

utrzymywanie kontaktów z Niemcami utrudniałoby ich pełną repolonizację<sup>19</sup>. Miała więc być granica polsko-niemiecka, w ujęciu PZZ, swego rodzaju linią demarkacyjną, a zarazem strategiczną, oddzielającą ostro Polskę od Niemiec pod względem politycznym, narodowym i gospodarczym. Ujęcie takie było determinowane panującymi w owym czasie uprzedzeniami na temat stosunków polsko-niemieckich, które zakładały czynienie od zaraz przygotowań do odparcia ataku Niemiec.

Postulaty granicy na lewym brzegu Odry w zasadzie nie zostały postawione oficjalnie na forum międzynarodowym przez Polskę. Wprawdzie poruszył tę kwestię w rozmowach z politykami brytyjskimi minister W. Rzymowski, spotkała się ona jednak z ich zdecydowanie negatywną oceną<sup>20</sup>. Problem delimitacji został ostatecznie rozwiązany w 1952 r. na podstawie układu Polski z NRD w Zgorzelcu, z lipca 1950 r.

MICHAŁ MUSIELAK

## DZIAŁALNOŚĆ DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH POZNAŃ NA ZIEMIACH ODZYSKANYCH

### 1. Straty kolejnictwa Ziemi Odzyskanych

Odbudowa gospodarki na nowo wyzwolonych i przyłączonych do Macierzy terenach wymagała szybkiego uruchomienia i sprawnego działania systemu komunikacyjnego. Od osiągnięć w tej dziedzinie zależało w dużym stopniu szybkie przeprowadzenie akcji osadniczej oraz rozwiązanie wielu problemów migracyjnych<sup>1</sup>.

Nielatwy był start polskiego kolejnictwa na Ziemiach Zachodnich. Wojska niemieckie, cofając się pod naporem ofensywy Armii Radzieckiej, niszczyły w miarę czasu i możliwości urzędzenia kolejowe, drogowe i komunikacji lotniczej. Ogólna długość linii kolejowych na Ziemiach Zachodnich przed II wojną światową wynosiła 10 707 km. Działania wojenne spowodowały zniszczenie lub dewastację ponad 7563 km torów kolejowych<sup>2</sup>. W poszczególnych DOKP stan zniszczeń przedstawia tabela 1<sup>3</sup>.

Na 50 620 metrów mostów kolejowych uległo zniszczeniu 33 555 km.

<sup>19</sup> Tamże.

<sup>20</sup> W. Dobrzycki, *Granica zachodnia...*, ss. 51 - 52.

<sup>1</sup> *Polskie Ziemie Zachodnie*, Poznań 1959.

<sup>2</sup> Archiwum Akt Nowych, Warszawa, Ministerstwo Komunikacji; dalej AAN, Warszawa MK, Sprawozdania z poszczególnych DOKP, sygn. 137/4, k. 14.

<sup>3</sup> AAN, Warszawa, MK, Zniszczenia w poszczególnych DOKP, sygn. 137/4, k. 15 - 20.

TABELA 1

Stan zniszczeń w poszczególnych DOKP linii kolejowych

DOKP	Istniejące w 1930 r.	Rozebrane lub zniszczone
Wrocław	3 288 km	2 566 km
Szczecin	2 594	1 309
Olsztyn	1 879	1 590
Gdańsk	567	567
Poznań	1 235	498
Katowice	1 057	915
Łódź	87	38
	10 707 km	7 563 km

Źródło: AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 137/4, k. 15 - 20.

TABELA 2

Stan zniszczeń mostów kolejowych na Ziemiach Zachodnich

Wyszczególnienie	Mosty o rozpiętości	
	do 20 m	ponad 20 m
Stan z 1939 r.	22 070	38 550
Zniszczono wskutek działań wojennych	6 530 (30%)	26 825 (70%)
Odbudowano prowizorycznie	4 770 (73%)	16 610 (62%)
Odbudowano na stałe	290 (4,4%)	2 320 (8,6%)

Źródło: AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 137/4, s. 49.

Bilans strat polskiego kolejnictwa na Ziemiach Zachodnich przedstawiał się następująco<sup>4</sup>:

Ogółem:	Ziemie Odzyskane
	5 045 898 482 (w zł)
w tym:	
1. Urządzenia drogowe — Razem	885 875 582
grunty	59 919 775
podłoże	95 106 288
nawierzchnia	272 920 768
budynki	195 364 246
przejazdy w poziomie szyn i wskaźniki drogowe	1 847 990
budowle nie ukończone	1 495 780
inwentarz użytkowy	70 560 600
straty wskutek zaniedbań w konserwacji	125 603 790

<sup>4</sup> AAN, Warszawa, MK, Zestawienia strat w DOKP na Ziemiach Zachodnich, sygn. 137/4, ss. 49 - 51.

straty spow. nadmier. zużyciem części stalowej	63 056 345
przekucie torów kolejowych	—
2. Urządzenia trakcyjne i służby wagonów — Razem	159 714 000
urządzenia mechaniczne	3 447 000
wyposażenie specjal. parowozowni i wagonowni	76 213 000
wyposażenie magazynów	698 000
urządzenia stacji wodnych	8 241 000
urządzenia trakcji elektrycznej	39 550 000
urządzenia silnoprądowe	31 560 000
3. Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności — Razem	214 628 000
urządzenia zwrotnicze ruchu kolej.	164 230 400
urządzenia łączności	49 873 300
warsztaty elektrotechniczne, sygnałowe	525 000
4. Tabor kolejowy — Razem	3 685 440 000
lokomotywy (parowozy)	1 042 000 000
wagony pasażerskie	1 602 360 000
wagony towarowe	926 160 000
wagony motorowe, jednostki elektryczne i sygnalizacyjne	89 200 000
wagony sanitarne i dezynfekcyjne	—
straty wskutek zaniedbań w konserwacji	25 720 000
5. Urządzenia i wyposażenie warsztatów naprawczych taboru kolejowego	100 240 000

Powyższe zestawienia świadczą o olbrzymich stratach w poszczególnych działach gospodarki PKP na Ziemiach Zachodnich. Były one spowodowane ciężkimi walkami na tych terenach oraz stosowania przez hitlerowców taktyki pozostawiania „spalonej ziemi”.

## 2. Uruchamianie i odbudowa ważniejszych linii i węzłów kolejowych przez kolejarzy wielkopolskich

W trosce o zapewnienie niezbędnej eksploatacji przejmowanych obiektów kolejowych dyrektor Okręgu Kolei Państwowych w Poznaniu inż. Mieczysław Stodolski, zarządzeniem nr 35/1 (Wydział Ruchu) z dnia 16 lutego 1945 r. upoważnił Władysława Zastrożnego, zamieszkałego w Wągrowcu, do pełnienia obowiązków naczelnika Oddziału Ruchowo-Handlowego na odcinku Krzyż—Gorzów—Kostrzyn. Z chwilą otrzymania nominacji W. Zastrożny przystąpił do werbowania pracowników celem uruchomienia i obsadzenia powierzonego mu odcinka kolejowego. Jednocześnie naczelnik Oddziału Drogowego w Wągrowcu zobowiązany został do wydelegowania grupy pracowników z zadaniem zabezpieczenia wyznaczonego odcinka kolejowego<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania z DOKP Poznań, sygn. 12, k. 8-16, także materiały z prywatnego zbioru inż. L. Stelmaszyka.

