

Andrzej DUBICKI  
Uniwersytet Łódzki

## **Rola kolei w przemieszczeniach ludności w warunkach wojennych; casus polski i rumuński w czasie Wielkiej Wojny**

Kolej od momentu powstania pierwszych linii dróg żelaznych odgrywała wielką rolę w planowaniu wojennym. Warto przypomnieć choćby pierwsze masowe wykorzystanie w miarę nowego środka transportu w Niemczech w czasie Wiosny Ludów, choć wówczas w formie mocno ograniczonej przez nieliczne jeszcze linie kolejowe. Niemniej jednak duże zainteresowanie tym środkiem transportu wspierało szybką budowę kolejnych połączeń, tak iż w kolejnych konfliktach coraz bardziej rozbudowywana sieć kolejowa umożliwiała coraz szybsze i wygodniejsze ruchy wojsk. Wiadomo, iż już podczas wojny krymskiej stosowano lekkie kolejki wąskotorowe, które znakomicie ułatwiały działania oblężnicze w trakcie okrążenia Sewastopola w latach 1854–1855, niemniej jednak kolej normalnotorową wykorzystano po raz pierwszy na masową skalę w wojnie 1858 roku (francusko-austriackiej), kiedy to marsz François Certain Canrobert przerzucił podległe sobie siły francuskie do Piemontu właśnie koleją. Łącznie przerzucono wówczas 604 tys. ludzi i 129 tys. koni<sup>1</sup>. Według ostrożnych szacunków przyspieszyło to przemarsz odpowiednich sił w kierunku teatru działań wojennych przynajmniej sześciokrotnie. Podobnie działali też Austriacy, jednak w ich przypadku przyspieszenie tempa marszu było nieco mniejsze. Przerzucenie sił za pomocą kolei było o tyle istotne, że poza czynnikiem szybkości dochodził tu jeszcze jeden istotny element, mianowicie niedopuszczenie do strat tzw. marszowych, których doznawały w czasach poprzedzających rewolucję przemysłową oddziały poruszające się w kierunku pola bitwy, które według szacunków niemieckich generałów wahały się pomiędzy 3% a 6% w warunkach „normalnych”, a odpowiednio wzrastały w przypadku konieczności działania

---

<sup>1</sup> E.A. Pratt, *Rise of Rail Power in War and Conquest 1833–1914*, Westminster 1915, s. 10.

w niekorzystnym terenie<sup>2</sup>. Niemniej jednak szybkość poruszania się osiągnięta dzięki kolei wymuszała gwałtowne przemiany także i w innych dziedzinach sztuki wojennej i ogólnie zachowań związanych w jakiejś formie z wojną. Chodziło także o wymuszenie rozwoju sił kwatermistrzowskich, które musiały odtąd funkcjonować ze zwiększoną prędkością i o wiele szybciej być w gotowości do aprowizacji sił nadciągających drogą żelazną, także w dużej masie. Z tego też powodu udział kolei w działaniach wojennych wzrastał wraz z każdą kolejną wojną.

Wszechstronnej użyteczności dróg żelaznych w działaniach wojennych dowiodły już wydarzenia wojny secesyjnej, gdzie obie strony na szeroką skalę korzystały ze stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci kolejowej w USA. To właśnie wydarzenia wojny domowej w Stanach Zjednoczonych ukazały właściwie wszystkie aspekty związane z wykorzystaniem kolei podczas działań bojowych, włącznie ze sztuką zniszczenia i odbudowy linii kolejowych. Co istotne, wydarzenia wojenne ukazały potrzebę odpowiedniego przygotowania sieci kolejowej do działań wojennych – oczywiście, jak ukazały to działania wojny secesyjnej, można to było również nieźle organizować *ad hoc*, niemniej jednak przypadek amerykański był o tyle specyficzny, że obie strony walczące znajdowały się w tym samym położeniu militarnym, czyli obie musiały od nowa sobie wszystko organizować. Natomiast w przypadku, gdy jedna ze stron miałaby przynajmniej część spraw już przygotowanych – zyskiwała wtedy poważny *handicap*.

W literaturze przedmiotu wyodrębniono przynajmniej pięć ważnych elementów związanych z potrzebą ulepszenia transportu w czasie wojny.

1. Wzrastające uzależnienie armii od transportu kolejowego (cięższe działa, czy potem wręcz działa kolejowe; zaopatrzenie, które wraz z masowym użyciem wojsk musiało docierać w odpowiednich ilościach do walczących – transport drogowy nie był zbyt opłacalny, a często wręcz niemożliwy (uzależnienie od warunków atmosferycznych).
2. Nieprzygotowanie się do działań wojennych oznaczało często chaos związany z nagłą militaryzacją i potrzebą wypełniania zarówno celów wojennych, jak i dalszej pracy na rzecz cywilów.
3. Brak przygotowania do współpracy pomiędzy personelem wojskowym a kolejowym mógł prowadzić do wielu potencjalnych utrudnień – np. zrozumienie konieczności ograniczenia ruchu itp.
4. Przygotowanie logistyki na czasy wojenne – przygotowanie do właściwej organizacji ruchu tak, aby nie tworzyły się zbyt zatłoczone stacje, co z kolei ułatwiałoby sabotaż lub później (od I wojny) np. bombardowania stacji, zwłaszcza rozrządowych.
5. Organizacja wojsk kolejowych, w celu budowy i zabezpieczenia szybkiej przejeżdżalności szlaku po bombardowaniach, sabotażach, itp.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> E.A. Pratt, op. cit., s. 62.

<sup>3</sup> Ibidem, s. 98–99.

Innym związanym z tym elementem była kwestia budowy poszczególnych linii kolejowych, na którą szczególną uwagę zwracali np. Rosjanie, często odmawiający zgody na budowę konkretnej linii, motywując to zagrożeniem, że może być ona wykorzystana przez wroga. Przejawiało się to także i w innym aspekcie, mianowicie budowie tzw. linii rokadowych, czyli służących hipotetycznie transportowi pomiędzy twierdzami, natomiast o niewielkim znaczeniu gospodarczym. Elementy te były widoczne zwłaszcza na obszarach, gdzie sieć kolejowa była rzadka (Rosja); w kontekście tej pracy warto także wspomnieć o kontrowersjach, jakie towarzyszyły budowie linii kolejowej Ploiești–Predeal (granica rumuńsko-austro-węgierska), którą pewne kręgi, zwłaszcza wojskowe, proponowały, by zbudować jako wąskotorową, właśnie po to, by nie mogli z niej korzystać Austriacy w razie możliwego konfliktu.

Popularne przeświadczenie o motywach wyboru przez Rosjan rozstawu szyn 1524 mm (5 stóp) również wskazuje na cel militarny, niemniej jednak brakuje na to potwierdzenia (rozstaw ten był popularny w pionierskiej dobie kolei). Również na ziemiach należących do Austro-Węgier (Galicja i Bukowina) o przebiegu linii kolejowych decydowały względy strategiczne, niemniej jednak z uwagi na ukształtowanie terenu duże znaczenie miał też czynnik geograficzny, a także gospodarczy, część kolei austriackich była bowiem budowana przez kapitał prywatny, który oczekiwał zwrotu i pomnożenia zainwestowanych w kolej pieniędzy. W przypadku Galicji pewną rolę odgrywały społeczności lokalne, często bardzo usilnie zabiegające o dostęp do sieci kolejowej, zdając sobie sprawę z tego, że pozostawienie ich miasta bez dostępu do kolei będzie oznaczało koniec jego znaczenia gospodarczego (podobnie, lecz z wielu względów mniej skutecznie argumentowano w Królestwie Polskim, gdzie przez długi czas nawet miasta gubernialne były odcięte od linii kolejowej)<sup>4</sup>. W Galicji najczęściej do powiedzenia miało państwo jako główny inwestor na sieci kolejowej, które często budowano zgodnie z interesem wojskowym, pomijając interes lokalnej społeczności<sup>5</sup> – sieć kolejowa w Galicji była na poziomie Bukowiny, Dalmacji czy Bośni i Hercegowiny<sup>6</sup>. Budowa linii kolejowych była tu podporządkowana celom wojskowym, co najlepiej uwidocznili przykład Kolei Transwersalnej – Czadca – Husiatyn (około 800 km) będącej alternatywą dla kolei Karola Ludwika położonej bardziej na północ i przebiegającej przez bardziej zaludnione tereny. Jej użycie w warunkach wojennych w 1914 i 1915 roku przyczyniło się do zatrzymania

<sup>4</sup> S. Szuro, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, Kraków 1997, s. 5.

<sup>5</sup> Z tego też powodu większość kolei na tym obszarze należała do państwa – koleje prywatne nie były w stanie wypracować zysku na tych obszarach o stałym, lecz niewielkim ruchu pasażerskim. M. Oberc, *Wpływ wojskowości austriackiej na powstanie i rozwój galicyjskiej sieci kolejowej*, [w:] *Prowincja Galicyjska wokół I wojny światowej*, red. T. Pudłocki, A.S. Więch, Przemyśl 2014, s. 47.

<sup>6</sup> S. Szuro, op. cit., s. 5.

ataku rosyjskiego (m.in.) pod Limanową i pozwoliło bardzo długo zachować w tajemnicy przygotowania do operacji gorlickiej<sup>7</sup>. Co istotne, istnienie odpowiednich przejść granicznych wpływało na kierunki rozwoju handlu i było w pewnej mierze wypadkową prowadzonej polityki gospodarczej. W przypadku Galicji odpowiednie rozmieszczenie linii służyło zintegrowaniu tego kraju z resztą Imperium Habsburgów – kosztem np. handlu z Rosją (Królestwem Kongresowym) – funkcjonowały jedynie trzy przejścia graniczne (Maczki – kolej warszawsko-wiedeńska), Radziwiłłów (kolej kijowsko-brzeska) i Podwołoczyska (kolej południowo-zachodnia).

Mimo wszelkich narzekań w epoce, system wówczas zbudowany okazał się wystarczający – w II RP raczej na terenie Galicji nie prowadzono wielkich projektów kolejowych, skupiając się jedynie na budowie łącznic z dawną siecią rosyjską, również i dziś poza budową łącznic dla ruchu osobowego (Kraków, Sucha Beskidzka czy projektowana w Chabówce) i zapowiadanej od czasów II RP linii Podłęże–Piekielko brak projektów – co jest spowodowane względnym zaspokojeniem potrzeb transportowych mieszkańców i nieopłacalnością rozszerzania oferty<sup>8</sup>.

