

**Dr Janusz Panasiewicz**  
Zamość

## Okoliczności funkcjonowania Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe” na Zamojszczyźnie<sup>1</sup>

### Ogólna organizacja kolei w PRL

Przedsiębiorstwo Państwowe „Polskie Koleje Państwowe”, podobnie jak i jego poprzedniczki na ziemiach polskich, ale też odpowiedniki w innych krajach, od zarania swych dziejów posiadało duże znaczenie militarne. W latach 70. XX w., gdy przystąpiono do budowy szerotorowej linii kolejowej Hrubieszów – Huta Katowice (Linii Hutniczo-Siarkowej), było tajemnicą poliszynela, że i ona także, oprócz przeznaczenia przewidzianego na czas pokoju, będzie spełniała militarną rolę w przypadku konfliktu zbrojnego. Komórkami organizacyjnymi nadzorującymi wojskowe zadania przedsiębiorstwa zawiadywało w każdej dystrykcji okręgowej i regionalnej – na które to olbrzymie wówczas przedsiębiorstwo było podzielone – Biuro Wojskowe. Takowe utworzono też i w LHS, który oprócz tego, że nadzorował ogół inwestycji oraz wykonywał je własnymi siłami, zorganizowany był na podobieństwo

<sup>1</sup> Opracowanie upamiętnia pierwszy wjazd pociągu w dniu 7 listopada 1977 r. przez most na Bugu na Linie Hutniczo-Siarkową i przypomina procesy gospodarcze zachodzące na Zamojszczyźnie w nieodległej przeszłości (40 lat temu). Powstało na podstawie prywatnej dokumentacji i zasobu Archiwum Zamojskiego (negatywy prezentowanych zdjęć, fragmentaryczna dokumentacja z tego okresu, m.in. maszynopisy niepublikowanych artykułów: *Specyfika pracy normalnotorowej lokomotywowni w okresie budowy Linii Hutniczo-Siarkowej*, *Dobór lokomotyw do wyładunku piasku przy budowie Linii Hutniczo-Siarkowej*, oraz *Awaryjność układów pneumatycznych na lokomotywach zatrudnionych przy budowie LHS*).

dyrekcji regionalnej. Przedsiębiorstwo było nadzorowane w zakresie jego bezpieczeństwa przez odpowiednie służby cywilne<sup>2</sup> i wojskowe.

Każdy przewoźnik kolejowy wydzielał ze swego składu wyspecjalizowane grupy zawodowe z odpowiednim wyposażeniem technicznym, do wypełniania ściśle określonych zadań w realizacji procesu przewozowego. Na PKP podział zadań był wówczas następujący:

1. Służba handlowa odpowiadała za zdobywanie ładunków do przewozu<sup>3</sup>, wykorzystując do tego celu stacyjne bocznicę kolejowe i bocznicę zakładów pracy, gdzie odbywał się załadunek wagonów (dźwigami, suwnicami, wózkami widłowymi). Odpowiadała za ważenie wagonów i przygotowanie ich do wysyłki oraz prowadziła kasy biletowe dla podróżnych.
2. Służba ruchu (uważana za najważniejszą w przedsiębiorstwie) odpowiadała za formowanie składów pociągów<sup>4</sup> (tylko pociągi pasażerskie składały się ze stale wydzielonych wagonów, które były wyłączane jedynie w konieczności napraw) i koordynację przewozów na przydzielonych odcinkach linii kolejowych. Dysponowała przygotowanymi do tego celu kadrami dyspozytorskimi i stacyjnymi (z dyżurnymi ruchu, kierownikami pociągów, nastawniczymi, manewrowymi) i całym systemem sygnalizacji: semaforowej, ostrzegawczej – łącznie ze szlabanami<sup>5</sup>.
3. Utrzymanie nawierzchni kolejowej w wymaganym stanie technicznym było zadaniem służby drogowej z całym zapleczem magazynowym i sprzętowym (maszynami do układania torów, podbijania, mocowania szyn do podkładów i ich zgrzewania do postaci toru bezстыkowego)<sup>6</sup>.

---

2 Autorowi, w kilka tygodni po zadomowieniu się w lokomotywowni, złożył wizytę pracownik Służby Bezpieczeństwa Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Zamościu i poinformował go o swoich, a zarazem i jego obowiązkach w dziedzinie ochrony tej jednostki kolejowej.

3 W owym czasie PKP było monopolistą w przewozie ładunków masowych i w zasadzie ustalało tylko kolejność przewozów.

4 Proces ten realizowała oddelegowana lokomotywa z drużyną trakcyjną, która wykonywała polecenia manewrowych, spychając z odpowiednio usypanej górkę rozrządowej wagony kierowane przez nastawniczych do poszczególnych składów pociągów formowanych na wydzielonych torach stacyjnych. Na mniejszych stacjach bez górek rozrządowych, w tym m.in. i w Zamościu, proces ten realizowano poprzez tzw. odrzucanie przez lokomotywę wagonów do poszczególnych składów. Do zadań manewrowych należało także podkładanie pod rozpędzone wagony płozów hamujących, by doprowadzić do ich zatrzymania.