W dniu 17 lutego 1945 r. z Wągrowca wyjechała pierwsza grupa kolejarzy w kierunku Gorzowa, do którego dotarła dopiero 19 lutego. W skład grupy wchodził: Stanisław Bonikowski, Alojzy Bauza, Alfons Brzeczko, Waclaw Cwiertniak, Mieczysław Dybko, Bolesław Grajek, Jan Gryzsko, Edmund Kaczorowski, Hieronim Kotecki, Stefan Lijewski, Stefan Machnikowski, Paweł Macierzewski, Andrzej Majerek, Hieronim Pauskus, Jan Tomczak, Zygfryd Wawrzyniak, Stanisław Werwiński, Władysław Zastrozny — kierujący grupą<sup>6</sup>. Po przybyciu do Gorzowa i nawiązaniu kontaktu z przedstawicielami Armii Radzieckiej przystąpiono do pracy organizacyjnej wszystkich służb<sup>7</sup>.

Pierwszą siedzibą Oddziału Ruchowo-Handlowego Okręgu Zachodniego była stacja Szamotuły, gdzie naczelnikiem Oddziału Ruchowo-Handlowego był Hieronim Marciniak. Zgodnie z poleceniem DOKP — Poznań Szamotuły miały być tylko tymczasową siedzibą Oddziału mającego przenieść się do Krzyża, a następnie do Gorzowa<sup>8</sup>.

Uruchomiony Oddział Ruchowo-Handlowy na odcinku Krzyż—Gorzów—Kostrzyn obejmował swym zasięgiem następujące linie: od stacji Poznań—Strzeszyn do stacji Piła włącznie, od stacji Poznań—Wola do stacji Kostrzyn, od Rokietnicy przez Międzychód do Gorzowa przez Skwierzynę, od Szamotuł do Międzychodu, Kostrzyn—Piła, Kostrzyn—Zielona Góra, od stacji Rogoźno Wlkp. do stacji Drawski Młyn oraz od Międzychodu do stacji Zbąszyń włącznie<sup>9</sup>.

Na obejmowanych odcinkach urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów były zniszczone w granicach 40 - 100%. Dlatego też początkowo ruch pociągów odbywał się przy niesprawnych semaforach, a prawo wjazdu i wyjazdu z danej stacji posiadali tylko kierownicy pociągów mający pisemne zezwolenie kierownika odcinka<sup>10</sup>.

Mimo dużych trudności, grupa wągrowieckich kolejarzy przy pomocy repatriantów i kolejarzy wracających z Zachodu uruchomiła na powierzonym im odcinku Krzyż—Gorzów—Kostrzyn 24 pociągi tranzytowe na dobę, a pierwszym pociągiem normalnie kursującym według rozkładu jazdy był pociąg linii Berlin—Brześć.

Pomimo trudnych warunków, pierwsza ekipa kolejarzy osiągnęła wyznaczony cel, a do wyróżniających się należeli:

w służbie ruchu — H. Marciniak, kontrolerzy ruchu i handlowi — Hildebrant, Chwiałkowski, Nowak, w służbie mechanicznej — Zygfryd Wawrzyniak, Paweł Marciszewski, Tadeusz Kalinowski, Walery Daszłyński, Edmund Ślusarek, Karaszkiewicz, Lisowski, Pławiński, L. Kończak, Henryk Stępień, W. Glugawa oraz wielu innych, którzy uruchamiali zniszczone parowozownie i wagnownie, doprowadzając je do stanu umożliwiającego podjęcie i przeprowadzenie średnich oraz bieżących napraw;

<sup>6</sup> AAN, Warszawa, MK, k. 68.

<sup>7</sup> Tamże, k. 75.

<sup>8</sup> AAN, Warszawa, MK, Uruchamianie ważniejszych odcinków linii kolejowych na Ziemiach Zachodnich, sygn. 13, k. 7-26; także materiały ze zbiorów prywatnych inż. L. Stelmaszyka.

<sup>9</sup> AAN, Warszawa, MK, sygn. 13, k. 9.

<sup>10</sup> Tamże, k. 118.

W służbie elektrotechnicznej — zawiadowcy odcinków, w Gorzowie Eryk Koika, w Krzyżu — Kowalczyk, w Kostrzynie — Stefan Rębacz, oraz pracownicy odcinków — Budnik, Balcerek, Górny, Bułyga, Andrzejewski, Lisek <sup>11</sup>.

Z pracowników administracji wyróżniali się: Kowalczyk, Ganek, Kłos, Sawela, Piszczykowa, Schreder, Kościelny, Knychanaczuka, Dąbrowski, Wiśniewski <sup>12</sup>.

Oddział Ruchowo-Handlowy w Zielonej Górze organizowali kolejarze z Wolsztyna (inż. Waclaw Andrzejewski, który miał do dyspozycji kontrolerów ruchu: Franciszka Węgrzyna, Leona Nyszkę, Eugeniusza Postulę) <sup>13</sup>.

Dzięki inicjatywie, poświęceniu i energii, jakie w organizowanie transportu kolejowego włożył inż. Waclaw Andrzejewski, zostały obsadzone personelem poszczególne stacje na odcinku od Grodziska do Wolsztyna, od Wolsztyna do Konotopu oraz do Kopanicy. Doceniając wysiłek inż. W. Andrzejewskiego DOKP w dniu 9 maja 1945 r. zatwierdza go na stanowisko naczelnika Oddziału z jednoczesnym określeniem zasięgu terytorialnego Oddziału, którego granica biegła z Wolsztyna przez Sulechów, Czerwieńsk, Krosno Odrzańskie, Gubin, Lubsko, Szprotawę, Głogów do Wolsztyna <sup>14</sup>.

Celem obsadzenia stacji położonych na odcinku Sulechów—Czerwieńsk, inż. Andrzejewski nawiązał rozmowy z komendanturą radziecką w Zielonej Górze oraz komendantem stacji Czerwieńsk. W wyniku rozmów, odcinek został obsadzony przez polskich kolejarzy <sup>15</sup>. Odcinek linii Wolsztyn—Gubin, z uwagi na jego strategiczne znaczenie, pozostał w rękach jednostek wojskowych. W dniu 15 maja 1945 r. została obsadzona stacja Czerwieńsk przez kolejarzy, a naczelnikiem mianowano tam Andrzeja Marciniaka.