Koleje rumuńskie, choć raczej należy tu użyć stwierdzenia – koleje na ziemiach rumuńskich<sup>9</sup>, również w swej historii doświadczyły wątku militarnego. Rumunia w dobie kolejowej brała udział w wojnie rosyjsko-tureckiej. W porozumieniu z Rosją zawartym 16 kwietnia 1877 roku Rosja otrzymała prawo do swobodnego korzystania z dróg zwykłych i żelaznych znajdujących się na terenie Rumunii. Niemniej jednak problem kolejowy polegał na tym że jedyna linia funkcjonująca na terenie Rumunii nie prowadziła w linii prostej na teatr działań wojennych, co więcej, prowadziła przez Gałac, gdzie mogła zostać przerwana przez ewentualny desant turecki z Dobrudży. Do tego dochodził brak punktów stycznych i różnica rozstawu szyn, powodowało to poważne problemy opóźniające transport sił rosyjskich na linię Dunaju. Brak sukcesu pod Plewną w 1877 roku, a co za tym idzie, spowolnienie spodziewanego rosyjskiego Blitzkriegu ujawniły konieczność powstania kolejnych linii kolejowych, mających doraźnie ułatwić zaopatrywanie wojsk na froncie. Jedną z linii była ta łącząca Odesę z Gałacem, natomiast druga została zbudowana na terenie Rumunii pomiędzy Fratești, na linii Bukareszt–Giurgiu, a Zimnicea, gdzie znajdował się most pon-

<sup>7</sup> Sprzyjało temu położenie geograficzne linii osłoniętej pasmami górskimi. M. Oberc, op. cit., s. 66.

<sup>8</sup> Symboliczny jest tu fakt rezygnacji przez Arrivę (która obsługuje linie autobusowe lokalne w woj. podkarpackim) z obsługi linii w kilku powiatach w Bieszczadach. K. Fiszer, *Arriva wycofuje się z Podkarpacia*, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/arriva-wycofuje-sie-z-podkarpacia-54336.html> [dostęp: 29.08.2017].

<sup>9</sup> CFR powstało dopiero w 1880 r. – patrz: A. Dubicki, *Wpływ kapitału niemieckiego i austro-węgierskiego na budowę pierwszych rumuńskich linii kolejowych*, [w:] *Między historią a literaturą. Księga Jubileuszowa dedykowana Prof. Krzysztofowi Antoniemu Kuczyńskiemu*, red. J. Ciesielska-Klikowska, A. Kisztelińska-Węgrzyńska, Łódź 2013, s. 411–420.

tonowy na Dunaju<sup>10</sup>. Obie linie udało się zbudować w pół roku, co jak na warunki rumuńskie było tempem ekspresowym.

Pomimo względnego przyspieszenia budowy linii kolejowych w Rosji pod koniec XIX wieku, największym problemem był stan i gęstość linii na terenie Królestwa Polskiego, czyli na obszarze teoretycznie kluczowym ze względów strategicznych<sup>11</sup>. W doktrynie wojennej carskiej Rosji obszar kongresówki był kluczowy – względami wojskowymi tłumaczono wszelkie odmowy rozbudowy sieci kolejowej – np. starania o budowę linii warszawsko-kaliskiej trwały od roku 1862, zanim zakończyły się sukcesem w roku 1903 (41 lat!)<sup>12</sup>. Długi okres starań, pomimo iż Kalisz był miastem gubernialnym, wynikał z bliskości granicy niemieckiej, czyli ze względów strategicznych, w rosyjskich planach wojny obronnej kolej kaliska stanowiła poważne zagrożenie. Dopiero nawiązanie sojuszu z Francją zmieniło nieco nastawienie decydentów rosyjskich do sprawy, także i w przypadku kolei kaliskiej, carscy sztabowcy uznali nagle, że kolej może też ułatwiać działania wojskom rosyjskim działającym w sojuszu z Francją, dlatego kolej kaliską można budować, ale na rosyjskim rozstawie szyn, spowodowało to problemy natury techniczno-infrastrukturalnej – należało wybudować kolejne dworce w Warszawie i Łodzi, jednak projekt finalnie zrealizowano<sup>13</sup>. Decyzje o rozbudowie dróg żelaznych były odtąd często podejmowane także dzięki sugestiom strony francuskiej, ich przyspieszenie nastąpiło dopiero w okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch wojny. Do tego przyczynił się koniec kryzysu polityczno-gospodarczego trapiącego Rosję przynajmniej od przegranej wojny z Japonią. W porozumieniu zawartym z Francją we wrześniu 1912 roku Rosjanie zobowiązali się do zbudowania przynajmniej 900 km linii kolejowych, zwłaszcza na spodziewanym obszarze przyfrontowym, czyli w Królestwie Polskim<sup>14</sup>. Część z linii kolejowych zaplanowanych dzięki temu porozumieniu udało się oddać do użytku jeszcze przed wybuchem wojny. Do roku 1914 na terenie Królestwa Polskiego zbudowano 3392 km linii kolejowych (szerokotorowych, normalnotorowych i wąskotorowych) oraz 210 km linii przemy-

<sup>10</sup> E.A. Pratt, op. cit., s. 218. Linie Fratești–Zimnicea zlikwidowano po wojnie, natomiast linia z Gałacza do Odessy funkcjonuje do dnia dzisiejszego.

<sup>11</sup> Do roku 1914 na terenie Królestwa Polskiego oddano do użytku następujące linie: warszawsko-wiedeńską (1848), warszawsko-bydgoską (1862), fabrycznołódzką (1866) – normalnotorowe; warszawsko-petersburską, (1862), warszawsko-terespolską (1868), nadwiślańską (Mława–Warszawa–Lublin–Kowel, 1877), Dęblin–Dąbrowa Górnicza (1885), warszawsko-kaliską (1903) i Herby–Częstochowa (1900 jako wąskotorowa 1000 mm, potem przekuta na 1524 mm), Częstochowa–Kielce (1911). S. Łaniec, op. cit., s. 72. (s. 72–86).

<sup>12</sup> W. Leszkowicz, *Kolej kaliska. Budowa. Eksploatacja. Znaczenie dla przemysłowego rozwoju*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 147.

<sup>13</sup> Ibidem, s. 173.

<sup>14</sup> D. Stevenson, *War by the timetable? The railway race before 1914*, „Past and Present” 1999, 162, s. 178.

słowych (bocznice itp.)<sup>15</sup>. Wspomniane porozumienie zostało później uzupełnione kolejnym, z grudnia 1913 roku, a zatwierdzonym 28 lutego 1914 roku, zakładającym dostawę dla kolei rosyjskich ponad 4 tysięcy parowozów, modernizację ponad 6 tys. km linii i położenie drugiego toru na ponad 5 tys. km linii kolejowych<sup>16</sup>. Stronie francuskiej zależało na rozbudowie rosyjskich dróg żelaznych, ponieważ zdawano sobie sprawę z czynnika czasu, który transport kolejowy zapewniał, zwłaszcza w kontekście mobilizacji, która szybko przeprowadzona mogła zniweczyć niemieckie plany wojny na dwa fronty. Dodatkowo koncepcja współpracy wojennej w ramach ententy zakładała przecież działania ofensywne, niezbędne do pokonania Niemiec w przypadku konfliktu zbrojnego.

Braki w sieci transportowej odbiły się bardzo mocno na Rosjanach w 1914 roku, gdy z uwagi na słabe zaopatrzenie nie mogli kontynuować ofensywy jesienią 1914 roku. Jednostki rosyjskie nie mogły prowadzić pościgu za przeciwnikiem w oddaleniu ponad 120 km od własnych linii kolejowych<sup>17</sup>. Uniemożliwiło to wykonanie uderzenia w kierunku Śląska czy Poznania<sup>18</sup>.

Wielkim obciążeniem zauważalnym na kolejach rosyjskich był ich nierównomierny rozwój, co było także związane z podziałem kolei rosyjskich na część wschodnią i zachodnią. Na początku zaczęto modernizację kolei zachodnich, gdzie osiągnięto całkiem przyzwoitą przepustowość łączną nawet 367 transportów dziennie<sup>19</sup>, niemniej jednak nie było to wykorzystane, transporty te nie miały zbyt skąd przybywać, koleje wschodnie były bowiem w stanie przewieźć jedynie poniżej 200 transportów dziennie<sup>20</sup>. W warunkach pokojowych, co zrozumiałe, maksymalnej przepustowości raczej nie wykorzystywano, można przyjąć, bazując na wskaźnikach dotyczących ważnej przecież w ówczesnym układzie transportowym linii petersburskiej, że były one wykorzystywane w około 50–60%<sup>21</sup>.

Kolej rosyjska znajdowała się przed Wielką Wojną w stanie permanentnej modernizacji i niedoinwestowania, co miało wpływ zarówno na przewóz wojska, jak i cywilów. Wspomniany już postulat dostawy ponad 4000 lokomotyw świadczył o potrzebach, zwłaszcza iż  $\frac{1}{4}$  rosyjskich parowozów pochodziła jeszcze sprzed 1890 roku, czyli była wyeksploatowana i przestarzała, co oczywiście

<sup>15</sup> S. Łaniec, *Sieć kolejowa Królestwa Polskiego w latach 1848-1914. Problemy ekonomiczne i stan techniczny*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Olsztynie. Prace Historyczne” 1997, 1, s. 73.

<sup>16</sup> Ibidem, s. 179.

<sup>17</sup> [W.G.], *Pierwsze zniszczenia masowe Wielkiej Wojny*, „Inżynier Kolejowy” 1929, 1, s. 31.

<sup>18</sup> S. Kaliński, *Bolimów 1915*, Warszawa 2015, s. 25.

<sup>19</sup> Wskaźnik ten uzyskano m.in. dzięki położeniu drugiego toru na głównych liniach, np. warszawsko-petersburskiej, którą zdublowano do 1906 roku.

<sup>20</sup> W. Gawroński, *Kolejnictwo rosyjskie w okresie wojny światowej (1914–1918)*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1930, vol. 7, z. 1, s. 184.