5 Za ich niezawodność odpowiadała służba zabezpieczenia ruchu i łączności.

6 W latach 70. łubki łączące śrubami końce kolejnych szyn zaczął wypierać proces ich zgrzewania w jedną długą wstęgę.

4. Utrzymaniem wagonów zajmowała się służba wagonowa, dysponująca zapleczem do samodzielnych, acz niewielkich napraw<sup>7</sup>; posiadała też miejsca do obrządzania wagonów osobowych (sprzątanie, mycie i podgrzewanie przed podstawieniem podróżnym na perony w okresie zimowym). Przed każdym wyjazdem składu pociągu jego stan techniczny kontrolowali rewidenci – było to charakterystyczne ostukiwanie obręczy w poszukiwaniu pęknięć i kontrola sprawności pneumatycznego hamulca.
5. Za stan lokomotyw, terminowe ich wydawanie na żądanie służby ruchu, wymianę drużyn trakcyjnych<sup>8</sup>, stan dźwigów na podwoziu kolejowym dla potrzeb ratownictwa kolejowego, urządzeń do napiaszczania<sup>9</sup>, ujęć wody, rurociągów rozprowadzających wodę, wież ciśnień i żurawi wodnych oraz składów węgla i urządzeń nawęglających odpowiadała służba trakcji. Miała ona do dyspozycji najkosztowniejsze zaplecze techniczne z dobrze wyszkoloną załogą, a z czasem zaczęła obsługiwać stacje paliw płynnych dla lokomotyw spalinowych. Bywała łączona ze służbą wagonową i służbą elektroenergetyczną.
6. Służba elektroenergetyczna na liniach zelektryfikowanych była samodzielna. Organizowano ją w odcinki sieciowe, obsługujące podstacje trakcyjne prostujące prąd przemienny wysokiego napięcia na prąd stały 3000 V dla lokomotyw elektrycznych, pobierających go pantografami z sieci trakcyjnej. Posiadała specjalnie wyposażone pociągi sieciowe do napraw zerwanych przez burze i wypadki przewodów.
7. Szczególną formą działalności przedsiębiorstwa PKP była organizacja akcji ratowniczych w przypadku wypadków kolejowych i katastrof. Całą organizacją ruchu pociągów, a w tym i pociągu

---

7 Poważne naprawy realizowały wyspecjalizowane Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego, pozostające poza strukturą PKP.

8 Sprawny parowóz do lokomotywowni macierzystej mógł zjeżdżać w ciągu doby tylko na krótki okres potrzebny do uzupełnienia węgla, w który zaopatrywał się także w „obcych” parowozowniach i składach opału w punktach trakcyjnych, m.in. w Bełczu. Wodę pobierano głównie na torach stacyjnych. Maszynista z pomocnikami (pełniącym często także funkcję palacza) po przepracowaniu dopuszczalnej liczby godzin byli wymieniani przez wypoczętą drużynę, która do swego miejsca pracy dojeżdżała pociągiem lub była dowożona samochodem, a taki transport funkcjonował przez 24 godz. na dobę. Lokomotywy spalinowe mogły i po kilka dni nie zjeżdżać do lokomotywowni.

9 Na PKP wszystkie lokomotywy wyposażone są w piasecznice do posypywania szyn i zwiększania w ten sposób przyczepności zestawów napędnych (tak pojedynczych, jak i połączonych wiązarami) w trudnych warunkach atmosferycznych.

ratowniczego, sterowała służba ruchu, a czynności techniczne należały do służby trakcji. Pociąg ten w dotarciu na miejsce wypadku miał pierwszeństwo przed wszystkimi innymi pociągami, a po zakończeniu akcji ratowniczej sprowadzany był do roli zwykłego pociągu gospodarczego i godzinami wracał do lokomotywni. Głównym jego zadaniem było usuwanie skutków wypadków: postawienie na szyny wykolejonego taboru, ściągnięcie go z torów szlakowych i stacyjnych do lokomotywni, wagonowni czy na teren zaplecza technicznego służby drogowej. Pociąg ratowniczy składał się z odpowiednio przygotowanych wagonów wyposażonych w sprzęt do wkolejania, wstawiania na szyny i usuwania rozbitego taboru poza skrajnię<sup>10</sup>. Poziom zorganizowania i wyposażenia technicznego zależny był od natężenia przewozów na danym odcinku obsługi trakcyjnej. W składzie ratowniczym znajdował się wagon socjalny, w którym załoga, mobilizowana doraźnie spośród pracujących kolejarzy bądź wzywana do nocnej akcji ratowniczej w trybie awaryjnym, mogła odpocząć i posilić się. Agregat prądotwórczy służył do oświetlenia miejsca wypadku nocą i zasilania urządzeń pomocniczych<sup>11</sup>. Na stanie wyżej zorganizowanych pociągów ratowniczych znajdowały się dźwig spalinowy oraz przerobiony z podwozia czołgowego spychacz do usuwania wielkich gabarytowo szczątków pociągów, które ucierpiały w poważnych katastrofach kolejowych, poza skrajnię toru szlakowego.