Kolejną stacją, którą odbudowali wielkopolscy kolejarze był Sulechów, gdzie 12 marca 1945 r. przybyła grupa kolejarzy i przystąpiła do odbudowy urządzeń stacyjnych oraz uruchamiała transport. Pierwszym zawiadowcą stacji został W. Genjusz, od którego jesienią 1945 r. obowiązki przejął Wincenty Krzysztofek.

Celem zabezpieczenia urządzeń i obiektów kolejowych przed sabotażem i dywersją zorganizowano służbę ochrony kolei, a dowódcą placówki został por. E. Szeinbek <sup>16</sup>.

W pierwszym okresie działalności kolejarzy wysiłek ich skierowany był na jak najszybsze uruchomienie urządzeń kolejowych (górek rozrządowych, zwrotnic) w celu umożliwienia ruchu pociągów wojskowych radzieckich i polskich. Tu również, podobnie jak na innych stacjach, pra-

<sup>11</sup> Tamże, k. 146.

<sup>12</sup> Tamże, k. 150 - 154.

<sup>13</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania z działalności kolejarzy wielkopolskich na Ziemiach Zachodnich, sygn. 40, k. 110; sygn. 41, k. 38.

<sup>14</sup> AAN, Warszawa, MK, sygn. 41, k. 63.

<sup>15</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania z DOKP Poznań, sygn. 48, k. 6 - 38.

<sup>16</sup> Tamże, k. 231.

cę kolejarzy utrudniał brak energii elektrycznej, a także żywności. Pomownie były całkowicie zniszczone, a wodę do parowozów trzeba było nosić wiadrami.

Równolegle z odbudową stacji prowadzono systematycznie pracę społeczno-polityczną, uwieńczoną założeniem komórki PPR, której sekretarzem został Feliks Grzempa, oraz PPS, której przewodniczącym został Karol Mokrzycki. Dzięki współpracy obu partii i wysiłkom kolejarzy utworzono Związek Zawodowy Kolejarzy (ZZK) węzła Sulechów; prezesem został Jan Różewicz. ZZK swym zasięgiem obejmował stacje położone na odcinku Babimost—Gubin, Sulechów—Wolsztyn, Wolsztyn—Konotop—Sulechów<sup>17</sup>.

Wśród pionierów pracujących na stacji Sulechów wyróżnili się kolejarze wielkopolscy: Leon Brombo — kierownik ekspedycji, Zdzisław Wolczyński, dyżurni ruchu — St. Stróżycki, Cz. Serafinowski, F. Borek, nauczycielowie — J. Paździr, R. Szczeciński, E. Rosolski, J. Brychca, magazynier J. Piechota, toromistrz J. Kalisz oraz zawiadowca stacji odcinka zabezpieczenia Wincenty Hormola.

W celu skompletowania ekipy na wyjazd do Krzyża przybyli do parowozowni Poznań—Osobowa inż. Strzałko oraz Stefański. Zwołano naradę zebranie, na którym wyłoniła się ekipa kolejarzy gotowych do wyjazdu. Wśród wyjeżdżających byli wszyscy pracownicy, którzy zorganizowali pracę w parowozowni Poznań—Osobowa i mieli już pewne doświadczenie w uruchamianiu parowozowni. Byli wśród nich: Bronisław Biernat — naczelnik parowozowni, Klemens Koźma — z-ca naczelnika, Jan Kalinowski — pomocnik naczelnika, Tadeusz Osieński — kadrowiec, dyspozytorzy — Marian Beyer, Zbigniew Krzemiński, Jakub Lubiński, Paweł Helek, majstrowie — Leon Waszkowiak, Florian Czyżewski oraz przodownicy — Antoni Jańczak i Stefan Gostyński.

Ekipa wyjechała 25 marca 1945 r. z Poznania i dojechała do Krzyża 27 marca około północy. Po przybyciu na miejsce elektrycy — Benon Szulc, Michał Klemens, Walenty Olejniczak — przystąpili do montowania agregatu prądowłórczego, który znajdował się około 500 m od parowozowni<sup>18</sup>.

Dzień 28 marca 1945 r. i następne upłynęły na szukaniu i gromadzeniu maszyn, zabezpieczaniu warsztatów naprawczych oraz ocalałych w nim narzędzi. Kolejarze z Działu Ruchu pod kierunkiem zawiadowcy Eljasza uporządkowali stację, przygotowując ją do otwarcia ruchu pasażerskiego; uruchomili nastawnię i posterunki<sup>19</sup>.

Praca kolejarzy w Krzyżu była ciężka, tym bardziej że zwrotnice były zelektryfikowane, a zatem ich działanie zależało od dopływu prądu, którego zupełny brak odczuwali w tym czasie nie tylko kolejarze. Przejście na ręczną obsługę zwrotnic również napotykało trudności, gdyż Niemcy uciekając zabrali względnie zniszczyli przeciwwagi niezbędne do przco-

<sup>17</sup> AAN, Warszawa, MK, Zestawienia z poszczególnych DOKP, sygn. 137/7, k. 11 - 68; także materiały ze zbiorów prywatnych inż. L. Stelmaszyka.

<sup>18</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania..., sygn. 137/7, k. 14.

<sup>19</sup> Tamże, k. 70 - 76.

kładania zwrotnic. Przekładanie odbywało się więc za pomocą łomów. Każde takie prowizoryczne rozwiązanie łączyło się z narażaniem życia ludzkiego (np. nastawniczy Florian Banecki chcąc odwrócić zwrotnicę dla jadącego pociągu ze strony Drawin chwycił zamiast łomu rurę od pancerfausta, w wyniku czego spowodował wybuch i stracił życie<sup>20</sup>.

Najtrudniejsze zadanie mieli elektrycy. Ich grupa pod kierownictwem zawiadowcy Józefa Borkowskiego, Jareckiego, Michalaka przy współudziale monterów — Karola Żołądkiewicza i Alfonsa Ryszki — przystąpiła do uruchamiania znajdującej się 30 km od Krzyża w lasach koło Kamiennej uszkodzonej elektrowni. Uruchomienie jej kosztowało życie czterech kolejarzy. Torowy Walerian Drozd został zasypany zwałami ziemi przy umacnianiu wałów ochronnych, SOK-iści Plewa i Bejemka podczas pełnienia służby zostali zastrzeleni przez bandę. Natomiast starszy strażnik Feliks Świętek poniósł śmierć podczas odpierania ataku bandy, która chciała sterroryzować podróżnych i zniszczyć urządzenia stacyjne<sup>21</sup>.

Grupa kolejarzy, która wznowiła funkcjonowanie tego ważnego węzła komunikacyjnego, przystąpiła w dniu 12 kwietnia 1945 r. do organizowania placówek kulturalno-oświatowych, które dawałyby godziwą rozrywkę kolejarzom i ludności<sup>22</sup>.

