
Fot. 1. Dworzec kolejowy w Chełmie, wybudowany na początku XX w. Fotografia J. Wołyńskiego z pocztówki z lat 1918–1939. Zbiory Muzeum Ziemi Chełmskiej im. W. Ambroziewiczza w Chełmie.



Fot. 2. Budynek dworca sprzed 1914 roku od strony torów. Autor nieznan. Zbiory Muzeum Ziemi Chełmskiej im. W. Ambroziewiczza w Chełmie.



Fot. 3. Techniczna Szkoła Kolejowa. Widok od strony ul. Pocztovej. Fotografia sprzed 1913 r. Zbiory Muzeum Ziemi Chełmskiej im. W. Ambroziewicza w Chełmie.



Fot. 4. Techniczna Szkoła Kolejowa. Widok od strony ul. Katowskiej, obecnie Partyzantów. Fotografia sprzed 1913 r. z pocztówki M.J. Bronfelda drukowanej w latach 1915–1918. Zbiory Muzeum Ziemi Chełmskiej im. W. Ambroziewicza w Chełmie.



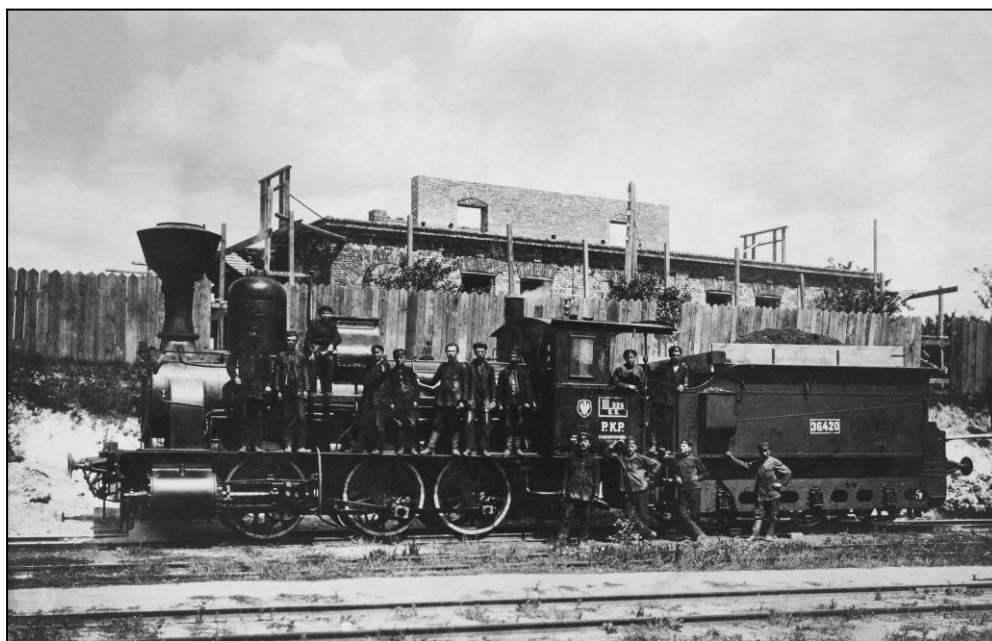
Fot. 5. Tymczasowa siedziba Technicznej Szkoły Kolejowej (obecnie skrzyżowanie ul. Podwalnej i ul. Reformackiej). Widok po 1913 r. Zbiory Muzeum Ziemi Chełmskiej im. W. Ambroziewicza w Chełmie



Fot. 6. Powitanie Marszałka Józefa Piłsudskiego na dworcu kolejowym. 19 marca 1921 r. Autor: prawdopodobnie Władysław Ukleja. Zbiory prywatne Jacka Uklei.



Fot. 7. Pracownicy Parowozowni w Chełmie. W tle hala parowozowni i parowozy Ok1-207 i Os24-21. Okres międzywojenny. Zbiory PKP Cargo S.A. Wschodni Zakład Spółki.



Fot. 8. Pracownicy parowozowni w Chełmie na parowozie. Pierwszy od lewej: Aleksander Anisiewicz – pracownik warsztatów parowozowni. Okres międzywojenny. Zbiory prywatne Jacka Kroppa.



Fot. 9. Pożegnanie generała brygady Józefa Plisowskiego przed dworcem kolejowym w Chełmie. 1930 r. Zbiory prywatne Elżbiety Kautsch.



Fot. 10. Straż kolejowa w Chełmie. Okres międzywojenny. Zbiory PKP Cargo S.A. Wschodni Zakład Spółki.



Fot. 11. Wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę gmachu Dyrekcji Kolejowej w Chełmie. 22 października 1928 roku. Zbiory Muzeum Ziemi Chełmskiej im. W. Ambroziewicza w Chełmie.



Fot. 12. Fragment budowy osiedla Dyrekcja w Chełmie. Lata 1928/1929. Zbiory Muzeum Ziemi Chełmskiej im. W. Ambroziewicza w Chełmie.