## Przyczyny skąpej ilości źródeł fotograficznych z dziejów PKP

Świadomość obowiązku zachowania tajemnicy służbowej<sup>12</sup> sprawiała, że na terenie PKP bardzo ostrożnie obchodzono się z aparatami fotograficznymi i z tego powodu zachowało się bardzo mało zdjęć (dokumentacji fotograficznej) z tego okresu. Jeśli już zachowały się jakieś

---

10 Termin ten oznacza obrys wolnej przestrzeni obok toru i nad nim, pozwalający na bezkolizyjne poruszanie się pociągów.

11 Chociaż lokomotywy spalinowe posiadały przekładnie elektryczne prądu stałego, to jednak stosowano wyposażenie na prąd przemienny 220V, bo przy wypadkach na bocznicach zakładów przemysłowych łatwo było podpiąć się do sieci, a pociąg prowadziła lokomotywa będąca akurat pod ręką i często był to właśnie parowóz.

12 W Archiwum Państwowym w Zamościu dostępny jest *Wykaz zawierający informacje objęte tajemnicą państwową i służbową oraz jawne – nie podlegające jawnemu rozpowszechnianiu z października 1972 r.*

fotografie, to w większości przypadków były przez fotoreporterów starannie zorientowane, tak by w żadnym wypadku nie znalazły się w kadrze jakieś obiekty objęte zakazem fotografowania. Mimo to powstało sporo zdjęć wykraczających poza wspomniany rygor, jednak z obawy przed konsekwencjami przechowywane były w domowych archiwach; dopiero po latach bywają nieśmiało udostępniane<sup>13</sup>.

Przykładem takiego „zapomnienia się” jest seria zdjęć z wjazdu pierwszego pociągu z Ukraińskiej SSR do Polski przez most na Bugu [ryc. 1-3]. Autor tak dalece uległ emocjom chwili, że zupełnie zapomniał o zakazie i dopiero Wojciech Wojtasiewicz, zaprzyjaźniony rzecznik prasowy LHS, uświadomił mu, czym ryzykuje (wyrok 8 lat więzienia, i to bez zawieszenia). Zapomniana rocznica – wydarzenie miało miejsce 7 listopada (tak jak bolszewicki przewrót zbrojny, nazywany w ZSRR Wielką Socjalistyczną Rewolucją Październikową) – jest okazją do odświeżenia tych wydarzeń i przypomnienia, że i dziś obowiązują zakazy fotografowania niektórych obiektów.

W okresie stanu wojennego całe PKP zostało zmilitaryzowane i ten „stan organizacyjny” wygaszany był jeszcze przez dłuższy czas po jego zniesieniu, co także miało wpływ na możliwość dokumentowania zachodzących tam zdarzeń. Zachował się ciekawy telegram z 13 I 1983 r., mający z tym pewien związek. Jego adresatem były wszystkie jednostki organizacyjne na terenie WDOKP14 i wszystkie komórki centrali WDOKP: *Powiadamiam, że zarządzeniem nr 1 MK15 z dnia 6.01.83 po zniesieniu militaryzacji w okresie zawieszenia stanu wojennego, w jednostkach organizacyjnych w Przedsiębiorstwie PKP w okresie rozwiązywania stosunku pracy ma zastosowanie art. 2 ustawy z dnia 18.12.82 o szczególnej regulacji prawnej w okresie zawieszenia stanu wojennego (Dz. U. Nr 41 poz. 273). Odpis zarządzenia zostanie przesłany w terminie późniejszym<sup>16</sup>.*

13 Bywa też niestety tak, że materiały te trafiają wprost do śmietnika. Przykładem jest wprost cudem ocalony ze składnicy makulatury album fotograficzny inż. Józefa Maszka *Moje wspomnienia jako byłego naczelnika Oddziału Drogowego z okresu lat od 21-VII-1944 do 30-IX-1957 związane ze zniszczeniem i odbudową obiektów kolejowych w obrębie Oddziału Drogowego w Zamościu D.O.K.P. Lublin* (ibidem).

14 Wschodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Lublinie.

15 Ministerstwo Komunikacji.

16 Służbowy, odręczny nr 21, z Lublina, dyrekcja nr 525, dnia 13.01.83, godz.14.50, sł. 88, nr BZP2-4/83, podpisał NEK [Zastępca Dyrektora Naczelnego WDOKP ds. Ekonomicznych] Twarowski.

## Skąd pomysł szerokiego toru?

Projekt linii Hutniczo-Siarkowej (tą drogą miała być importowana ruda żelaza z Krzywego Rogu na Ukrainie do Huty Katowice, a eksportowana do ZSRR siarka z zagłębia tarnobrzesckiego) został opracowany na zlecenie Biura Inwestycji WDOKP. Rozpoczęcie inwestycji także przeprowadziła WDOKP, wydzielając do tego celu Zarząd Budowy Linii Hutniczo-Siarkowej, odpowiadający stopniem zorganizowania Dyrekcjom Rejonowym PKP (początek „majstrowania” przy strukturze organizacyjnej PKP sięga 1975 r.). Dla zaakcentowania wagi inwestycji dyrektor Zarządu LHS był równocześnie zastępcą dyrektora WDOKP do spraw LHS<sup>17</sup>.