<sup>21</sup> Na linii warszawsko-petersburskiej przepustowość sięgała, w zależności od szlaku, od 24 do 84 par pociągów. A. Dobroński, *Białostocki węzeł kolejowy do 1915 r.*, „Rocznik Białostocki” 1981, XV, s. 78 (75–89).

odbijało się na potrzebie np. częstszych remontów, ale i mniejszej zdolności przewozowej. Potem, w trakcie wojny, sytuacja się jeszcze pogarszała, ponieważ brakowało personelu mogącego zapewnić właściwą obsługę techniczną, co dalej powodowało śmierć techniczną sprzętu.

Na wypadek wojny Rosjanie dysponowali planami mobilizacyjnymi opracowanymi w 1910 roku w dwóch wariantach 19A i 19G – zależnie od głównego przeciwnika (Austro-Węgry czy Niemcy). W mierze dotyczącej ruchu cywilnego zdecydowano o poważnym jego ograniczeniu w czasie mobilizacji – do jednego pociągu pocztowego na głównych liniach, co miało zwolnić zarówno linie, jak i wagony do obsługi eszelonów wojskowych<sup>22</sup>. W teorii pociągi rosyjskie miały przebyć około 400 kilometrów dziennie, a na każdej linii mogło przejechać 36 transportów w jedną stronę. Koleje znajdujące się na ziemiach zaboru rosyjskiego otrzymały 5 dni na przygotowanie się do mobilizacji, pozostałe – 11 dni<sup>23</sup>. Przygotowania do ewakuacji, (uchodźstwa, bieżącego) trwały już od 1909 roku, gdy administracja carska rozpoczęła przygotowania do konfliktu zbrojnego z Niemcami. Synod Cerkwi prawosławnej, odgrywający przecież niebagatelną rolę w kontekście tzw. rządu dusz, zwłaszcza wobec ludności wyznania ortodoksyjnego, na początku 1914 roku wydał stosowne rozporządzenia sugerujące ewakuację w razie konfliktu. Pierwsze próby ewakuacji miały miejsce już na początku wojny, np. urzędy z Łodzi ewakuowano 1 sierpnia, było to wypełnieniem zarządzeń władz, które w poufnych okólnikach zawiadamiały o niebronieniu terenów guberni kaliskiej i piotrkowskiej<sup>24</sup>. Podobnie 26 sierpnia 1914 roku ewakuowano urzędy guberni lubelskiej, jednak wobec postępów armii carskiej na froncie austriackim, już we wrześniu polecenie odwołano, a ewakuowani urzędnicy powrócili na swe stanowiska<sup>25</sup>. Większa fala uchodźców ruszyła na wschód dopiero po przerwaniu przez państwa centralne linii frontu pod Gorlicami (maj 1915). Potem na przełomie czerwca i lipca 1915 roku władze carskie wydały polecenie ewakuacji na wschód przede wszystkim administracji, duchowieństwa i majątku cerkiewnego, kolejarzy, majątku państwowego. W miarę możliwości początkowo ewakuacja miała skierować się do zachodnich guberni Imperium, potem jednak wraz z postęпами nieprzyjaciela fala uchodźców przesunęła się bardziej na wschód. Jeszcze w 1914 roku miała miejsce pierwsza fala wysiedleń z Królestwa, która dotyczyła tych obywateli państw centralnych, którym nie udało się o czasie uciec do własnych krajów, łącznie dotyczyło to 26 tys. ludzi. Generalnie, ale i paradoksalnie, ruch pasażerski wzrósł w czasie

<sup>22</sup> J. Westwood, *Railways at war*, San Diego 1980, s. 127.

<sup>23</sup> Ibidem, s. 128.

<sup>24</sup> W. Bortnowski, *Ziemia łódzka w ogniu*, Łódź 1969, s. 71.

<sup>25</sup> S. Dmitruk, *Ewakuacja ludności z Królestwa Polskiego i zachodnich guberni Rosji podczas I wojny światowej*, <https://www.sybir.com.pl/pl/historia/2534,Ewakuacja-ludnosci-z-Krolestwa-Polskiego-i-zachodnich-guberni-Rosji-podczas-I-wojny-swiatowej.html?print=true> [dostęp 1.08.2017].

wojennych miesięcy w odniesieniu do okresu przedwojennego (niestety, nie dysponujemy danymi odnoszącymi się *stricte* do Królestwa Polskiego), i tak np. w styczniu 1915 roku na kolejach rosyjskich odnotowano wzrost liczby przewiezionych pasażerów, w odniesieniu do stycznia 1914 roku, o 278 tys. pasażerów więcej. Można przypuszczać, że pomimo oficjalnie wstrzymanej ewakuacji ludność mająca takie możliwości dokonywała relokacji – widać to po zwiększonej także ilości przewiezionego bagażu (rezerwiści na wojnę raczej z wielkim bagażem nie podróżowali). Waga przewiezionego bagażu wzrosła w analogicznym okresie o 1 674 000 pudów (17 tys. ton). Tym, co wskazuje, że chodziło w jakiejś mierze o mienie przesiedleńcze, jest spadek dochodu za przewóz bagażu (283 tys. rubli mniej)<sup>26</sup> – za mienie opłaty zapewne nie pobierano, podobnie jak i za przejazd osób wysiedlonych klasą III i IV<sup>27</sup>.

Ofensywa rozpoczęta pod Gorlicami poskutkowała, po pierwsze, przełamaniem frontu przez wojska państw centralnych<sup>28</sup>, po drugie – rozkazem wydanym na początku czerwca 1915 roku przez dowódców rosyjskich: gen. Mikołaja Iwanowa (front południowo-zachodni) i gen. Mikołaja Januskiewicza (front północno-zachodni), nakazywali oni wysiedlić ludność z obszaru zagrożonego działaniami wojennymi, co więcej, zastosować taktykę spalonej ziemi, czyli wywieźć wszelkie zapasy żywności i cały inwentarz żywy. Rozkazy te zostały później złagodzone przez naczelnego wodza księcia Mikołaja Mikołajewicza. Do agitacji za wyjazdem z terenów objętych walkami namawiali oprócz władz także i duchowni prawosławni, będący *de facto* urzędnikami państwowymi. Inne podejście do sprawy reprezentowali duchowni katolicy i żydowscy, którzy sugerowali ludności pozostanie na miejscu. W rezultacie, przynajmniej z terenów wiejskich, wyjechali głównie chłopci wyznania ortodoksyjnego (prawie 90%)<sup>29</sup>. Na bieżąco udawali się oni przynajmniej z częścią własnego dobytku, do docelowych miejsc pobytu uchodźcy mieli dostać się koleją, niemniej jednak o ile w przypadku mobilizacji rosyjska machina kolejowa poradziła sobie bardzo dobrze, o tyle teraz, gdy trzeba było koordynować wzmożony ruch wojskowy z ruchem cywilnym, nie była ona w stanie z tym sobie poradzić, zwłaszcza iż chodziło o prawie 3,5 mln ludzi (w przybliżeniu z obszaru Polski przedrozbiorowej). Przede wszystkim zjawisko bieżąco dotknęło Białorusinów i Ukraińców, którzy stanowili 67,5% uchodźców, Polacy stanowili drugą pod względem liczebności grupę 13,2%. Co zrozumiałe, jako że kolej stanowiła główny środek przemieszczania się tych mas ludności, główne szlaki wychodźcze pokrywały się z głównymi liniami kolejowymi<sup>30</sup>.

<sup>26</sup> „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny”, 13 (666), 1 VII 1915.

<sup>27</sup> Darmowe bilety były wydawane w kasach na podstawie odpowiedniego zarządzenia władz wojskowych, „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny”, 14 (667), 15 VII 1915.

<sup>28</sup> M. Klimecki, *Gorlice 1915*, Warszawa 1991.

<sup>29</sup> S. Dmitruk, op. cit.

<sup>30</sup> Pewnym, zapewne w sytuacji ewakuacji uciążliwym, ograniczeniem było wprowadzone we wrześniu 1914 r. limitowanie przewożonego bagażu na pasażera do 10 pudów (163 kg) – na



I tak np. ludność z okolic Białegostoku była kierowana w kierunku Baranowicz, z Suwałk do Wilna i Kowna, a z Lublina do Brześcia nad Bugiem, Łucka i Krzemieńca. Sama organizacja ewakuacji pozostawała wiele do życzenia, nawet jeśli odbywała się drogą kolejową. We wspomnieniach z tego okresu zwraca się uwagę na niemal zupełny brak organizacji w trakcie przemieszczeń – brak odpowiednich wagonów dla ludzi<sup>31</sup> oraz nieład na stacjach etapowych, gdzie pociągi ewakuacyjne musiały stawać w celu przepuszczenia transportów wojskowych<sup>32</sup>. Przed ostatecznym opuszczeniem Warszawy Rosjanie starali się zniszczyć wszelkie urządzenia kolejowe, rozebrano też właściwie tor na niemal całej długości od Grodziska Maz. do Warszawy. Niemniej jednak odbudowa potrwała jedynie kilkanaście dni i już 12 sierpnia do Warszawy Wiedeńskiej przybył pierwszy pociąg z Piotrkowa i Łodzi, którym oprócz wojskowych przybyło też kilka osób cywilnych<sup>33</sup>. Doskonały opis całej sytuacji pozostawił po sobie kolejarz Antoni Sagan, zapisujący wypadki z własnej ewakuacji w dzienniku<sup>34</sup>. Wspomina on o bardzo długiej podróży wynikającej przede wszystkim z konieczności długiego postoju transportów ewakuacyjnych na stacjach pośrednich (nawet po 10 godzin). Kłopoty organizacyjne dotyczyły też rozlokowania uchodźców, którzy bardzo często musieli spędzać dużo czasu w pociągu, zanim znalazło się dla nich miejsce do zamieszkania. Oczywiście, takie transporty zmierzające właściwie w poszukiwaniu miejsca do ewakuacji blokowały z jednej strony linię, z drugiej zaś wagony, które mogłyby w innym wypadku być użyte do transportów wojennych. Często także nie udawały się najprostszą trasą do celu, co też przedłużało podróż<sup>35</sup>. Początkowo starano się umieszczać ewakuowanych przede wszystkim na terenie przyfrontowym, aby później łatwiej było im wrócić do domu, później wraz z przesuwaniem się frontu wychodźcy często udawali się dalej na wschód, do Smoleńska, Moskwy czy Piotrogradu.