12 kwietnia 1945 r. zwołano zebranie wszystkich kolejarzy węzła Krzyż. Postanowiono powołać do życia Związek Zawodowy Kolejarzy tego węzła. W skład zarządu weszli: Marian Beyer — prezes, Zygmunt Koralewski — sekretarz, Zbigniew Krzemiński — skarbnik. Ukonstytuowany Zarząd podjął uchwałę, w myśl której kolejarze mieli organizować placówki kulturalno-oświatowe<sup>23</sup>. Efektem działalności kolejarzy było oddanie do użytku świetlicy, do uruchomienia której w dużym stopniu przyczynił się Zygmunt Koralewski. 15 czerwca 1945 r. zawiązano kolejarzowski klub sportowy piłki nożnej, którego prezesem został Franciszek Sobczyk, a sekretarzem Czesław Kuczman. W październiku tego roku zorganizowano kółko sceniczne, którego założycielem i pierwszym reżyserem został kierownik naprawy wagonów Michał Balsa. Członkami zespołu byli zazwyczaj funkcjonariusze SOK wraz ze swymi żonami. W tymże czasie zorganizowano chór, którego dyrygentem został elektromonter Wiergowski, a następnie Liszewski z Rejonu Budynków<sup>24</sup>.

Podatny grunt do działania partii politycznych stworzyli także kolejarze. W dniach 26 - 27 stycznia 1946 r. założono komitet PPR, którego sekretarzem został maszynista Stanisław Rowiński. Utworzono w tym samym czasie także komitet PPS, którego sekretarzem został Roman Waszkiewicz<sup>25</sup>.

Oddział Ruchowo-Handlowy, Mechaniczny i Elektrotechniczny w Zbąszynku organizował Zygmunt Straburzyński, który został jego naczelnikiem. Kontrolerem Oddziału został Mieczysław Lewiński. Dyspozyturę Oddziału organizował Michał Radomiński. Swym zasięgiem Oddział Ru-

<sup>20</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania z DOKP Poznań, sygn. 14, k. 23.

<sup>21</sup> Tamże, k. 36.

<sup>22</sup> Tamże, k. 68 - 72.

<sup>23</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania z DOKP Poznań, sygn. 21, k. 10 - 11.

<sup>24</sup> Tamże, k. 13.

<sup>25</sup> Tamże, k. 19.

chowo-Handlowy w Zbąszynku obejmował odcinki od Poznania do Kunowic, od Rzepina do Czerwieńska, od Toporowa do Międzyrzecza i od Zbąszynia do Międzyrzecza<sup>26</sup>. Stopniowo kompletowano obsadę stanowisk zawiadowców stacji kolejowych. I tak w Zbąszyniu zawiadowcą został Antoni Stachowiak, w Świebodzinie — Franciszek Ratajczak, w Rzepinie — Władysław Borowski<sup>27</sup>.

Jedną z ważniejszych prac dyrekcji odcinka w Zbąszynku było szybkie uruchomienie stacji Rzepin jako jednej z większych na odcinku Zbąszynek—Kunowice. 12 maja 1945 r. został zorganizowany specjalny pociąg, który pod kierownictwem Władysława Borowskiego dojechał z grupą 46 kolejarzy do Rzepina, który wówczas nosił nazwę Reppen<sup>28</sup>. W akcji tej wyróżnili się kontrolerzy ruchu: Władysław Rajter, Jakub Heigelman, Władysław Ciechanowski, Mieczysław Pławuszewski, Leon Nierzkowski, Bronisław Psica, Tadeusz Strep, nastawniczowie: Adam Szuta, Marian Kaczmarek, Czesław Grotys, Władysław Modliberski, zwrotniczowie: Florian Brzeda, Michał Timoszenko, Józef Zoldnik, Franciszek Kozdraś, Michał Prusak<sup>29</sup>.

Równoległe z obsadą stacji wznowiona została praca w parowozowni. Naprawie podlegały wszystkie zastawy lokomotywy. W funkcjonowanie parowozowni duży wysiłek włożyli Marian Zieliński i Feliks Marciniak<sup>30</sup>.

W miesiącach czerwiec—lipiec 1945 r. kolejarze wielkopolscy uruchomili stacje w Kostrzynie, Konichowie oraz przejmowali linie kolejowe na trasie Rawicz—Wąsosz—Legnica.

W trudnych warunkach przystąpili do odbudowy stacji Kostrzyn, który przed wojną był ważnym węzłem komunikacyjnym z nowoczesnym zapleczem technicznym. Pierwsza drużyna w liczbie 27 kolejarzy przybyła z Poznania w końcu czerwca 1945 r. Brak prądu zmuszał do obsługi urządzeń ręcznie. Naczelnikiem stacji Kostrzyn mianowano Kiełczewskiego<sup>31</sup>.

Jedną z najliczniejszych ekip kolejarzy wysłanych na Ziemię Zachodnie z ramienia DOKP Poznań w 1945 r. była grupa kierowana do objęcia dworców i linii kolejowej na trasie Rawicz—Wąsosz—Legnica. Grupę tę zorganizowano w Rawiczu, a jej liczebność osiągnęła 200 osób<sup>32</sup>.

W pierwszych dniach lipca 1945 r. zorganizowana została 70-osobowa grupa kolejarzy do uruchomienia stacji kolejowej Kożuchów. Kierownikiem grupy był Jan Kaczmarek — robotnik torowy. Służba ruchu zorganizowała specjalny pociąg, który 18 lipca 1945 r. przywiózł ich do Nowej Soli, skąd udali się do Kożuchowa. Stacja Kożuchów już funkcjonowała i posiadała pełną obsadę. Zawiadowcą był Eustachy Jacko. Ponieważ sytuacja aprowizacyjna była b. trudna, cała 70-osobowa grupa włączyła się

<sup>26</sup> Tamże, k. 31.

<sup>27</sup> Tamże, k. 36.

<sup>28</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania z działalności kolejarzy wielkopolskich na Ziemiach Zachodnich, sygn. 41, k. 68; także materiały ze zbiorów prywatnych inż. L. Stelmaszyka.

<sup>29</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania..., sygn. 41, k. 243.

<sup>30</sup> Tamże, k. 251.

<sup>31</sup> Tamże, k. 255 - 260.

<sup>32</sup> Materiały ze zbiorów prywatnych inż. L. Stelmaszyka.

do odbudowy miasta, a następnie przystąpiła do żniw i przez okres dwóch tygodni zbierała zboże z pól. Kończąc żniwa, kolejarze wielkopolscy pomagali odbudować linie kolejowe. Odbudowali 4 tory główne, 3 ładunkowe, 1 rozjazd angielski, 4 rozjazdy pojedyncze oraz część budynków kolejowych<sup>33</sup>.