*Regulamin Dyrekcji Linii Hrubieszów – Huta Katowice (w budowie) z siedzibą w Zamościu* opublikował *Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji* (załącznik do nr. 15 z dnia 30 sierpnia 1978 r., poz. 105). Był to jednak już czas załamywania się gospodarczego państwa, rwał się cykl inwestycyjny. Braki kadr, części zamiennych i możliwości naprawczych sprzętu dawały się mocno we znaki.

## Awans zamojskiej lokomotywni

Głównym zadaniem Lokomotywni Zamość było zapewnienie lokomotyw do przewozu piasku na budowany, równoległy do toru normalnego, nasyp pod tor szeroki oraz likwidowanie licznych wykolejeń na starych liniach normalnotorowych. Trwały dostawy lokomotyw spalinowych (parowozy także brały udział w prowadzeniu tzw. wahań piaskowych), co związane było z wcześniejszym przeszkoleniem maszynistów pomocników i pracowników warsztatu naprawczego. Ważnym wydarzeniem technicznym z tego okresu był zakup dla pociągu ratowniczego specjalnego lekkiego wyposażenia<sup>18</sup>. Aluminiowe hydrauliczne siłowniki o udźwigu 120 t, zasilane z pomp napędzanych silnikami elektrycznym i spalinowym, zastąpiły ciężkie stalowe podnośniki zasilane wodą i parą z parowozów, pamiętające jeszcze czasy okupacji. Rewelacją okazała się aluminiowa belka o przekroju skrzynkowym, na której można było ustawić wózek z podnośnikiem,

---

17 Gdy autor na początku 1976 r. przeniósł się z Nowego Sącza do Zamościa, trwały tutaj już zaawansowane roboty inwestycyjne.

18 Był to wyrób zachodniemieckiej firmy Hoesch Maschinenfabrik Deutschland AG „Das ölhydraulische Leichtmetall-Aufgleisgerät mit Rückdruck”.



podnieść wykolejony pojazd szynowy i następnie drugim siłownikiem wsunąć go z powrotem na szyny.

Bardzo ważną dla zamojskich trakcyjników była decyzja Ministerstwa Komunikacji o zakupie dla LHS dźwigu kolejowego EDK<sup>19</sup>-1000 z podwójnym kompletem zestawów kołowych do poruszania się po normalnotorowej linii 1435 mm i szerokiej 1520 mm. Był to spalinowy dźwig na podwoziu samojezdnym o udźwigu 120 t (największa wówczas seria dźwigów w PKP, do dziś znajduje się w LHS – w składzie pociągu ratunkowego). Został zaprojektowany i wybudowany w ówczesnej Niemieckiej Republice Demokratycznej z przeznaczeniem do transportu liniami kolejowymi i pracy na torze (na odcinkach zelektryfikowanych niezbędne było dodatkowo rozpięcie elektrycznej sieci trakcyjnej nad miejscem pracy). Mieścił się w skrajni taboru, a wysięg w czasie transportu był podparty na platformie. Platforma mieściła wstawki przedłużające wysięgnik dźwigu ze zbloczem zakończonym podwójnym hakiem, nadstawkę do niego i różnej długości liny stalowe do podnoszenia. Po uruchomieniu dźwigu, rozłożeniu podpór i podparciu oraz wstępnym uniesieniu ramienia platformą, napędzaną indywidualnym silnikiem spalinowym, należało odjechać z miejsca pracy dźwigu.

Liny wykonywali samodzielnie (zaplatali końce w ucha do zawieszania na haku) zamojscy operatorzy: Zbigniew Gołębiowski, Tadeusz Kwieciński i Władysław Łoś, po krótkim przeszkoleniu w Lokomotywowni Lublin. Zakres obrotu dźwigu był większy od 360°. Na odległe miejsce pracy, np. do wykolejonego pojazdu na linii kolejowej, musiała go podepchnąć lokomotywa, którą następnie wycofywano dla zrobienia miejsca platformie. Gdy dźwig wstawiał na szyny wykolejony pojazd bądź wykonywał jakiś rozładunek czy załadunek na pobocze lub równoległe przebiegający tor, to lokomotywa z platformą oczekiwała w bezpiecznym oddaleniu. Gdy jednak trzeba było załadować coś na wagon, a operacja odbywała się na linii jednotorowej, wówczas lokomotywa odstawiała platformę na bocznice najbliższej stacji, a sama podstawiała wagon pod załadunek.