Pierwsze dni wojny na Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej zaznaczyły się, podobnie jak i na innych kolejach, wzmożonym ruchem pasażerskim i towarowym – tu można zauważyć, że linia ta z uwagi na swój specyficzny dla Rosji rozstaw nie mogła być użyta w większej mierze do transportów wojskowych – mogły one z zachodu dojechać jedynie do Warszawy. Z tego też prawdopodobnie powodu Rosjanie nie dokonali wielkich zniszczeń na tej linii kolejowej, co uła-

---

pasażera 1 klasy, i 5 pudów (81,5 kg) dla pasażerów II i III klasy. Wydaje się jednak, że z uwagi na ograniczoną podaż wagonów bagażowych faktycznie limity te były mniejsze. „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny” 1914, 18 (647).

<sup>31</sup> Pewna część nowocześniejszych, a zatem i wygodniejszych wagonów „pulmanowskich” została przejęta przez wojsko z przeznaczeniem na wagony sanitarne. Ibidem.

<sup>32</sup> M. Korzeniowski, M. Mądzik, D. Tarasiuk, *Tulaczy los. Uchodźcy polscy w imperium rosyjskim w latach pierwszej wojny światowej*, Lublin 2007, s. 20.

<sup>33</sup> „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny”, 16 (669), 15 VIII 1915.

<sup>34</sup> *Dziennik kolejarza Antoniego Sagana z przebiegu ewakuacji stacji Wawer w głąb Rosji 4 sierpnia 1915 roku*, red. I. Maryniakowa, „Acta Baltico-Slavica” 2008, 32, s. 169.

<sup>35</sup> Por. mapa, ibidem, s. 218.

twiało potem Niemcom odbudowę szlaku. Niemniej jednak zgodnie z doktryną niemiecką odbudowywane obiekty przygotowywano do ponownego zniszczenia na wypadek odwrotu – zgodnie z doktryną zniszczeń masowych<sup>36</sup>. Z uwagi na możliwą kontrofensywę rosyjską (pod Warszawą koncentrowano 14 dywizji rosyjskich) Niemcy zdecydowali się pozostawić DŻWW w spokoju, jako zabezpieczenie własnych potrzeb komunikacyjnych, pozostałe zaś odcinki szerokotorowe na opanowanym przez siebie terenie nakazano zniszczyć.

Na początku wojny po wkroczeniu Niemców do Królestwa Rosjanie zdecydowali o ewakuacji całego taboru na kolei wiedeńskiej i połączonej z nią łódzkiej aż za Skierniewice. Kolejami poruszały się przede wszystkim transporty wojskowe, ruch pasażerski i towarowy był szczątkowy i nieregularny, odległości, które wcześniej przemierzano w ciągu 3–5 godzin (w zależności od linii) np. Łódź–Warszawa, po wybuchu wojny przemierzano w 5–11 godzin. Dodatkowym aspektem niewątpliwie utrudniającym podróż była podwyżka cen biletów kolejowych oraz frachtu za przewóz towarów, w przypadku przewozów kolejowych do ceny biletu doliczano 25% specjalnego podatku wojennego i do tego jeszcze inne dopłaty, np. na Czerwony Krzyż<sup>37</sup>, podatek od towarów zależał od jego rodzaju<sup>38</sup>. Po zamarcu ruchu na kolejach w bardzo ciężkiej sytuacji znalazły się miasta przemysłowe – w tym i Łódź, uzależnione od dostaw węgla do fabryk. Z uwagi na zajęcie przez państwa centralne Zagłębia Dąbrowskiego przedsiębiorcy łódzcy planowali dowóz węgla do Łodzi nawet z Doniecka<sup>39</sup>, jednak z uwagi na położenie miasta na lewym brzegu Wisły i sporą odległość (około 1700 km) nie było na to większych szans.

Niemcy pojawili się w Łodzi na krótko pod koniec sierpnia, niemniej te oddziały zwiadowcze szybko się wycofały i do miasta wróciła administracja rosyjska. Wznowiono też sporadyczny ruch pomiędzy Łodzią a Warszawą, sytuacja ta trwała jednak bardzo krótko, już bowiem na początku września odesłano do Warszawy ostatnie parowozy i wagony osobowe na kolei łódzkiej, nieco dłużej ruch utrzymano na kolei kaliskiej (do 23 września) – w tej samoistnej ewakuacji, jakiej doświadczyła Łódź we wrześniu 1914 roku, ograniczoną rolę odegrała również kolej – z Łodzi odjeżdżały do bezpieczniejszej Warszawy dwa pociągi dziennie, dość krótkie, jedynie bowiem 6-wagonowe<sup>40</sup>. Rosjanie po raz kolejny powrócili do Łodzi na krótko na początku listopada 1914 roku, dość szybko wznowili też ruch pociągów, niedostępnych dla ogółu – 1 pociąg służbowy

<sup>36</sup> A. Paszke, M. Jerczyński, S.M. Koziarski, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995, s. 243.

<sup>37</sup> W tym wypadku trzeba było dopłacić od 10 kopiejek (III klasa) do 20 kopiejek (I klasa), „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny”, 20 (649), 15 X 1914.

<sup>38</sup> „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny”, 19 (648), 1 X 1914.

<sup>39</sup> W. Kuźko, *Łódzki węzeł kolejowy 1859–1939. Przyczynek do historii kolejnictwa*, Łódź 2005, s. 115.

<sup>40</sup> Ibidem, s. 118.

dziennie. Po ostatecznym opuszczeniu miasta i okolic i ustabilizowaniu się frontu pod Bolimowem Rosjanie przekuli pozostający w ich rękach odcinek linii warszawsko-wiedeńskiej (Warszawa Wiedeńska–Żyrardów) na rozstaw rosyjski. Wynikało to z bezsensowności utrzymywania krótkiego i jedyne już odcinka toru o rozstawie europejskim w obliczu takiej, a nie innej, sytuacji wojennej<sup>41</sup>.

Niemcy zdobyli Łódź ostatecznie w wyniku znanej Operacji Łódzkiej 6 grudnia 1914 roku<sup>42</sup>. Już po sześciu dniach Niemcy byli w stanie wysłać w kierunku Kalisza pierwszy pociąg sanitarny, jednak na pierwsze dostawy węgla do miasta należało czekać do stycznia 1915 roku. Ruch osobowy wznowiono w marcu 1915 roku. Co ciekawe, w przypadku np. Łodzi paradoksalnie wojna oznaczała jeszcze większe otwarcie na świat niż w czasach carskich. Ustandaryzowanie szerokości toru umożliwiło dogodne przesiadki w kierunku Berlina, Wrocławia czy Królewca, w niektórych przypadkach za dodatkową opłatą można było skorzystać z pociągów służbowych jadących bezpośrednio np. do Berlina, niemniej było to dość drogie przedsięwzięcie; jak skrupulatnie wyliczono, cena w porównaniu do okresu przedwojennego wzrosła o 58%<sup>43</sup>.

W kontekście przemieszczania się koleją w czasie wojny warto nadmienić, że na obszarze okupacji niemieckiej oprócz biletów i przepustek kolejnym ważnym dokumentem podróznym było zaświadczenie o dezynfekcji, co miało zapobiegać rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych<sup>44</sup>. W warunkach wojennych nawet tam, gdzie były do tego warunki, ograniczano wygodę podróżnych na dworcach. Część poczekalni była adaptowana na potrzeby wojskowe. Na dworce kolejowe mogły wchodzić jedynie osoby posiadające bilety na przejazd i stosowne dodatkowe zezwolenia i dokumenty. Zrezygnowano także z wyszynku alkoholu w restauracjach i bufetach dworcowych<sup>45</sup>. Dodatkowo Niemcy w miarę zdobywania terenów Królestwa Polskiego metodycznie przebudowywali linie kolejowe na rozstaw europejski, co umożliwiałoby im swobodne korzystanie z sieci kolejowej. W 1915 roku podobny los spotkał wszystkie linie, jakie znajdowały się na terenie Królestwa Polskiego<sup>46</sup>.

<sup>41</sup> Tak ograniczony ruch wpłynął, jak się należało spodziewać, negatywnie na wyniki finansowe Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, której dochód (obróć?) np. w styczniu 1915 r. wynosił 162 000 rubli, w odniesieniu do stycznia 1914 r. spadł on 30-krotnie (z 3 176 000 rb.) przy takich samych kosztach eksploatacji! Bardziej miarodajna (z uwagi na prowadzenie ruchu na mniej więcej tym samym szlaku) jest ocena wpływu wojny na przykładzie Kolei Nadwiślańskiej – gdzie dochód spadł o ok.  $\frac{1}{3}$ , z 3 811 403 rb. do 2 339 403 rubli, przy wzroście kosztów eksploatacyjnych o około pół miliona rubli. „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny”, 12 (665), 15 VI 1915.

<sup>42</sup> P. Marciniak, *Kalendarium najważniejszych wydarzeń w „Operacji Łódzkiej”, XI–XII 1914 r.*, [w:] *Wielka Wojna o Ziemię Obiecaną. Operacja Łódzka 1914*, red. P. Werner, Łódź 2006, s. 18; W. Bortnowski, op. cit., s. 193.

<sup>43</sup> „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny”, 11 (664), 1 VI 1915; 20 (673), 15 X 1915.

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> A. Dobroński, op. cit., s. 87.

<sup>46</sup> R. Lewandowski, *Droga żelazna nadwiślańska 1877–2007*, Józefów 2007, s. 11.

W wyniku pierwszego wycofania się spod Warszawy Niemcy zniszczyli w październiku 1914 roku także i DŻWW aż po Częstochowę. Co ciekawe, jednocześnie przygotowując się do kontrnatarcia, Niemcy zaczęli rozbudowywać kolejki cukrownicze na Kujawach (wąskotorowe) i odbudowali normalnotorową kolej bydgoską, umożliwić to miało przygotowanie zaplecza do uderzenia na Rosjan.