11 sierpnia 1945 r. została zorganizowana ekipa kolejarzy, która miała uruchomić stację Głogów. Ta czterokierunkowa stacja w wyniku zniszczeń stała się dwukierunkową. Czynne były tylko odcinki ruchu Głogów—Żagań i Wrocław, a linia Głogów—Wrocław przestała być linią dwutorową, gdyż pozostał tylko jeden tor. Taka sama sytuacja istniała na linii Głogów—Żagań. Odcinki linii Głogów—Leszno, Głogów—Bojanowo, Głogów—Sulechów były nieczynne na skutek zniszczenia mostu na Odrze. W 60% zostały zniszczone tory w następujących parkach przyjazdowo-odjazdowych<sup>34</sup>:

grupa „g” górkę rozrządowe, tory 8g, 10g, 12g, 14g, 16g, 18g,

grupa „z” górkę rozrządowe, tory 1z, 2z, 3z, 5z, 6z, 7z, 9z, 11z, 13z,  
15z, 17z,

grupa „n” górkę rozrządowe, tory 1n, 2n, 3n, 5n, 7n, 9n,

grupa „p” górkę rozrządowe, tory 2p, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22,  
24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42,  
44, 46, 48p.

Tory komunikacyjne łączące poszczególne parki zniszczone zostały w granicach 70 - 80%. Zniszczone również były tory trakcyjne w parowozowni i wagonowni w około 80%. Górkę rozrządowe w parku „g” letnie i zimowe z przylegającymi torami rozrządowymi zniszczone były w granicach 60%. Zniszczonych było 10 bocznic, a na ogólną ilość 220 rozjazdów czynnych było tylko 10<sup>35</sup>.

Całkowitemu zniszczeniu uległy nastawnie GW1, GW2, GW4, GW6, posterunki kontroli i pomieszczenia dla dyżurnego ruchu, wieża ciśnień oraz zwrotnice mechaniczne i elektryczne; tabor kolejowy w granicach 40 - 100%<sup>36</sup>.

Taki stan rzeczy i majątek kolejowy zastała ekipa uruchamiająca stację Głogów. W dniu 15 sierpnia 1945 r. kolejowe władze radzieckie dokonały formalnego przekazania stacji kolejarzom polskim. Praca na nowo objętej stacji była bardzo trudna — miny, niewypały i zniszczenia.

Dzięki energicznej pracy kolejarzy wielkopolskich zaczęło tętnić życie na nowo obsadzonej stacji Głogów. Warsztaty mogły w ciągu doby obsłużyć 60 wagonów. W ciągu doby wydajność pracy na stacji wahała się w granicach 3 - 6 wagonów załadunku i 18 wagonów rozładunku. Zdolano uruchomić 12 pociągów kursujących w ciągu doby<sup>37</sup>.

Wśród przybyłej grupy kolejarzy wyróżnili się: w służbie ruchu — Józef Cieślak, Kazimierz Chyży, S. Chawlisz, A. Czyż, T. Fijał-

<sup>33</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania z poszczególnych DOKP, sygn. 137/69, k. 17.

<sup>34</sup> Tamże, k. 31 - 36.

<sup>35</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania z poszczególnych DOKP, sygn. 137/5, k. 18.

<sup>36</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania, sygn. 136/67, k. 61 - 63.

<sup>37</sup> AAN, Warszawa, MK, Sprawozdania i statystyka, sygn. 137/3, k. 16.

kowski, K. Kacprowicz, F. Kawalec, Cz. Kozing, St. Majewski, Cz. Napieraj, J. Romanowski, Cz. Sieczka, W. Zdanowski, Z. Zięba; w służbie drogowej — J. Boryga, F. Skrzypczak, Zygfryd Wolny, P. Wojciechowski, J. Jabłoński, T. Kamiński, S. Mikołajczyk, J. Przybylski, Bruno Michalski, W. Borowiak, S. Owczarzak, L. Kałka, M. Grobelny,

TABELA 3

Plan odbudowy linii kolejowych na Ziemiach Zachodnich przez DOKP Poznań w latach 1948 - 1955

Dług. w km	Nazwa linii	48	49	50	51	52	53	54	55	Typ szyn lata
11	Zielona Góra - Czerwieńsk	11								
9	Strzelce Krajeńskie Strzelce H	9								
26	Świebodzin - Sulechów		26							
5	Krzyż - Stargard 2 tory		5							
49	Zielona Góra - Szprotawa			49						
8	Gorzów - Krzyż			8						
23	Rudnica - Sulęcín				23					
34	Krosno - Lubsko				34					
3	Stare Bielice - Skwierzyna				3					
46	Głogów - Zielona Góra 2 tory					46				
12	Wolsztyn - Nowa Sól						12			
26	Głogów - Wschowa 2 tory							26		
252	Razem w km	20	31	57	60	46	12	26		

Źródło: AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 1383a, k. 44.

TABELA 4

Osiągnięcia DOKP Poznań w odbudowie linii wąskotorowych na Ziemiach Zachodnich

Wyszczególnienie	Ogólny stan przed wojną	Zniszczono w latach 1939 - 45	Odbudowano na 1 IV 1946	Pozostało
Ogólna długość linii kolejowych	1 415	849 (60%)	170 (12%)	679 (48%)
Mosty kolejowe żelazne i żelbetowe	4 058	2 029 (50%)	1 217 (30%)	811 (20%)
Mosty kolejowe konstrukcji drewnianej	1 927	770 (40%)	578 (30%)	192 (10%)
Warsztaty naprawcze	7	7 (100%)	2 (28%)	5 (72%)
Parowozownie	27	19 (70%)	3 (10%)	16 (60%)
Budynki stacyjne i związane z wykonyw. ruchu obiektów	334	167 (50%)	34 (10%)	133 (40%)
Parowozy wąskotorowe	192	96 (50%)	19 (10%)	77 (40%)
Wagony osobowe i towarowe (szt.)	5 420	3 252 (60%)	1 084 (20%)	2 768 (40%)

Źródło: AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 137/5, k. 37; osiągnięcia i zamierzenia.

F. Wawrzyniak, S. Bartkowiak, J. Roskowiak, Cz. Matuszewski; w służbie mechanicznej — Kazimierz Różycki i Jan Roskowiak<sup>38</sup>.

DOKP Poznań realizując wytyczne Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie dalszej odbudowy rozebranych linii kolejowych zakładała: budowę nowych odcinków linii kolejowych na Ziemach Zachodnich, budowę i rozbudowę węzłów stacji, odbudowę torów stacyjnych i drugich torów na szlakach. Szczegółowy plan odbudowy i rozbudowy linii kolejowych na Ziemach Zachodnich przez DOKP Poznań przedstawia tabela 3.