Największą katastrofą kolejową na Zamojszczyźnie było wykolejenie 42 osi pustych węglarek na łuku toru pomiędzy semaforem wjazdowym Stacji PKP Zamość od strony Hrubieszowa a bocznice rozładunku tłucznia przy ul. Peowiaków (był to też największy – mierzony

---

19 Eisenbahn Dreh Kran.

liczbą wykolejonych osi – wypadek kolejowy na terenie WDOKP). Ponieważ pod naporem wagonów ruszających z miejsca, po chwilowym postoju przed semaforem, przewróciła się wewnętrzna (północna) szyna łuku, ofiar żadnych w ludziach nie było, a i uszkodzenia wagonów były minimalne. Okazało się to jednak katastrofą dla komunikacji kołowej w obrębie miasta Zamościa, gdyż zablokowane zostały dwa ruchliwe przejazdy kolejowe na ul. Partyzantów i Okopowej. Tam właśnie miało miejsce pierwsze praktyczne użycie dźwigu. Ponieważ był on olbrzymią konstrukcją, a ujęcie go aparatem fotograficznym zapełniało niemal cały kadr (nie pozwalając na choćby przypadkowe objęcie jakiegoś ważnego fragmentu stacji kolejowej), wykonano pięć ujęć z pierwszych godzin prac – uruchamiania go do normalnej eksploatacji (dotarcie silników spalinowych, wymiana tocznych zestawów transportowych na robocze, zaplecenie lin, nauka obsługi).

### **Dostawy taboru na tor szeroki**

Po połączeniu torów PKP i OSŽD (USRR) na moście na Bugu i uruchomieniu tam ruchu kolejowego, rozpoczęły się tedy dostawy rosyjskiego spalinowego taboru trakcyjnego i drogowego. Do końca 1979 r. odebrano gros z zakupionych lokomotyw serii ST44 [ryc. 4] i SM48 [ryc. 5] oraz kilka drezyn dla służby drogowej wyposażonych w dźwigi.

Opóźnienie w oddaniu linii do eksploatacji powodowało, że tabor stał na torze stacyjnym w Hrubieszowie, gdzie był systematycznie dewastowany.

Po połączeniu toru obejścia Zamościa, wykonanego przez dyr. Stiepanowa (Przedsiębiorstwo Budownictwa Kolejowo-Drogowego w Biłgoraju), z torem szlakowym od granicy, budowanym samodzielnie przez Zarząd Linii Hrubieszów – Huta Katowice (w budowie), tabor przemieszczono na stację Zamość – Bortatycze<sup>20</sup>. Zasadnicza część dostaw sprzętu układowego (do układania wstępnie przygotowanych przeseł torowych) została dostarczona okrężną drogą, przez sieć PKP, i była przestawiana na tor szeroki (teoretycznie 1524 mm, a w praktyce 1520 mm) w Woli Baronowskiej, Sławkowie (a chyba i w Zamościu – Bortatyczach).

---

<sup>20</sup> Trudno wyjaśnić pochodzenie tej nazwy, gdyż linia kolejowa ani o jotę nie zahacza o wieś Bortatycze, a sama stacja leży na gruntach wsi Siedliska i Wysokie.



Samobieżny kombajn odśnieżny do usuwania śniegu ze stacji został najprawdopodobniej dostarczony przez przejście graniczne w Hrubieszowie.

Braki kadrowe, które odczuwały jednostki LHS przez kilka lat swego trudnego okresu początkowego, były przyczyną dewastowania sprzętu transportowego (samochody samowyladowcze) oraz budowlanego (koparki, zgarniarki, wyrówniarki i spychacze). Drugim ważnym czynnikiem były problemy w zaopatrzeniu części zamienne, a trzecim – zupełny brak zaplecza naprawczego. Stanowiło to duże utrudnienie dla załóg, pracujących pod gołym niebem. W zasadzie tylko Lokomotywnia Zamość radziła sobie z tym dobrze, chociaż kosztem ponoszenia olbrzymich wyrzeczeń przez pracowników warsztatu (zwłaszcza w okresie zimowym). Zręczności improwizacyjnej dyr. Stefana Stachórskiego zawdzięczano, że budowa linii i zaplecza naprawczo-eksploatacyjnego były w miarę skoordynowane i systematycznie oddawano je do użytku. Lokomotywnię wyposażył w halę naprawczą dla taboru spalinowego dopiero zaprzyjaźniony naczelny inspektor nadzoru robót mostowych w LHS, inż. Władysław Woszczejko – który odnalazł wolną typową halę, przeprojektował jej układ z szerokiej i krótkiej na długą i wąską, po czym uzyskał niezbędne pozwolenia budowlane. Halę lokomotywnia wzniosła samodzielnie<sup>21</sup>, a roboty murarskie wykonał miejscowy Oddział Budynków. Organizacja warsztatu naprawczego została powtórzona w oparciu o nowosądeckie doświadczenia.

Zasadniczy szkielet ekip brygadzystów stanowili pracownicy, którzy wykazywali się wiedzą i inwencją, a także maszyniści wycyfrowani z drużyn trakcyjnych ze względu na stan zdrowia. Pozostały personel tworzyli kandydaci na pomocników maszynistów, którzy po odbyciu wymaganej praktyki warsztatowej kierowani byli na właściwe kursy. Dawało im to motywację do solidnej nauki, pracy, a w przyszłości i szanse na godziwą zapłatę (maszyniści lokomotyw stanowili najwyższą uposażoną grupę zawodową w LHS). Jednak i tutaj zdarzały się przypadki zaniedbywania obowiązków.