Niemcy zdawali sobie sprawę ze słabości sieci kolejowej w Królestwie Polskim i zaczęli się także i pod względem transportowym odpowiednio przygotowywać do ofensywy. Miał temu służyć system tzw. feldbahnów, czyli kolejek polowych, tanich w budowie i demontażu po przejściu linii frontu. Co więcej, Niemcy dopracowali także odpowiedni tabor do tego typu kolei, co umożliwiło im korzystanie z trakcji parowej również i w tym wypadku tzw. Brigadelok<sup>47</sup>. Na terenie Królestwa Polskiego Niemcy wybudowali wiele takich odcinków, z których część przetrwała do dnia dzisiejszego. Była to kolej Sompolno–Dąbie, uruchomiona 14 grudnia 1914 roku. Następną taką inwestycją była rozpoczęta jeszcze przez Rosjan w 1914 roku kolej Kalisz–Turek, budowana jednak od strony stacji końcowej w Turku. Do momentu nadejścia wojsk niemieckich Rosjanie zbudowali jedynie odcinek Turek–Zbiersk, Niemcy zaś ukończyli ją, doprowadzając do stacji normalnotorowej (po przekuciu) w Opatówku i także do Kalisza, ale bez stacji stycznej z dawną koleją warszawsko-kaliską. Oprócz linii Kaliskiej KD równie trwała okazała się Rogowska KD, funkcjonująca na całej trasie (turystycznie) do dnia dzisiejszego... Są to przykłady kolejek, które rozpoczęły swą karierę jako linie dowozowe na front, potem nie zostały jednak zdemontowane i wrosły w lokalny krajobraz, w pewnym sensie pokazując potencjał gospodarczy tych okolic, skoro ruch planowy osobowo-towarowy utrzymywano na nich do 2001 roku.

Rosjanie, korzystając z olbrzymich zniszczeń, prowizorycznie odbudowywali odcinki sieci po swojej stronie frontu, jednak już w standardzie szerokotorowym. Tabor, który udało się na początku walk ewakuować do Warszawy, został z reguły przekuty na rozstaw 6 stóp i rozproszony po sieci kolejowej Rosji. Po kontrofensywie niemieckiej latem 1915 roku Rosjanie opuścili ostatecznie Warszawę, zabierając ze sobą jednocześnie cały pozostały jeszcze (głównie po linii kaliskiej) tabor. Ewakuacji podlegali także kolejarze, którzy zostali później wykorzystani do obsługi ruchu w strefie przyfrontowej, w tym także i na froncie rumuńskim<sup>48</sup>. Niemcy po okrzepnięciu frontu wznowili ruch na odbudowanych liniach kolejowych, dopuszczono także ruch pasażerski i towarowy, który odbywał się według stawek podwyższonych w stosunku do wartości przedwojennych. Ponadto większość linii odbudowano w standardzie wojennym, czyli za

<sup>47</sup> M. Budnik, *Wojskowe koleje polowe podczas I wojny światowej w Wielkopolsce*, „Kronika Wielkopolski” 2015, IV, s. 59.

<sup>48</sup> A. Paszke, M. Jerczyński, S.M. Koziarski, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, s. 248.

pomocą najprostszych materiałów, co powodowało konieczność poniesienia kolejnych nakładów w okresie powojennym, niemniej jednak z uwagi na wymogi militarne dokonano także pewnych inwestycji – położono drugi tor pomiędzy Kaliszem a Łodzią oraz pomiędzy Bednarami a Warszawą, znacznie zwiększając przepustowość tych odcinków linii.

Warszawa została opuszczona przez Rosjan ostatecznie po roku wojny, w nocy z 4 na 5 sierpnia 1915 roku, ostatni pociąg odjechał ze wschodniej części miasta wczesnym rankiem 5 sierpnia.

Podobne koleje losu przechodzili mieszkańcy zaboru austriackiego, również i w tym przypadku można zauważyć na początku wojny przynajmniej dwie fale uchodźcze; pierwsza, nieco mniejsza, miała miejsce zaraz na początku wojny, w czasie pierwszej ofensywy rosyjskiej (VIII – IX 1914). Podobnie jak w przypadku Królestwa Polskiego dotyczyła ona przede wszystkim ludności związanej z administracją państwową oraz Żydów obawiających się pogromów ze strony rosyjskiej. W odróżnieniu od zaboru rosyjskiego wśród uciekinierów bardzo nieliczni byli chłopci, którzy z reguły pozostali w domach, nie byli przymuszani do ucieczki. Ta fala migracji objęła minimum 133 tysiące ludzi – tylu bowiem zarejestrowano jako korzystających z pomocy społecznej w listopadzie 1914 roku<sup>49</sup>. Rzeczywista liczba była większa, nie odnotowano bowiem osób niekorzystających z różnych względów z zasiłków. O wiele większa fala uchodźców, z kulminacją w listopadzie, ruszyła w wyniku kolejnej ofensywy rosyjskiej – późną jesienią 1914 roku. Wówczas liczbę uchodźców oceniano na około milion, z czego 60% było uprawnionych do pobierania zasiłków od państwa<sup>50</sup>. Co zrozumiałe, część ludności niezbyt entuzjastycznie podchodziła do zarządzonej odgórnie przez władze ewakuacji, odbywającej się przy pomocy kolei. Tu zwłaszcza widać było niechęć ludności miejskiej, np. z Krakowa, którą należało ewakuować ze względu na status Krakowa jako twierdzy – było to logiczne z punktu widzenia militarnego, by zminimalizować straty w obliczu spodziewanego oblężenia, a także aby osoby pozostające w mieście nie zabierały żywności żołnierzom i osobom niezbędnym do pozostania w mieście. O ile pierwsza fala ewakuacji odbyła się dość sprawnie – ofensywa rosyjska nie była zbyt szybka i był czas na sprawne przeprowadzenie wyjazdów, o tyle druga fala była bardzo chaotyczna, gdyż odbywała się pod presją czasu. W przypadku austriackim powroty do obszarów zamieszkania nastąpiły stosunkowo szybko, gdyż w obliczu powodzenia pod Gorlicami już późnym latem 1915 roku mieszkańcy przynajmniej 23 powiatów galicyjskich zostali wezwani do powrotu do domu – otrzymali wówczas prawo do darmowego przejazdu koleją i miesięczny zasiłek<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> M. Korzeniowski, *Uchodźcy z ziem polskich w okresie I wojny światowej*, [w:] *Jak Polacy przeżywali wojny światowe?*, red. T. Schramm, P. Skubisz, Białystok 2016, s. 103.

<sup>50</sup> Warto nadmienić, że podaje się różne liczby uchodźców – od 800 tysięcy do 1,5 miliona, przy czym z reguły nie wyróżnia się miejsca ich pochodzenia, czyli jest to Galicja i Bukowina. Szerzej: *ibidem*, s. 104.

<sup>51</sup> *Ibidem*, s. 121.

W czasie walk w Galicji Zachodniej duże znaczenie, o czym już wspomniano, odegrała linia transwersalna, zwłaszcza na odcinku pomiędzy Żywcem a Nowym Sączem, gdzie jej właściwe wykorzystanie umożliwiło szybkie dostarczenie żołnierzy w celu zatrzymania ofensywy rosyjskiej (listopad 1914 roku), potem zaś skrytą koncentrację sił austriacko-niemieckich w przededniu przełamania frontu pod Gorlicami. W czasie poprzedzającym bitwę gorlickiej linią tą przejeżdżało ponad 60 pociągów 100-wagonowych, przerzucono tamtędy 4 pruskie korpusy<sup>52</sup>. Po bitwie gorlickiej życie na tym odcinku kolei wróciło do normy – wiadomo, że w 1917 roku tym odcinkiem kursowały dwa pociągi (poranny i wieczorny) relacji Kraków–Sucha Beskidzka–Nowy Sącz<sup>53</sup>. Ograniczona obsługa względem planu przedwojennego była charakterystyczna dla większości linii, w przypadku linii, na których zbiegało się kilka połączeń, z reguły liczba kursów stanowiła wielokrotność 2 – tu ograniczono kursy o połowę – przed wybuchem wojny kursowały tam z reguły 4 pociągi.

Dla Rosjan Kolej Transwersalna, zwłaszcza w okolicach Nowego Sącza, nie odgrywała większej roli z uwagi na to, że nie mieli wystarczającego taboru do jej obsługi, został on bowiem w większości ewakuowany przez Austriaków, oraz czasu i możliwości jej przekucia na rozstaw rosyjski. Inaczej było już od okolic Przemyśla, gdzie Rosjanie mieli czas na działanie, tam aż do Husiatyna linia została przekuta na rozstaw rosyjski, w miarę możliwości oprócz ruchu wojskowego prowadzono też ruch cywilny. W związku z tym starali się niszczyć urządzenia kolejowe, które natychmiast odbudowywały austriackie wojska kolejowe. Nieco inaczej potraktowano połączenie kolejowe z Lwowem (od stacji Podwołoczyska), które w bardzo krótkim czasie (do 1/13 października 1914 roku) zostało przez rosyjskie wojska kolejowe przekute na rozstaw 1524 mm. Wówczas wznowiono kursy na tym odcinku linii kolejowej, początkowo ruch na potrzeby wojska<sup>54</sup>. Natomiast już w grudniu 1914 roku ruszyło dalekobieżne połączenie Lwów–Kijów<sup>55</sup>. Kolej w warunkach wojennych, np. w zajętej przez Rosjan Galicji, odgrywała jeszcze jedną istotną rolę – wobec trudności z zaopatrzeniem ludności w podstawowe artykuły spożywcze, na szlaki kolejowe na opanowanym przez Rosjan obszarze starano się wysyłać wagony – sklepy (prekursorów spotykanych do dzisiaj sklepów obwoźnych)<sup>56</sup>.

Tuż przed rozpoczęciem wojny kolej odegrała ważną też rolę, dowożąc do domu osoby przebywające aktualnie na urloпах, w tym, co zrozumiałe, rezerwistów, którzy dopiero w domu mogli odebrać swój przydział mobilizacyjny. 1 sierpnia był dniem szczytowego natężenia ruchu np. na kolejach pruskich, które uruchomiły wtedy 235 pociągów specjalnych, a przecież należy do tego doli-

<sup>52</sup> R. Stankiewicz, E. Wiczorek, *C.K. Kolej Transwersalna*, Rybnik 2009, s. 152.

<sup>53</sup> Ibidem.

<sup>54</sup> „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny”, 19 (648) 1 X 1914.

<sup>55</sup> Ibidem, 23 (652), 1 XII 1914.