Prace nad doprowadzeniem kolei do stanu odpowiadającego potrzebom kraju objęły także kolej wąskotorową. Z uwagi na jej znaczenie gospodarcze, szczególnie na Ziemach Zachodnich, wobec rozwijającej się gospodarki przystąpiono w ramach DOKP Poznań do odbudowy istniejących odcinków linii. Zakładano, że do końca planu 3-letniego całkowi-

TABELA 5

*Efekty pracy kolejarzy wielkopolskich uruchamiających koleje na Ziemach Zachodnich*

Nazwa linii kolejowej	Długość linii	Liczba uruchomionych stacji i przystanków
Krzyż — Gorzów — Kostrzyn — Piła	161	26
Kalina — Piła	12	
Zbąszyń — Kostrzyn	113	20
Międzychód — Skwierzyna — Gorzów	53	15
Kostrzyn — Zielona Góra	102	18
Stare Bielice — Skwierzyna Gaj	49	9
Zbąszyń — Międzychód	50	11
Kopanica — Konotop	30	6
Kopanica — Sulechów	32	4
Sulechów — Czerwieńsk	17	1
Czerwieńsk — Krosno Odrzańskie	23	3
Krosno — Gubin	27	3
Gubin — Lubsko — Szprotawa	63	7
Szprotawa — Głogów — Wolsztyn	113	18
Zbąszynek — Kunowice	87	12
Rzepin — Czerwieńsk	57	8
Toporów — Międzyrzecz	43	7
Zbąszyń — Międzyrzecz	36	4
Rawicz — Wąsosz — Legnica	80	6
Głogów — Żagań	60	9
Głogów — Leszno	45	6
Głogów — Bojanowo	52	10
Głogów — Sulechów	91	11
Ogółem	1376 km	225

Źródło: Dane zawarte w tabeli opracowano na podstawie: 1) Mapy poglądowej sieci kolei DOKP Poznań nr 9 z dnia 9 III 1946 r.; 2) L. Zimowski, *Kolejarze wielkopolscy w okresie II wojny światowej* Poznań 1968; 3) Polskie Koleje Państwowe — Atlas odległości.

<sup>38</sup> Tamże, k. 70.

cie zostanie przywrócona żywotność tych linii. Osiągnięcia i perspektywiczny plan odbudowy linii wąskotorowych na Ziemiach Zachodnich w ramach DOKP Poznań przedstawia tabela 4<sup>39</sup>.

Dzięki zespolonym wysiłkom kolejarzy oraz wydatnej pomocy państwa kryzys w kolejnictwie w roku 1946/47 został częściowo przełamany. W toku przywracania utraconej podczas wojny zdolności przewozowej realizowany był program integracji komunikacji lądowej oraz zagospodarowania odzyskanego wybrzeża. W tym sensie plan odbudowy stanowił jednocześnie pierwszy etap przemian strukturalnych w transporcie, niezbędnych do funkcjonowania nowej państwowości<sup>40</sup>.

Na Ziemi Zachodnie do prac nad odbudową kolei wyjechało około 7 080 kolejarzy wielkopolskich (dane szacunkowe). W pierwszych grupach operacyjnych wyjechało około 382 kolejarzy, skierowanych do innych DOKP było 6 552 kolejarzy. Dodatkowo dla ochrony i zabezpieczenia uruchomionych linii i stacji skierowano około 150 SOK-istów. Efekty pracy tej rzeszy ludzi obrazuje tabela 5.

Dzięki sprawności organizacyjnej kierownictwa DOKP Poznań i pełnej poświęcenia pracy ogółu kolejarzy, jak również dzięki dobrze układającej się współpracy z wojskami radzieckimi i władzami administracji państwowej, kolejarze wielkopolscy zdołali odbudować na Ziemiach Zachodnich 1 376 km linii kolejowych. Biorąc pod uwagę fakt, że zniszczeniu na terenach uległo 7 563 km linii wkład Wielkopolan w odbudowę wynosił 18<sup>0</sup>%. Dodatkowo w obrębie uruchomionych linii zabezpieczono i oddano do użytku ponad 225 przystanków i stacji kolejowych.

### 3. Udział kolejarzy w przywracaniu nazw polskich na Ziemiach Zachodnich

Równocześnie z pracami związanymi z uruchamianiem kolei na Ziemiach Zachodnich, przystąpiono do zmiany nazw stacji. Zdawano sobie bowiem sprawę z konieczności wyrugowania nazw niemieckich i przywrócenia historycznie uzasadnionych nazw słowiańskich. Nazwy te miały wymowę polityczną — świadczyły o dawnych prawach Polski do tych ziem. Miały także duże znaczenie społeczne i wychowawcze. Dla ludności osiedlającej się tu ważne było spolszczenie nazw stacji kolejowych, z którymi spotykała się ludność jadąca po raz pierwszy na tereny zachodnie<sup>41</sup>.

Projekt zorganizowania komisji przywracania nazw słowiańskich wpłynął od kolejarza DOKP Poznań Bolesława Cwojdzńskiego, pracownika Działu Pasażerskiego przy Wydziale Ruchu. Na ręce dyrektora DOKP Poznań inż. Stodolskiego w dniu 5 kwietnia 1945 r. złożył on

<sup>39</sup> Tamże, k. 76 - 79.

<sup>40</sup> Tamże, k. 90; także AAN Warszawa, MK, Sprawozdania z DOKP Poznań, sygn. 137/66, t. II, k. 73.

<sup>41</sup> Tamże, k. 78; także Wojewódzkie Archiwum Państwowe Poznań — dalej WAP Poznań, Wydział Organizacyjny, Sprawozdanie z pierwszego posiedzenia komisji ds. przywracania nazw polskich na Ziemiach Zachodnich, sygn. 59, k. 3.

pisemne uzasadnienie konieczności powołania takowej komisji. Po rozpatrzeniu i akceptacji wniosku przez dyrektora w dniu 6 kwietnia 1945 r. B. Cwojdzinski przystąpił do prac przygotowawczych<sup>42</sup>.

W dniu 13 kwietnia 1945 r. przystąpiła do pracy komisja przywracania nazw słowiańskich stacjom kolejowym na Ziemiach Zachodnich. W pierwszych jej pracach udział brali: dr Marian Mika (UP), Edward Długosz (UWP), Stefan Mączyński, Bolesław Cwojdzinski, Piotr Owca, Włodzimierz Ślusar<sup>43</sup>. Pierwsze posiedzenie poświęcone było przywracaniu nazw polskich na następujących odcinkach kolejowych: Kostrzyn—Gorzów (rozpatrzono 2 nazwy), Kozuchów—Szprotawa (8 nazw), Rolsko—Grodziec Głogowski (11 nazw), Lipowa—Wschowa (5 nazw), Głogów—Żagań (11 nazw), Kunowsko—Cybinka—Zębów (9 nazw), Kostrzyn—Frankfurt n.O. (10 nazw), Czerwieńsk—Rypin Lubuski—Kostrzyn (17 nazw), Skwierzyna—Krzyż (12 nazw), Chodzież—Piła (4 nazwy), Gorzów—Skwierzyna (9 nazw), Skwierzyna—Międzychód (7 nazw), Leszno—Głogów (10 nazw), Głogów—Góra Śl.—Bojanowo (16 nazw), Gorzów—Piła (28 nazw), Gorzów—Koniacze—Rudnica—Sulęcín (12 nazw)<sup>44</sup>.