Sytuacja w służbie drogowej była trudna. O ile dobrych operatorów maszyn torowych firmy Plasser & Theurer Bahnbaumaschi-

---

21 Tuż po ustawieniu samego szkieletu poważnie uszkodził ją odstawiany na postój parowóz, zaczepiając o pozostawioną przez pracowników dźwigu linę nośną do podnoszenia konstrukcji.

nen Gesellschaft m.b.H. (podbijarek torowych i rozjazdów) skuszono obietnicami przydziału mieszkań i wysokich płac, to nabór operatorów koparek, spychaczy i kierowców samochodów nie przebiegał tak bezproblemowo. W tych zespołach trafiały się jednostki wybitnie zdolne, ale i pijacy. Miał też miejsce przypadek prymitywnego potraktowania rewelacyjnej rosyjskiej podbijarki torowej WPO-2 3000 [ryc. 6]. To prawda, że warunki pracy i bytowe dla obsługi były tragiczne<sup>22</sup>, ale możliwości techniczne maszyny były na głowę doskonały sprzęt austriacki. Parametry dokładności austriackiego sprzętu predestynowały go do ostatecznego kształtowania parametrów toru, ale w obróbce zgrubnej WPO nie miała sobie równych. To co ta maszyna była w stanie zrobić w czasie jednego przejazdu, „Plaser” musiał przerabiać i w trzech. Nieudolność nadzoru kierowniczego służby drogowej i zupełny brak kalkulacji kosztów inwestycji sprawiły, że nie dostrzeżono zalet WPO-2 3000, nie zadbano o odpowiednią motywację finansową dla pracowników i dopuszczono do dewastacji<sup>23</sup> (tylko w tym jednym urządzeniu zainstalowany był wojskowy generator umożliwiający 100-godzinną bezobsługową pracę).

Odbiór społeczny tej inwestycji był niechętny, a czasami i wręcz wrogi. Panowało powszechne przekonanie, że jest to kolejny etap podporządkowywania sobie przez Wielkiego Brata polskiej gospodarki. Nikt nie zaprzętał sobie wówczas głowy tym, że w istniejącej sytuacji politycznej, w strukturze Rady Wzajemnej Polityki Gospodarczej (RWPG), funkcjonował obszar transportowy nakładający na każdego

---

22 Kabina była wykonana z drewna i ogrzewana węglowym piecykiem typu „koza”.

23 Podbijarkę skierowano na odcinki toru, gdzie przeszła skrecono prowizorycznie. Odpowiedzialni za to byli projektanci linii i zaopatrzeniowcy, którzy na podstawie ich specyfikacji sporządzali składane z kilkuletnim wyprzedzeniem zamówienia importu z ZSRR szyn, łubek i śrub do ich skręcania. Nieznajomość kształtu nowego typu szyny, w której zwiększono z dwóch do trzech liczbę otworów na każdym jej końcu do mocowania łubkami, sprawił, że zamówiono o jedną trzecią mniej śrub łączących niż było to potrzebne. W konsekwencji początkowo przeszła torowe skrecano sześcioma śrubami, a następnie czterema, bywało, że dwoma. Zamówienie uzupełniające Rosjanie zrealizowali dopiero po kilku latach – prawdopodobnie w rewanżu za budowę, bez uzgodnienia z nimi, Huty Katowice. Taki stan toru, a prawdopodobnie i prowizoryczne jego skrećenie, powodowało uszkodzanie toczonych po nich elektromagnesów WPO służących do podnoszenia i poziomego przesuwania toru. Wprowadzanie czynnego urządzenia na odcinki z małą ilością tłucznia, lub nawet jego brakiem, powodowało jego pracę bez dostatecznego obciążenia, a w konsekwencji wpadanie w wibrację i przedwczesne pęknięcie sprężyn mocujących wibratory. Nadzór tolerował też niechlujne zachowanie operatorów na maszynie, którzy z jednej strony rozpowszechniali pogardliwe informacje o jej prymitywnej konstrukcji, a sami, jako „wysoko wykwalifikowani specjaliści”, rąbali drewno do opał kozy na podłodze kabiny.

przewoźnika kolejowego obowiązek wydzielenia określonego procentu własnego taboru wagonowego na potrzeby całego RWPG. Takie uzgodnienie stawiało w uprzywilejowanej pozycji koleje ZSRR, gdyż z racji odmiennej szerokości toru tylko niewielka część jego wagonów była wykorzystywana przez sąsiadów, i to głównie w strefie przygranicznej. Prawdziwym przegranym tego porozumienia było PKP, które z „państw toru normalnego” oddawało do wspólnego wykorzystania największą liczbę wagonów, ponosząc jednocześnie samodzielnie koszty ich napraw. Tymczasem LHS obciążał radzieckie koleje zatrzymaniem każdego dnia tysięcy wagonów (tak z rudą, jak i z ładunkiem powrotnym).