<sup>56</sup> Ibidem, 20 (649), 15 X 1914.

czyć ruch rozkładowy. Następnego dnia rozpoczęła się mobilizacja i ruch towarowy ustał. Ruch osobowy w Niemczech został utrzymany, niemniej jednak od 4 sierpnia przestały kursować pociągi pospieszne. Dodatkowym problemem związanym z przestawieniem na tryby wojenne była kwestia bagażu nadawanego wówczas do stacji leżących w Królestwie Polskim i w Rosji. Wiele osób w obliczu nadchodzących działań wojennych przemieszczało się do Królestwa, często z dość dużą ilością bagażu. Z uwagi na zatory na liniach kolejowych oraz konieczność uwolnienia wagonów bagażowych bardzo często przesyłki nie docierały do stacji przeznaczenia, były składowane na stacjach niemieckich i niierzadko do odebrania dopiero w 1916 roku<sup>57</sup>.

W czasie wojny koleje na ziemiach polskich poniosły dość duże straty, zarówno w sprzęcie – przede wszystkim chodziło o ewakuację z terenów Królestwa taboru kolei szerokotorowych – ale także i w infrastrukturze. Szacuje się, że uszkodzeniu, a potem najwyżej prowizorycznej odbudowie, uległo 40% mostów o długości powyżej 20 metrów, 22% mostów mniejszych. Uszkodzono też 63% dworców kolejowych i 48% parowozowni<sup>58</sup>.

W czasie wojny podczas wzmożonego ruchu kolejowego, podobnie jak, co zrozumiałe, w czasie pokoju, zdarzały się wypadki kolejowe na ziemiach polskich, wówczas znajdujących się pod okupacją państw centralnych, niemniej jednak – podobnie jak i w opisywanym później przypadku rumuńskim – o wielu z nich nie zachowały się informacje z uwagi na konieczność zachowania tajemnicy wojskowej. W przypadku polskim większość informacji, jakie są zachowane w odniesieniu do okresu I wojny światowej, dotyczy wypadków z udziałem przede wszystkim pociągów towarowych, ewentualnie eszelonów wojskowych. Pierwsze takie zdarzenie, o potencjalnie bardzo groźnych następstwach, miało miejsce właściwie jeszcze przed wybuchem walk – 27 lipca 1914 roku, w pobliżu ówczesnej stacji Warszawa Kowelska (dziś Warszawa Gdańska), gdzie w wyniku uderzenia pioruna doszło do, na szczęście, jedynie pożaru magazynu amunicyjnego, wybuchło tylko kilka skrzyń ze szrapnelami, a rannych zostało jedynie 4 strażaków. Niemniej jednak potencjalne zagrożenie było olbrzymie, o czym świadczy np. tragedia w Halifax w grudniu 1917 roku, gdzie wybuch statku z amunicją zniszczył większość miasta. Więcej wiadomości na temat wypadków mamy dopiero z dwóch ostatnich lat wojny, być może występowało tu już zmęczenie materiału, co też zapewne przyczyniało się do zwiększonej ilości incydentów na torach. Wtedy także w związku z oddalającym się frontem zwiększono liczbę pociągów cywilnych, a ludzie ponownie zaczęli podróżować po kraju. Do wypadku ze skutkiem śmiertelnym doszło 21 czerwca 1917 roku na ładowni Pustynia w okolicach Dębicy. W wyniku zaniedbania służby kolejowej (niezamknięcia zwrotnicy kluczem) wykoleiły się cztery ostatnie wagony pocią-

<sup>57</sup> Ibidem, 4 (681), 15 II 1916.

<sup>58</sup> M. Pisarski, *Koleje Polskie 1842–1972*, Warszawa 1974, s. 51.

gu osobowego Kraków–Tarnobrzeg–Lublin. W wypadku zginął jeden człowiek – Jan Wisłocki, ówczesny prezydent sądu w Lublinie<sup>59</sup>.

Inna poważna katastrofa zdarzyła się na mijance Sporniak pomiędzy stacjami Motycz i Nałęczów (Sadurki), 20 grudnia 1917 roku, gdzie na pociąg towarowy stojący na bocznicu najechał opóźniony pociąg osobowy Lublin–Warszawa. Tu przyczyną było niezachowanie ostrożności przez obsługę trakcji, ale także stosowane w warunkach wojennych zestawianie składów pociągów do maksymalnej przepustowości konkretnego szlaku. Tym razem maszynista pociągu towarowego zatrzymał się zbyt daleko od semafora (ok. 40 m), przez co dwa ostatnie wagony znalazły się w skrajni toru nadjeżdżającego pociągu osobowego. W katastrofie zginęło 13 osób, a rannych zostało 67 osób<sup>60</sup>.

Druga tak poważna katastrofa wydarzyła się 14 stycznia 1918 roku na stacji Trzciana, pomiędzy Dębicą a Rzeszowem, gdzie zderzyły się dwa pociągi pociągów pospiesznych<sup>61</sup> kursujące w relacji Kraków–Lwów. W trudnych warunkach pogodowych pociąg jadący do Krakowa zderzył się z cofającym się na szlaku pociągiem jadącym do Lwowa. Ów cofał się, ponieważ wjechał na zły tor – była źle ustawiona zwrotnica. Zginęło wówczas 16 osób, a 38 zostało rannych<sup>62</sup>.

Oprócz zwykłych okoliczności wypadków warunki wojenne powodowały także i inne zdarzenia, które też doprowadzały do często tragicznych w skutkach katastrof – niektóre były efektem wręcz nieprawdopodobnych zbiegów okoliczności, jak np. wypadek, który zdarzył się w pociągu ze Stanisławowa do Lwowa 9 lutego 1918 roku; doszło wtedy do pożaru w wojskowym wagonie towarowym dołączonym na końcu pociągu, ogień zaś szybko rozprzestrzenił się na wagon poprzedzający. Co gorsza, pociąg został zatrzymany hamulcem bezpieczeństwa na środku drewnianego mostu, prowizorycznego, nieodbudowanego jeszcze po zniszczeniach ofensyw 1914 i 1915 roku, przełożonego przez Dniestr pomiędzy Jezupolem a Wodnikami. Zagrożony pożarem był nie tylko pociąg, ale i sam most. W płomieniach zginęło 7 osób, a 13 zostało poparzonych. Najdziwniejsza była przyczyna pożaru – żołnierze gotowali sobie herbatę na maszynie spirytusowej, od płomienia której zajęła się taśma filmowa w plecaku jednego z wojaków, do tego doszła jeszcze słoma, którą wyłożona była podłoga wagonu<sup>63</sup>.

W okresie I wojny światowej koleje rumuńskie miały odegrać, podobnie zresztą jak i podczas wojny 1877–1878 roku, ważną rolę zaopatrzeniową, ale także i w zapewnieniu odpowiedniego przemieszczania się jednostek wojskowych. Co zrozumiałe, w miarę możliwości linie te były wykorzystywane także

<sup>59</sup> R. Garbacik, R. Stankiewicz, *Katastrofy i wypadki kolejowe w Polsce*, Rybnik 2016, s. 96–97.

<sup>60</sup> Ibidem, s. 98.

<sup>61</sup> Pociągi osobowe na austriackiej sieci kolejowej były z reguły ogólnodostępne, natomiast pociągi pospieszne były z zasady przeznaczone dla wojskowych, ewentualnie dla posiadaczy specjalnych zezwoleń na przejazd. R. Stankiewicz, E. Wieczorek, op. cit., s. 315.

<sup>62</sup> R. Garbacik, R. Stankiewicz, *Katastrofy i wypadki kolejowe w Polsce*, s. 100.

<sup>63</sup> Ibidem.



przez ludność cywilną, np. w czasie ucieczki przed okupacją państw centralnych w 1916 roku. W celu zapewnienia optymalnych możliwości transportowych w czasie wojny rozbudowano lub dobudowano odpowiednie fragmenty do sieci CFR. Niektóre z nich były krótkie, jak np. linia Băcești (Marsz. Prezan) – Roman, o długości 45 km. Była ona wówczas traktowana jako przedłużenie linii Buhaiești–Băcești; jako typowa linia zbudowana z powodów wojskowych miała ułatwić dostawy zaopatrzenia na północny odcinek frontu, od punktu odbiorczego na granicznym wówczas Prucie w kierunku frontu. Rozpoczęto ją w 1917 roku, ukończono w ostatecznym kształcie dopiero w 1921 roku z uwagi na konieczność wykonania odpowiednich prac ziemnych. O ile duża część z tych linii wpisała się w potrzeby ekonomiczne kraju, będąc w użytkowaniu do dnia dzisiejszego, o tyle część z nich wkrótce po wojnie utraciła swoje znaczenie, jak np. wąskotorowa linia (1000 mm) Huși–Bucovăț (112 km), która została rozebrana w 1928 roku.

W okresie masowych przemieszczeń ludności uciekającej przed ofensywą koleje rumuńskie (CFR) były zarządzane przez dyrektora inż. Alexandru Periteanu. Główna siedziba znajdowała się w Jassach. W momencie wejścia do wojny rumuńska sieć kolejowa liczyła 3702 km długości. Park lokomotyw liczył 976 sztuk, z czego 15 znajdowało się w naprawie w Niemczech, w związku z czym zostały one natychmiast przejęte przez koleje niemieckie. Park wagonowy składał się z 1455 wagonów pasażerskich, 293 pocztowych i bagażowych, 9632 wagonów towarowych krytych, 9904 towarowych odkrytych, 266 cystern, 4456 wagonów prywatnych i 324 ujętych jako różne (chłodnie itp.). Oprócz linii państwowych (CFR) istniała także sieć prywatna – 48 linii wąskotorowych (967 km) i 4 normalnotorowe (138 km). Prywatne linie normalnotorowe w warunkach wojennych były wykorzystywane przez CFR – były to dość istotne połączenia ze względu militarnego: Mărășești–Pânciu (18 km); Ploiești–Văleni de Munte (42 km) oraz Buzău–Nehoiășu (74 km). Ostatnią z nich była krótka i zaprojektowana jako towarowa (3750 m) linia pomiędzy Lotru a Berzoiu<sup>64</sup>.