Nie ustalono bądź wskutek rozbieżności zdań, bądź dla niemilego brzmienia lub braku na posiedzeniu źródeł nazw następujących przystanków, posterunków i stacji: Dusingan, Waltersdorf, Ostlinde, Schönforst, Schlesiersee, Langemark, Ottendorf, Steinbockwerk, Kustrin, Kietz, Siemonsmühle, Vorbruch, Ehrbahrdorf, Follstein, Nennferf, Behle, Kiefengrund, Katuin, Scheuwald, Herzogswalde, Pankinhof, Frankfurt, Grosse Rade, Kietzerbusch, Geyersdorf, Hopfenbruch, Lerezdorf<sup>45</sup>.

Przywrócono nazwy polskie następującym węzłom kolejowym: Rudnica, Konotop, Sulechów, Rypin Lubuski, Sulęcín Lubuski, Międzyrzecz, Toporów, Zbąszynek, Krosno Odrzańskie, Zembrz, Czerwieńsk, Benów, Szprotawa, Gubin, Świebodzin, Choszczno, Kalisz Pomorski, Wałcz, Myślibórz, Wierzbno Skwierzynskie<sup>46</sup>.

Ogółem na pierwszym i drugim posiedzeniu Komisji dokonano spisu nazw stacji kolejowych na 32 odcinkach (w sumie 333 stacje i posterunki kolejowe). Od drugiego posiedzenia komisji w pracach brali udział przedstawiciele Instytutu Zachodniego, który reprezentowała dr Maria Kielczewska<sup>47</sup>.

Trzecie posiedzenie Komisji odbyło się w dniu 11 maja 1945 r. w gmachu DOKP w następującym składzie: dr Maria Kielczewska (IZ), Edward Długosz (UWP), mgr Postępska (DPIT) oraz przedstawiciele DOKP: Bolesław Cwojdzinski (Wydz. Ruchu) i mgr Stefan Mączyński (WHIT). W porządku dziennym oprócz ustalenia nazw dla reszty odcinków kolejowych na terenie DOKP Poznań uwzględniono poprawki w nazwach niektórych stacji. Ogółem dokonano 29 poprawek brzmienia nazw

<sup>42</sup> Tamże, k. 3 - 5.

<sup>43</sup> Tamże, k. 10.

<sup>44</sup> Tamże, k. 12.

<sup>45</sup> Tamże, k. 28.

<sup>46</sup> WAP Poznań, Wydział Organizacyjny, Sprawozdania z pierwszego i drugiego posiedzenia Komisji ds. przywracania nazw polskich na Ziemiach Zachodnich, sygn. 59, k. 60.

<sup>47</sup> Tamże, k. 73.

i ustalono nazwy polskie na następujących odcinkach kolejowych: Zielona Góra—Benów (11 nazw), Zielona Góra—Szprotawa (19 nazw), Skwierzyna—Zbąszynek (9 nazw), Gubin—Zbąszynek (16 nazw), Frankfurt—Gubin (11 nazw), Świebodzin—Sulechów (7 nazw), Czarnków—Ujście—Piła (5 nazw)<sup>48</sup>.

Kolejne, czwarte posiedzenie odbyło się dnia 13 czerwca 1945 r. w gmachu DOKP Poznań. Obok stałych przedstawicieli komisji zasiadł honorowy przewodniczący — profesor Uniwersytetu Poznańskiego ks. dr Stanisław Dołęga-Kozierowski. Instytut Zachodni reprezentował tym razem dr Józef Matuszewski. Komisja rozpatrzyła i uzupełniła brzmienie nazw na kolejnych odcinkach oraz nadano stacji Frankfurt nazwę Słubice.

W dniu 5 czerwca 1945 r. odbyło się piąte posiedzenie Komisji w identycznym składzie. Dokonano ostatecznych ustaleń nazw i poprawek w ich brzmieniu na terenie DOKP Poznań. Rozpatrzono odcinek Słubice—Gubin, gdzie miejscowość i stacja kolejowa Lossow otrzymała brzmienie Włostowice. Na odcinku Konotop—Sława Śląska—Głogów następujące stacje otrzymały nazwy: Ostlinde — Ciosaniec, Schönforst — Szreniawa Śląska, Langemark — Krzepielów, ponadto na odcinku Poznań—Zbąszyń stacja Kunikowo otrzymała brzmienie Poznań-Junikowo. Przygotowano materiały do rozpatrzenia nazw stacji kolejowych na Pomorzu<sup>49</sup>.

Wobec zakończenia prac związanych z usuwaniem nazw niemieckich na piątym posiedzeniu na terenie DOKP Poznań komisja w dniu 3 lipca 1945 r. skierowała do wojewoły poznańskiego list, w którym poinformowała go o zakończeniu prac w Obrębie DOKP Poznań prosząc o utworzenie nowej komisji, w skład której wchodziłyby: pracująca dotychczas komisja do przywracania nazw słowiańskich, przedstawiciele Samorządu, Kuratorium Okręgu Szkolnego Poznańskiego i wojska. Nowo utworzona komisja dokonałaby spolszczenia nazw miejscowości które jeszcze nie posiadały polskich nazw, stacji kolejowych względnie posiadających nazwy o wybitnie niemieckich cechach<sup>50</sup>.

#### 4. Efekty pracy kolejarzy wielkopolskich

Spontaniczny czyn i rzetelna praca kolejarzy wielkopolskich miała wielorakie znaczenie: 1) pomoc dla frontowych wojsk Armii Radzieckiej i polskiej, 2) pomoc dla setek tysięcy ludzi powracających do kraju, 3) zapoczątkowanie historycznego procesu integracji Ziemi Zachodnich z krajem. Należy zaznaczyć, że DOKP Poznań obejmowała około 40% nowo

<sup>48</sup> WAP Poznań, Wydział Organizacyjny, Sprawozdanie z trzeciego posiedzenia komisji ds. przywracania nazw polskich na Ziemiach Zachodnich, sygn. 61, k. 16 - 34.

<sup>49</sup> Tamże, k. 60.

<sup>50</sup> WAP Poznań, Wydział Organizacyjny, Sprawozdanie z czwartego posiedzenia Komisji ds. przywracania nazw polskich na Ziemiach Zachodnich, sygn. 62, k. 3 - 18; także WAP Poznań, Wydział Organizacyjny, Sprawozdanie z piątego posiedzenia Komisji ds. przywracania nazw polskich na Ziemiach Zachodnich, sygn. 63, k. 109.

przyłączonych Ziemi Zachodnich, na których kolejnictwo zostało zorganizowane w czasie, gdy żadne władze polskie jeszcze nie funkcjonowały.

Na dzień 25 sierpnia 1945 r. DOKP Poznań posiadała 3 400 km linii, 299 parowozów, 673 wagony osobowe, 14 435 wagonów towarowych. Taki stan nie mógł w pełni rozwiązać wszystkich problemów związanych z osadnictwem, repatriacją itp. Niemniej w 1945 r. przewieziono 10 481 767 osób. W przewozach towarowych ogółem 120 104 wagony z własnego załadunku, z tego na buraki przypada: 12 897 wagonów, ziemniaki 8 806, aprowizację 17 934, wyroby przemysłowe 20 815, repatriację 6 993, kolejowo-gospodarcze 6 955, wojskowe 45 706<sup>51</sup>.