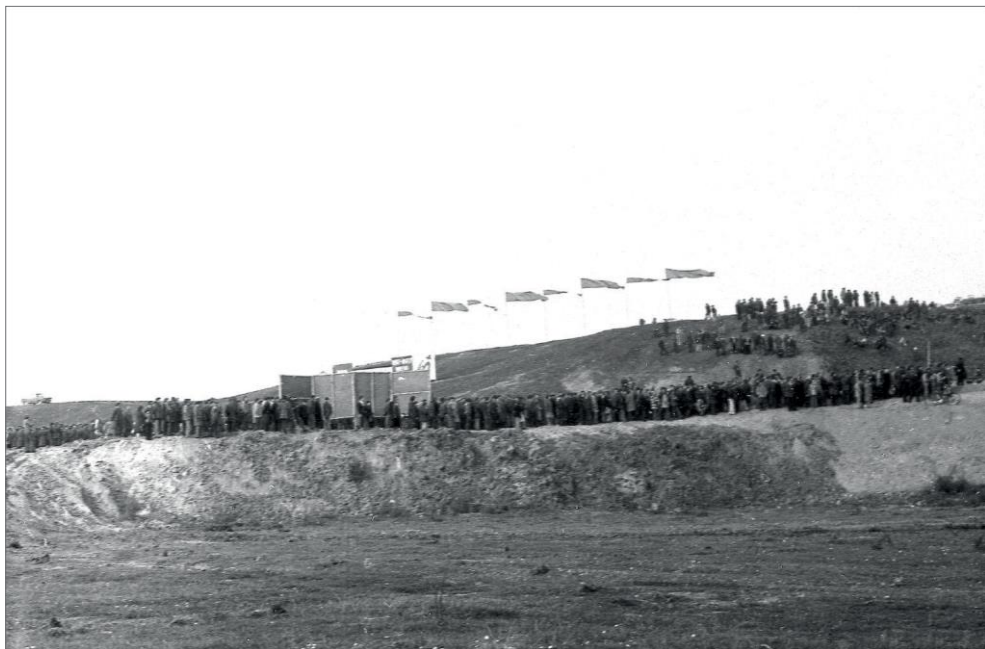
W trakcie rozruchu linii doszło do kilku aktów sabotażu. Nieznani i niewykryci sprawcy podpalili stos czekających na montaż pręseł torowych w Hucie Krzeszowskiej. Podobny pożar w Hrubieszowie został spowodowany przez uczestników zakrapianej libacji, którzy rozpalili ognisko w sąsiedztwie składu pręseł<sup>24</sup>. Zdarzały się przypadki wtaczania pustych bębnow po kablach energetycznych na tory przed nadjeżdżające pociągi oraz wrzucania psów do pustych wracających węglarek, które Ukraińcy konsekwentnie poddawali kwarantannie na przejściu granicznym w Hrubieszowie, na koszt LHS.

## Resentymenty

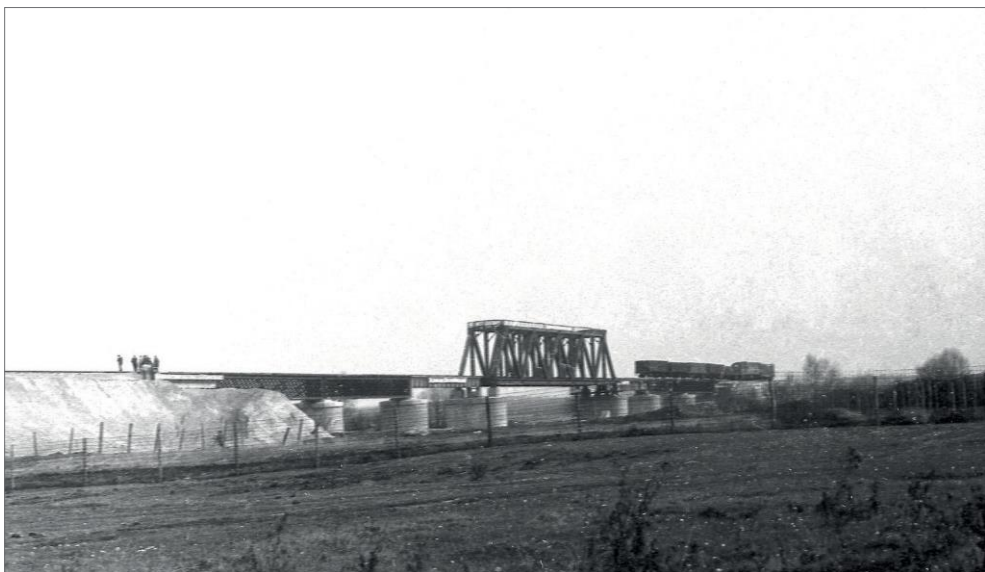
Dziś na torze szerokim trwa niezamordowana praca przewozowa, a skręcane kiedyś z takimi problemami szyny zastąpił tor bezстыkowy. Biegący równolegle tor normalny zamiera i powoli pokrywa go warstwa rdzy. Sentyment budzą już tylko stare fotografie i pożółkłe notatki.