W momencie przyłączenia się Rumunii do wojny, na sieci CFR znajdowało się 1047 lokomotyw – do już uprzednio wymienionych należy dołączyć także i te, które przejechały tam uprzednio z Bukowiny w ucieczce np. przed ofensywą Brusilowa (19 sztuk), także i 67 przekazanych przez Rosjan, a zdobytych w latach 1914–1916 w Galicji. 804 z nich znajdowało się pod parą, pozostałe były w naprawach. Do Mołdawii na przełomie 1916 i 1917 roku udało się ewakuować 753 lokomotywy (72% stanu). Paradoksalnie stopień nasycenia linii lokomotywami się zwiększył, gdyż pod zarządem rumuńskim pozostało jedynie około 1200 km linii plus 320 km torów stacyjnych, niemniej jednak ważna magistrala Gałac–Tecuci–Mărășești–Adjud–Târgu Ocna–Asău nie była w pełni przejezdna – front przecinał ją w kilku miejscach. Udało się także ewakuować

<sup>64</sup> I. Popescu, *Căile ferate în timpul primului război mondial*, București 2012, s. 144.

około 14 tysięcy wagonów, przez co pojawił się duży problem z ich przechowaniem – wraz ze wspomnianymi już lokomotywami zajmowały one ponad połowę torów stacyjnych, co w dużym stopniu utrudniało niezbędne manewry na stacjach i wpływało negatywnie na płynność i bezpieczeństwo ruchu. Próbowano temu zaradzić, budując tory odstawcze lub nawet odstawiając wagony bezpośrednio na ziemi, niestety, znakomicie utrudniało to ich późniejsze przywrócenie do ruchu. Po wojnie w ruchu pozostało jedynie 265 lokomotyw, reszta kwalifikowała się do naprawy.

Co zrozumiałe, w czasie wojny kolej służyła przede wszystkim celom wojskowym, niemniej jednak ruch nie był prowadzony jedynie w związku z potrzebami wojska, kolej służyła także celom cywilnym, choć były one traktowane jako drugorzędne i pociągi, zwłaszcza pasażerskie, kursowały w ograniczonym zakresie, priorytet był bowiem przyznany wykorzystaniu militarnemu linii kolejowych. Ruch cywilny na liniach rumuńskich poddany był specjalnemu rygorowi. W samym Bukareszcie powstały cztery specjalne centra, gdzie wydawano przepustki upoważniające do wejścia na Gara de Nord i zakup tam biletu na pociąg ewakuacyjny. Podróż była możliwa najwcześniej w dniu następującym po zakupie biletu<sup>65</sup>. Oprócz osób, które ewakuowały się dobrowolnie, dodatkową grupą – wycofaną z terenu Wołoszczyzny – byli rekruci mający w normalnych okolicznościach wstąpić do armii w latach 1917–1920, dodatkowo ewakuacji podlegali też jeńcy wojenni oraz obywatele państw centralnych internowani po wybuchu wojny<sup>66</sup>.

Czas wojny to okres masowych przemieszczeń ludności, ale, co również było bardzo widoczne, okres katastrof, gdzie utrudnienia w prowadzeniu regularnego ruchu przekładały się na zmniejszone wymagania dotyczące bezpieczeństwa ruchu, co z kolei prowadziło do uchybień. Do największej, jak dotąd, katastrofy kolejowej w dziejach Rumunii doszło właśnie w warunkach wojennych, nocą z 30/31 grudnia 1916 roku (12/13 stycznia 1917 roku), na odcinku Bârnova–Ciurea o długości 10 km. Nachylenie toru wynosiło tam 24 promile. Jest to fragment linii kolejowej Buhaiești–Jassy. Doszło tam do wykolejenia się pociągu wojskowego (podróżowało nim „na gapę” wielu cywilów). Sam pociąg E1 o masie 480 ton prowadzony był przez dwa parowozy CFR460 (1B1-n2) z 1892 roku i CFR55 (B1-n2), druga z lokomotyw była jedną z najstarszych na sieci rumuńskiej, zbudowana była bowiem w 1869 roku. Załogi obu parowozów wykonały próbę hamulca w trakcie trasy pierwszy raz na stacji Bălteni, drugi raz na stacji Bârnova, tuż przed rozpoczęciem wspomnianego 10-kilometrowego zjazdu w stronę Ciurea. Niestety, przy pierwszej próbie hamowania, po przejechaniu 400 metrów okazało się, że pociąg nie zwalniał. Mechanicy podali wtedy sygnał dla konduktorów, by ci zaciągnęli hamulce bezpieczeństwa znajdujące się w 23

<sup>65</sup> <http://vladimirrosulescu-istorie.blogspot.com/2012/11/retragerea-in-moldova-1916.html> [dostęp: 1.08.2017].

<sup>66</sup> Ibidem.

z 26 wagonów, ci jednak prawdopodobnie nie byli w stanie dotrzeć na czas do urzędzeń, dodatkowo maszyniści dali kontraparę. Niestety, zabiegi te nie przyniosły powodzenia, pociąg ciągle przyspieszał i na kolejną stację – Ciurea – wjechał ze zbyt wielką prędkością (prawdopodobnie 95 km/h) i wykoleił się (od drugiego wagonu) na rozjeździe, dodatkowo uderzając w stojący na bocznym torze pociąg towarowy z paliwem i amunicją. Nastąpiła eksplozja, w wyniku której zginęło ponad 1000 osób<sup>67</sup>. Jako przyczynę katastrofy wskazano mimowolne rozpięcie przewodów hamulcowych w wielu miejscach, a zwłaszcza pomiędzy 2. a 3. wagonem, przez osoby starające się zająć miejsce w pociągu<sup>68</sup>.

Wkrótce po wybuchu Wielkiej Wojny rozpoczął się pierwszy masowy exodus Polaków z Galicji – spowodowany niespodziewanymi dla dużej części ludności klęskami armii cesarsko-królewskiej. Ucieczka była masowa, obejmowała 700 tysięcy osób<sup>69</sup>. Ludność polska, jak i rumuńska, została doświadczona koniecznością masowych przemieszczeń w okresie po 1914 roku. Było to pochodną przede wszystkim nastrojów antyrosyjskich i lojalistycznych wobec Austro-Węgier (zresztą po drugiej stronie granicy były one adekwatne w stosunku do Rosji, czego dobitnie doświadczyła Pierwsza Kompania Kadrowa w Kielcach).

Przemieszczenia na terenie Królestwa Polskiego (i terenach zamieszkałych przez ludność polską) określamy terminem bieżność (ucieczka). Przyczyny ucieczki były w każdej gminie/mieście różne. Często była ona efektem odpowiedniego zarządzenia władz lokalnych czy nawet państwowych, niechających dopuścić, by na terenach, z których musiała się ewakuować armia rosyjska, pozostali potencjalni rekruci czy fachowcy mogący obsługiwać maszyny w fabrykach. Ewakuowano drogą kolejową także całe fabryki, wraz z obsługującymi je robotnikami, np. warszawską fabrykę Gerlach<sup>70</sup>. Często za decyzją o ucieczce stała decyzja lokalnego duszpasterza prawosławnego, który jako przyjezdny uciekał przed zawieruchą wojenną w rodzinne strony<sup>71</sup>, często też w sytuacji kryzysowej do głosu dochodziły uprzedzenia sąsiedzkie i wtedy ludność, która stosunkowo niedawno napłynęła na konkretny obszar, również decydowała się na ewakuację na wschód. Z uwagi na odległości duża część ewakuacji odbywała się koleją z punktów zbornych<sup>72</sup>.

Po pierwszej wojnie światowej wskutek różnego rodzaju przemieszczeń lokomotyw pomiędzy poszczególnymi zarządami kolei na sieci PKP znalazły się lokomotywy zamówione dla CFR jeszcze przed przystąpieniem Rumunii do

<sup>67</sup> Ostateczna liczba ofiar nie jest znana z uwagi na to, że wiele osób spłonęło w wypadku, ponadto część pasażerów jechała na gapę – bez biletu.

<sup>68</sup> Ibidem, s. 161.

<sup>69</sup> Z. Jasiński, K. Rędziński, *Polscy uchodźcy i polskie szkoły w Czechach i na Morawach w czasie I wojny światowej*, Opole 1995, s. 5.

<sup>70</sup> L. Wyszczelski, *Generał broni Karol Świerczewski „Walter”*, Warszawa 1987, s. 9.

<sup>71</sup> G. Misijuk, *Wstęp*, [w:] B. Demjaniuk, *Bieżność*, Łomża 2005, s. 6.

<sup>72</sup> B. Demjaniuk, op. cit., s. 29.

I wojny światowej. Były to jedne z najnowszych nabytków kolei rumuńskich (rok budowy 1910–1916) – warianty pruskiego parowozu G5, w Polsce eksploatowane w ilości 4 sztuk jako seria Ti102 – ulepszony w stosunku do pruskiego pierwowzoru<sup>73</sup>. Zresztą podobnych przemieszczeń z udziałem parowozów pochodzących z linii kolejowych położonych na terenie Królestwa Polskiego było więcej. Już w czasie wojny z Turcją w latach 1877–1878 na tory rumuńskie sprowadzono kilkanaście maszyn, m.in. z Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej czy Warszawsko-Terespolskiej, jedna z nich, oznaczona numerem 40 na DŻWW, wyprodukowana w roku 1871<sup>74</sup>, pozostała potem w Rumunii na sieci CFR i została skasowana w 1935 roku. Podobnie Rosja przekazała Rumunii zapewne w 1916 roku 7 lokomotyw pracujących przed wojną na DŻWW, które również zostały skasowane w 1936 roku<sup>75</sup>.

Warto nadmienić, że okres wojny to nie tylko czas zniszczeń na liniach kolejowych, to – jak już wspomniano w tekście – także i czas budowy (w przypadku ziem polskich z pewnością paradoksalnie w czasie wojny w pewnym sensie wojna miała skutek pozytywny). Ustandaryzowano tor właściwie na całym terenie przyszłej II RP, przez co później, w czasie np. wojny z Ukrainą czy wojny bolszewickiej, nie trzeba już było tego robić, co z kolei umożliwiło sprawne dostawy materiału wojennego dla walczących żołnierzy. W czasie wojny również myślano o przyszłości i o przebudowie zastanego układu komunikacyjnego, który w nowych warunkach geopolitycznych powinien ulec zmianie. Tu jako przykład należy wskazać Warszawę i Łódź, posiadające przed Wielką Wojną układ torowy podobny do układu np. w Bukareszcie – centralny dworzec czółowy, uniemożliwiający sprawny przejazd przez miasto, zwłaszcza pociągów tranzytowych. W przypadku Warszawy ograniczenie to starano się zlikwidować już w czasie Wielkiej Wojny, rozpoczynając we wrześniu 1918 roku planowanie przebudowy, z założeniem budowy linii średnicowej. Zrealizowano to w okresie II RP, w roku 1933 z trakcją parową, po trzech latach trasę zelektryfikowano (15 XII 1936). W Łodzi, która borykała się – i boryka nadal – z podobnym problemem, dopiero obecnie rozpoczęto przygotowania (choć plany już od dawna istniały) do budowy podobnego rozwiązania jak w Warszawie, czyli tunelu

<sup>73</sup> Cztery lokomotywy, które znalazły się w Polsce, pochodziły z zamówienia opiewającego na 34 sztuki parowozów do ruchu towarowego (typ 1C-n2), później seria CFR 130. Rumunia otrzymała przed wojną 30 maszyn, pozostałe 4 zostały zarekwirowane u producenta i przekazane do zarządu wojskowego kolei w Warszawie w 1917 roku. Ș. Lăcrișeanu, I. Popescu, *Istoricul tracțiunii feroviare din România 1854–1918*, vol. 1, București 2007, s. 574; Ogólne, aczkolwiek nie do końca prawdziwe, wiadomości podaje też J. Piwowoński, *Parowozy kolei polskich*, Warszawa 1978, s. 232.