Nie mniejsze osiągnięcia posiadały służby mechaniczne. Poprzez wprowadzenie dwuzmianowego systemu pracy w warsztatach stosunkowo szybko wyremontowano 742 parowozy, 3 448 wagonów osobowych, 23 678 wagonów towarowych<sup>52</sup>.

Podczas przejmowania linii i węzłów kolejowych od władz niemieckich na terenie Ziemi Zachodnich odbudowano 136 mostów o ogólnej długości 5 082 mb<sup>53</sup>.

Ogólny dochód pieniężny w 1945 r. w pracach DOKP Poznań na Ziemiach Zachodnich wyniósł 3 169 801 353 zł.

W końcu 1945 r. współpracowała z DOKP Poznań Komisja Rządowa dla usprawnienia transportu. Komisja nie znalazła żadnych uchybień w pracy DOKP Poznań na Ziemiach Zachodnich, a za trud kolejarzy poznańskich przyznała im 700 tys. zł nagrody. Oceniając dorobek kolejarzy wielkopolskich w zagospodarowaniu węzłów kolejowych na terenach odzyskanych minister komunikacji inż. Rabanowski za wzorową pracę kolejarzy z DOKP Poznań przyznał im w dowód uznania 1 000 000 zł na nagrody<sup>54</sup>.

Rok pracy kolejarzy wielkopolskich na Ziemiach Zachodnich kończy pomoc w zakresie sił fachowych innym DOKP. DOKP Poznań w 1945 r. oddelegowała do DOKP Wrocław — 791 osób, DOKP Szczecin — 934 osoby, Olsztyn — 46 osób. Regułą było delegowanie tymczasowe, a następnie przeniesienie na pobyt stały<sup>55</sup>.

Rok 1946 w pracy kolejarzy upłynął bez większych zakłóceń. Zapotrzebowanie na wagony pokrywane było w 100%. W okresie od stycznia do czerwca 1946 r. w ruchu towarowym przewieziono (36 476 + 32 500) 68 976 wagonów. Z tego przypada na: aprowizację 22 347, wyroby przemysłowe 16 062, repatriantów 4 517, przewozy kolejowe gospodarcze 8 149 oraz wojska 10 324<sup>56</sup>.

<sup>51</sup> WAP Poznań UWP, Sprawozdania z pracy kolejarzy DOKP Poznań na Ziemiach Zachodnich, sygn. 30, k. 138.

<sup>52</sup> WAP Poznań UWP, Sprawozdania z prac kolejarzy DOKP Poznań na Ziemiach Zachodnich, sygn. 31, k. 60.

<sup>53</sup> Tamże, k. 65.

<sup>54</sup> WAP Poznań UWP, Sprawozdania z prac kolejarzy DOKP Poznań na Ziemiach Zachodnich, sygn. 32, k. 58.

<sup>55</sup> WAP Poznań UWP, Wykazy kolejarzy skierowanych z DOKP Poznań do innych dyrekcji i węzłów kolejowych na Ziemiach Zachodnich, sygn. 33, k. 17-19.

<sup>56</sup> WAP Poznań UWP, Sprawozdania z prac kolejarzy DOKP Poznań na Ziemiach Zachodnich, sygn. 36, k. 126.

W przewozach osobowych osiągnięto regularność ruchu dochodząca do 100<sup>0</sup>/. Przewieziono w I i II kwartale 1946 r. 19 045 100 osób.

Służby mechaniczne, dzięki wytrwałej i systematycznej pracy, wyremontowały 1 338 wagonów osobowych, 11 424 wagony towarowe, 951 parowozów. Dodatkowo 6 składów pociągów wyposażono w elektryczne oświetlenie <sup>57</sup>.

W końcu sierpnia 1946 r. dał się odczuć chwilowy brak wagonów krytych, co było przyczyną niezaspokojenia potrzeb na ten typ wagonów w granicach 20 - 30<sup>0</sup>/. Do końca 1946 r. przewieziono jeszcze 59 209 wagonów, z tego aprowizacja 17 324 wagony, wyroby przemysłowe 25 524 wagony, repatrianci 1 562 wagony, kolejowo-gospodarcze 6 504 wagony, wojskowe 7 295 wagonów <sup>58</sup>.

W ruchu pasażerskim przewieziono 9 299 450 pasażerów. Warsztaty wyremontowały i oddały do ruchu 199 parowozów, naprawiono 5 520 wagonów osobowych i 17 377 towarowych.

Wzorem lat ubiegłych DOKP Poznań oddelegowała swych pracowników celem wzmocnienia innych DOKP na terenach Ziemi Zachodnich. I tak: do DOKP Wrocław — 2 618 osób, DOKP Szczecin — 1 912 osób, DOKP Olsztyn — 251, DOKP Gdańsk — 9.

Rok 1947 — to dalsza praca remontowa; DOKP Poznań otrzymała z radzieckiej strefy okupacyjnej 4 581 wagonów, które wyremontowano i oddano do użytku. Na terenie DOKP Poznań w 1947 r. rozładowano 188 934 wagony, załadowano 137 141 wagonów. W ruchu pasażerskim przewieziono 489 013 osób. Średnio dziennie kursowało 158 pociągów, w tym 8 ekspresowych, 14 dalekobieżnych i 22 pociągi węglowe <sup>59</sup>.

KAZIMIERZ PAJAŁ

## ROZWÓJ NAUK LEKARSKICH W SZCZECIŃSKIM OŚRODKU NAUKOWYM W LATACH 1948 - 1980

Na przyspieszenie decyzji o powołaniu do życia w Szczecinie Akademii Lekarskiej wpłynęło wiele czynników zarówno o charakterze ogólnokrajowym, jak i regionalnym. Straty wojenne Polski, które sprawiły, że liczba ludności zmniejszyła się z 35 do 23,9 mln, nie oszczędziły także służby zdrowia <sup>1</sup>. Liczba lekarzy zmniejszyła się z 12 917 w 1939 do 7 732 w 1946 r., a lekarzy stomatologów analogicznie z 3 686 do 1 581 <sup>2</sup>. Ten

<sup>57</sup> Tamże, k. 130.

<sup>58</sup> Tamże, k. 136; 140; 158.

<sup>59</sup> WAP Poznań UWP, Sprawozdania z prac kolejarzy DOKP Poznań na Ziemiach Zachodnich, sygn. 37, k. 18 - 30.

<sup>1</sup> Zob. *Ludność Polski w okresie 1945 - 1973*. W: *Polska — Zarys encyklopedyczny*. Warszawa 1974, s. 152.

<sup>2</sup> Tamże, *Ochrona zdrowia i opieka społeczna*, s. 293.