---

<sup>24</sup> Tor budowano wówczas na drewnianych podkładach, które, nasączone preparatami przeciwgrzybicznymi, płonęły jak pochodnie. Szyny (nawet te przykręcane do podkładów stalowych) po kontakcie z ogniem traciły swoje własności wytrzymałościowe, nadane im w procesie walcowania, i nadawały się na złom.



**Ryc. 1.** Widok z łąk Królewskiego Kątu na udekorowaną skarpe w Gródku n. Bugiem i delegacje powitalne ze strony polskiej (w tym z Lokomotywowni Zamość [MD Zamość] i Służby Ochrony Kolei [SOK]). Gródek, 7 listopada 1977 r.  
Archiwum Państwowe w Zamościu, Akta osób i rodzin, Akra dra Janusza Panasiewicza, spis nr 2 z 2018 r., poz. 2 (album do negatywów nr 2)



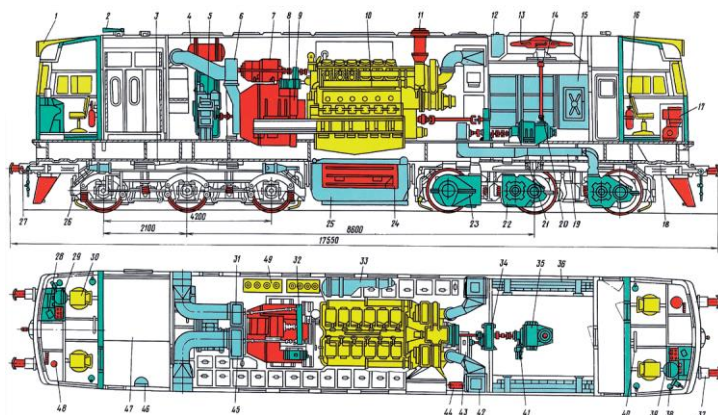
**Ryc. 2.** Wjazd pierwszego pociągu po szerokim torze Linii Hutniczo-Siarkowej na terytorium PRL. Gródek, 7 listopada 1977 r.  
Archiwum Państwowe w Zamościu, Akta osób i rodzin, Akra dra Janusza Panasiewicza, spis nr 2 z 2018 r., poz. 2 (album do negatywów nr 2)





**Ryc. 3.** Na tle udekorowanej lokomotywy M62 (ST44), która przyprowadziła pierwszy pociąg po linii LHS do Polski. Gródek, 7 listopada 1977 r. Na fotografii: Komorowski – maszynista MD Zamość, Edward Dąbrowski, Jerzy Białoszycki – maszynista MD Zamość, nn – brygadzysta MD Zamość, Władysław Adamowicz – młodszy maszynista MD Zamość, Janusz Mazurek, Jan Zubrzycki, nn – maszynista instruktor SZD (koleje ZSRR), Władysław Wawro, Jan Kwieciński, Jerzy Bidula, nn – wydawca posiłków w Hrubieszowie, nn – maszynista SZD, Michał Michniewicz, Feliks Piłat – kontroler służby ruchu D LHS.

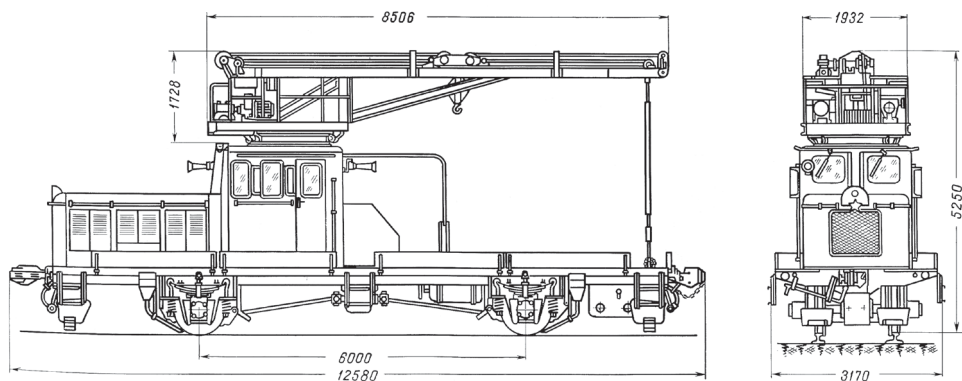
Archiwum Państwowe w Zamościu, Akta osób i rodzin, Akra dra Janusza Panasiewicza, spis nr 2 z 2018 r., poz. 2 (album do negatywów nr 2)



**Ryc. 4.** Przekrój lokomotywy spalinowej produkcji radzieckiej M62, oznaczonej na PKP symbolem ST44, zwanej popularnie *gagarinet* lub *iwaniem*. *Советские тепловозы и оборудование*, Москва b.d., s. 42.



Ryc. 5. Radziecka lokomotywa spalinowa do prac manewrowych TEM2, oznaczona na PKP symbolem SM48, zwana popularnie walentyną lub tamarą. *Советские тепловозы*, Москва b.d., s. 33



Ryc. 6. Radziecka podbijarka torowa PWO-3000. *Путевые машины и механизмы*, Москва b.d., s. 7