Fot. 13. Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego w budowie. Lata 30. XX w. Zbiory Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie.



Fot. 14. Osiedle Dyrekcyjna w budowie. Lata 30. XX wieku. Zbiory prywatne Henryka Kruczyńskiego.



Fot. 15. Gmach Dyrekcji Kolejowej w budowie. Lata 30. XX wieku. Zbiory Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie.



Fot. 16. Widok na gmach Dyrekcji Kolejowej i ulicę Stephensona w budowie. Lata 30. XX wieku. Zbiory Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie.



Fot. 17. Fragment budowy osiedla Dyrekcja w Chełmie. Lata 30. XX wieku. Widok na Plac Wolności (obecnie Plac Niepodległości) i Aleje Marszałka Józefa Piłsudskiego. Zbiory Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie.



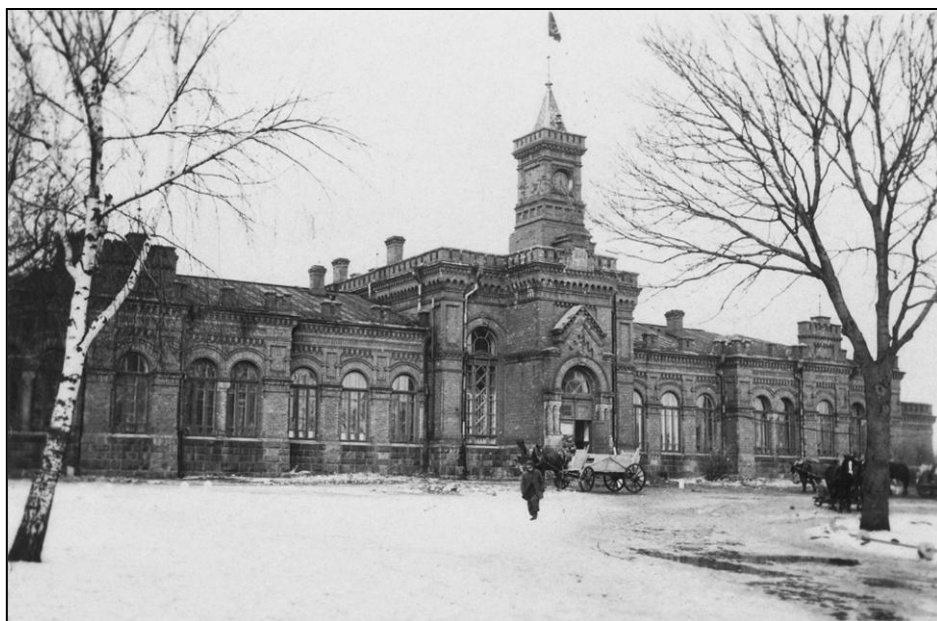
Fot. 18. Ulica Katedralna w budowie. Lata 30. XX wieku. Zbiory Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Chełmie.



Fot. 19. Osiedle Dyrekcja w Chełmie. Koniec lat 30. XX wieku. Zbiory prywatne Teresy Kossowskiej.



Fot. 20. (obok) Po lewej Michał Kropp – pomocnik maszynisty i po prawej Peter Schneider (Niemiec) w chełmskim parowozie Os24-4. 1940 r. Zbiory prywatne Jacka Kroppa.



Fot. 21. Dworzec kolejowy w okresie okupacji 1939 –1944. Fotografia – M. Popielnicki. Zbiory prywatne Marka Popielnickiego.



Fot. 22. Zniszczony bombardowaniami dworzec chełmski. Okres okupacji. Ze zbiorów prywatnych Longina Jana Okonia.



Fot. 23. Parowozownia Chełm zniszczona w wyniku działań wojennych. Odbudowane pomieszczenie dyspozytora. Listopad 1946. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 24. Parowozownia Chełm zniszczona w wyniku działań wojennych, obrotnica. Listopad 1946. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 25 i 26. Budowa przystanku kolejowego Chełm Miasto.
Ul. Lubelska. 1959 r. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.





Fot. 27. Budowa przystanku kolejowego Chełm Miasto. Montaż zadaszenia na peronie. Ul. Lubelska. 1959 r. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 28. Budowa dworca głównego Chełm. 1959 r. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 29. Nowo wybudowany dworzec główny Chełm. 1960 r. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 30. Dworzec PKP w Chełmie. Początek lat 60. XX w. Autor: Albin Kuczyński. Zbiory prywatne Grzegorza Kuczyńskiego.



Fot. 31. Dworzec PKP w Chełmie. Czerwiec 1967 r. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 32. Przystanek kolejowy PKP Chełm Miasto. Pociąg osobowy relacji Lublin – Chełm prowadzony przez parowóz PT 47. Lata 60. XX w. Autor: Albin Kuczyński. Zbiory prywatne Grzegorza Kuczyńskiego.