<sup>74</sup> B. Pokropiński, A. Wilk, *170 lat Drogi Żelaznej Warszawsko Wiedeńskiej*, „Koleje Małe i Duże” 2015, 2, s. 49.

<sup>75</sup> Były to maszyny o numerach: 409, 426, 434, 461, 476, 485, 492. Maszyny z tej serii w Polsce oznaczano jako Tp108 i Tp109. Ș. Lăcrișeanu, I. Popescu, op. cit., vol III, București 2007, s. 341.; B. Pokropiński, A. Wilk, op. cit., s. 50, 59.

średnicowego, który umożliwi dostęp do centrum i tranzyt przez miasto pociągami nadjeżdżającym z całego kraju. Będzie to ostateczne pożegnanie z dziedzictwem zaborów, być może dokonane po 103 latach od odzyskania niepodległości (planowany koniec robót to rok 2021).

Podsumowując, należy stwierdzić, że kolej odegrała kluczową rolę w przemieszczaniu ludności w okresie Wielkiej Wojny. Niewątpliwie szerokie jej rozpowszechnienie wpłynęło też na nowy wymiar uchodźstwa. W dotychczasowych konfliktach zbrojnych nie wystąpiło zjawisko masowych ucieczek ludności. Wielka Wojna była właściwie pierwszym konfliktem, w którym wystąpiło ono na masową skalę. O ile ucieczki spontaniczne, jak w przypadku rumuńskim, zdarzały się także i uprzednio, choć niewątpliwie na mniejszą skalę, to tym razem miały miejsce ucieczki organizowane przez państwo – zjawisko bieżństwa, które wcześniej nie występowało. Dużą rolę w tym wypadku odegrała kolej, która umożliwiała stosunkowo szybkie przemieszczanie się mas ludności, jednocześnie definiując kierunki tegoż – wzdłuż linii kolejowych. Pierwsza wojna światowa w kontekście kolejowym przyniosła ziemiom polskim paradoksalnie raczej pozytywne efekty. Przede wszystkim nastąpiła unifikacja rozstawu torów ze standardami europejskimi, co znakomicie ułatwiło zaopatrywanie walczących jednostek w czasie wojny z bolszewikami; ponadto nie trzeba było przekuwać tych linii w okresie międzywojennym. Z drugiej strony wojna niewątpliwie negatywnie odbiła się na stanie taboru kolejowego, którego odbudowa poważnie obciążała nowo powstałe państwo polskie. Nieco inaczej sytuacja wyglądała w Rumunii, gdzie wojna wycisnęła zdecydowanie negatywnie piętno na stanie rumuńskiego kolejnictwa. Było to spowodowane intensywną eksploatacją taboru w warunkach wojennych oraz rabunkowym wykorzystaniem zasobów w czasie okupacji Wołoszczyzny przez państwa centralne.

## Literatura

- Bortnowski W., *Ziemia łódzka w ogniu*, Łódź 1969.
- Budnik M., *Wojskowe koleje polowe podczas I wojny światowej w Wielkopolsce*, „Kronika Wielkopolski” 2015, IV, s. 54–59.
- Demjaniuk B., *Bieżństwo*, Łomża 2005.
- Dmitruk S., *Ewakuacja ludności z Królestwa Polskiego i zachodnich guberni Rosji podczas I wojny światowej*, <https://www.sybir.com.pl/pl/historia/2534,Ewakuacja-ludnosci-z-Krolestwa-Polskiego-i-zachodnich-guberni-Rosji-podczas-I-wojny-swiatowej.html?print=true> [dostęp: 1.08.2017].
- Dobroński A., *Białostocki węzeł kolejowy do 1915 r.*, „Rocznik Białostocki” 1981, XV, s. 75–89.
- Dubicki A., *Wpływ kapitału niemieckiego i austro-węgierskiego na budowę pierwszych rumuńskich linii kolejowych*, [w:] *Między historią a literaturą. Księga Jubileuszowa dedykowana Prof. Krzysztofowi Antoniemu Kuczyńskiemu*, red. J. Ciesielska-Klikowska, A. Kisztełińska-Węgrzyńska, Łódź 2013, s. 411–420.
- Dziennik kolejarza Antoniego Sagana z przebiegu ewakuacji stacji Wawer w głąb Rosji 4 sierpnia 1915 roku*, red. I. Maryniakowa, „Acta Baltico-Slavica” 2008, 32, s. 163–218.

- Fischer K., *Arriva wycofuje się z Podkarpacia*, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/arriva-wycofuje-sie-z-podkarpacia-54336.html> [dostęp: 29.08.2017].
- Garbacik R., Stankiewicz R., *Katastrofy i wypadki kolejowe w Polsce*, Rybnik 2016.
- Gawroński W., *Kolejnictwo rosyjskie w okresie wojny światowej (1914–1918)*, „Przegląd Wojskowo-Techniczny” 1930, vol. 7, z. 1, s. 175–189.
- Jasiński Z., Rędziński K., *Polscy uchodźcy i polskie szkoły w Czechach i na Morawach w czasie I wojny światowej*, Opole 1995.
- Kaliński S., *Bolimów 1915*, Warszawa 2015.
- Klimecki M., *Gorlice 1915*, Warszawa 1991.
- Korzeniowski M., *Uchodźcy z ziem polskich w okresie I wojny światowej*, [w:] *Jak Polacy przeżywali wojny światowe?*, red. T. Schramm, P. Skubisz, Białystok 2016, s. 103–122.
- Korzeniowski M., Mądzik M., Tarasiuk D., *Tulaczy los. Uchodźcy polscy w imperium rosyjskim w latach pierwszej wojny światowej*, Lublin 2007.
- Kuzko W., *Łódźki węzeł kolejowy 1859–1939. Przyczynek do historii kolejnictwa*, Łódź 2005.
- Lacrițeanu Ș., Popescu I., *Istoricul tracțiunii feroviare din România 1854–1918*, vol. 1, București 2007.
- Leszkowicz W., *Kolej kaliska. Budowa. Eksploatacja. Znaczenie dla przemysłowego rozwoju*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 145–185.
- Lewandowski R., *Droga żelazna nadwiślańska 1877–2007*, Józefów 2007.
- Łaniec S., *Sieć kolejowa Królestwa Polskiego w latach 1848–1914. Problemy ekonomiczne i stan techniczny*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Olsztynie. Prace Historyczne” 1997, 1, s. 72–86.
- Marciniak P., *Kalendarium najważniejszych wydarzeń w „Operacji Łódzkiej”, XI – XII 1914 r.*, [w:] *Wielka Wojna o Ziemię Obiecana. Operacja Łódzka 1914*, red. P. Werner, Łódź 2006, s. 17–18.
- Oberc M., *Wpływ wojskowości austriackiej na powstanie i rozwój galicyjskiej sieci kolejowej*, [w:] *Prowincja Galicyjska wokół I wojny światowej*, red. T. Pudłocki, A.S. Więch, Przemyśl 2014, s. 42–52.
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S.M., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995.
- Pisarski M., *Koleje Polskie 1842–1972*, Warszawa 1974.
- Piwowoński J., *Parowozy kolei polskich*, Warszawa 1978.
- Pokropiński B., Wilk A., *170 lat Drogi Żelaznej Warszawsko Wiedeńskiej*, „Koleje Małe i Duże” 2015, 2, s. 40–63.
- Popescu I., *Căile ferate în timpul primului război mondial*, București 2012.
- Pratt E. A., *Rise of Rail Power in War and Conquest 1833–1914*, Westminster 1915.
- Stankiewicz R., Wiczorek E., *C.K. Kolej Transwersalna*, Rybnik 2009.
- Stevenson D., *War by the timetable? The railway race before 1914*, „Past and Present” 1999, 162, s. 163–194.
- Szuro S., *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, Kraków 1997.
- Westwood J., *Railways at war*, San Diego 1980.
- [W.G.], *Pierwsze zniszczenia masowe Wielkiej Wojny*, „Inżynier Kolejowy” 1929, 1, s. 29–31.
- Wyszczelski L., *General broni Karol Świerczewski „Walter”*, Warszawa 1987.
- „Kurjer Kolejowy i Asekuracyjny”, 1914, 1915, 1916.
- <http://vladimirrosulescu-istorie.blogspot.com/2012/11/retragerea-in-moldova-1916.html> [dostęp: 1.08.2017].

## **The Role of Railways in People's Migration during the Great War. Polish and Romanian Case**

### **Summary**

Railways played a key role in moving the population during the Great War. Undoubtedly, its popularity also influenced the new dimension of emigration. In previous conflicts, there were no mass escapes. The Great War was actually the first conflict in which people's migration occurred on a mass scale.

World War I, in the railway context, brought Poland paradoxically rather positive effects. Above all, the track gauge was unified with the European standards, which helped the supply of the fighting units during the war with the Bolsheviks; in addition, it was not necessary to convert these lines in the interwar period. On the other hand, the war undoubtedly had a negative impact on the condition of the rolling stock, the reconstruction of it severely burdened the newly created Polish state. The situation was somewhat different in Romania, where the war definitely left a negative mark on the condition of the Romanian railways. It was caused by intensive exploitation of the rolling stock in wartime conditions and the extensive use of its assets during the occupation of Wallachia by the Central Powers.

**Keywords:** railways, Great War, Poland, Romania, migration.

**Słowa kluczowe:** kolej, Wielka Wojna, Polska, Rumunia, migracje.