Fot. 33. Przystanek kolejowy PKP Chełm Miasto. Na peronie skład z parowozem. Lata 60. XX w. Autor: Albin Kuczyński. Zbiory prywatne Grzegorza Kuczyńskiego.



Fot. 34. Przystanek kolejowy PKP Chełm Miasto. Na peronie pociąg osobowy relacji Lublin – Chełm prowadzony przez parowóz PT 47. Lata 60. XX w. Autor: Albin Kuczyński. Zbiory prywatne Grzegorza Kuczyńskiego.



Fot. 35. Fragment Placu PKWN (obecnie Plac Niepodległości). Lata 60. XX w. Autor: Albin Kuczyński. Zbiory prywatne Grzegorza Kuczyńskiego.



Fot. 36. Dworzec kolejowy. Lata 60. XX w. Autor: Albin Kuczyński. Zbiory prywatne Grzegorza Kuczyńskiego.



Fot. 37. Stacja kolejowa Chełm. Na peronie skład pociągu, jakie kursowały do Włodawy i Zamościa. Luty 1974 r. Autor: Wiesław Wojasiewicz. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 38. Stacja kolejowa Chełm. Parowóz TKt48-141 w trakcie nabierania wody. Luty 1974 r. Autor: Wiesław Wojasiewicz. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 39. Stacja kolejowa Chełm. Na dalszym planie nastawnia CMI. Luty 1974 r. Autor: Wiesław Wojasiewicz. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 40. Dworzec PKP w Chełmie. Luty 1974 r. Autor: Wiesław Wojasiewicz. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 41. Teren parowozowni Chełm. Uroczystość poświęcenia kapliczki Matki Bożej. Na fotografii od lewej: ks. Kazimierz Bownik, naczelnik parowozowni Waldemar Panasiuk, biskup Zygmunt Kamiński. 1981 r. Zbiory prywatne Waldemara Panasiuka.



Fot. 42. Stacja Trawniki. Pierwszy pociąg elektryczny wjeżdżający na teren woj. chełmskiego (w kierunku stacji Kanie). 21.07.1983 r. Autor: Wiesław Wojasiewicz. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 43. Stacja Rejowiec. Uroczystość otwarcia zelektryfikowanej linii kolejowej Rejowiec – Chełm. 06.12.1983 r. Autor: Wiesław Wojasiewicz. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 44 i 45. Stacja Chelms. Wjazd na peron 1 pierwszego pociągu elektrycznego do Chelms (pociąg osobowy relacji Lublin – Chelms). Na peronie 1 i peronie przydworcowym widoczni uczestnicy i obserwatorzy uroczystości. 06.12.1983 r. Autor: Grzegorz Gardziński. Zbiory prywatne Grzegorza Gardzińskiego.





Fot. 46. Stacja Chełm. Uroczystość oddania do użytku zelektryfikowanego odcinka linii Chełm – Dorohusk. 15.07.1984 r. Autor: Wiesław Wojasiewicz. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 47. Stacja Chełm. Uroczystość oddania do użytku zelektryfikowanego odcinka linii Chełm – Dorohusk. 15.07.1984 r. Autor: Wiesław Wojasiewicz. Zbiory prywatne Wiesława Wojasiewicza.



Fot. 48. Parowóz TW12-12 ustawiony na terenie Lokomotywowni Chełm, przekazany do skansenu Chabówka. 1990 r. Zbiory PKP Cargo S.A. Wschodni Zakład Spółki.



Fot. 49. Parowóz 0149-34 ustawiany na torze w pobliżu dworca kolejowego 12 lutego 2009 r. Zbiory PKP Cargo S.A. Wschodni Zakład Spółki.

* * *

Fotografie pochodzą ze zbiorów:

1. Muzeum Ziemi Chełmskiej im. Wiktora Ambroziewicza w Chełmie (fot. 1-22, 30, 32-36, 48-49);
2. Wiesław Wojasiewicz (fot. 23-29, 31, 37, 40, 42-43, 46-47);
3. Waldemar Panasiuk (fot. 41);
4. Grzegorz Gardziński (44-45).

Publikacja ukazała się dzięki wsparciu finansowemu:



Miejskie Przedsiębiorstwo Robót
Drogowych Sp. z o.o. w Chełmie



Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki
Ciepłej Sp. z o.o. w Chełmie



Przedsiębiorstwo Gospodarki
Odpadami Sp. z o.o. w Chełmie



Przedsiębiorstwo Targowiska
Miejskie Sp. z o.o. w Chełmie



Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki
Komunalnej Sp. z o.o. w Chełmie



Henryk Kartaszyński



Przedsiębiorstwo Usług
Mieszkaniowych Sp. z o.o. w Chełmie



Chełmskie Towarzystwo Budownictwa
Społecznego Sp. z o.o. w Chełmie



Chełmskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.
ul. Okszowska 41 w Chełmie

