

ORGANIZACJA POLSKIEGO KOLEJNICTWA PO ODRE W OKRESIE WOJENNYM (STYCZEŃ—MAJ 1945 R.)

KOLEJARZE W DNIACH WYZWOLENIA WIELKOPOLSKI

Pracownicy kolei wraz z całym polskim społeczeństwem wszystkie swoje myśli i nadzieje na przełomie lat 1944—1945 wiąźali z wydarzeniami wojennymi nad Wisłą, gdzie Armia Radziecka wraz z Wojskiem Polskim gromadziły siły do kolejnej ofensywy i ostatecznego rozgromienia hitlerowskiego okupanta. Oczekiwane przez naród uderzenie znad Wisły w kierunku zachodnim rozpoczęło się 12 stycznia 1945 roku.

Zachodnie ziemie Mazowsza, cała Wielkopolska, Kujawy, Małopolska, Górny Śląsk, Podkarpacie, północne regiony Ziemi Lubuskiej i południowe obszary Pomorza Zachodniego zostały wyzwolone w wyniku strategicznej operacji zaczepnej, przeprowadzonej przez główne zgrupowanie uderzeniowe Armii Radzieckiej na froncie wschodnim, tzn. na jego odcinkach: 1 Frontu Białoruskiego, 1 Frontu Ukraińskiego i zaangażowanych częściowo sił 4 Frontu Ukraińskiego. To jedno z największych natarć wschodniego frontu przeszło do historii pod nazwą operacji wiślańsko-odrzańskiej; natarcie rozwijało się na obszarze międzyrzecza Wisły, Odry, Noteci i Warty. Rezultatem ofensywy było wyzwolenie wielkiego obszaru centralnej i zachodniej Polski o powierzchni około 137 tys. km², tj. prawie 44% terytorium kraju.

Wojska niemieckie przygotowały do odparcia ofensywy radzieckiej siedem stref obrony. Zasadniczym trzonem systemu obrony hitlerowskiej były świeżo rozbudowane fortyfikacje typu polowego, dawne umocnienia stałe, miasta-twierdze, umocnione węzły i punkty oporu obejmujące niemal wszystkie większe miejscowości między Wisłą i Odrą, sieć obrony terytorialnej oraz zmilitaryzowany system komunikacji kolejowej. Do najsilniejszych spośród wymienionych siedmiu rubieży obrony należały: nadwiślańska, poznańska (czwarta strefa) i międzyrzecki rejon umocnień (szósta rubież obrony), ponadto Wał Pomorski i linia odrzańska. Należy dodać, że w rejonach sfortyfikowanych i miastach-twierdzach znajdowały się do-

datkowe, silne liczebnie załogi. Położoną centralnie poznańską strefę obrony rozbudowali hitlerowcy na linii: Bydgoszcz, północny brzeg Noteci, Czarnków, Poznań, Ostrów Wlkp., Sieradz, Żarki i Olkusz. Rubież tę stanowiły 1—2 linie tranzei, a jej kluczowym punktem wyznaczono Poznań-twierdzą, z poznańską Cytadelą.

W strefie obrony odrzańskiej poczesne miejsce wyznaczono fortyfikacjom typu stałego, tj. Wałowi Pomorskiemu i umocnionemu rejonowi międzyrzeckiemu. W tej strefie działań 1 Frontu Białoruskiego walczyła 1 Armia Wojska Polskiego, która w ciężkich bojach przełamała w swoim pasie natarcia główne umocnienia Wału Pomorskiego i wyzwoliła znaczne połacie ziemi złotowskiej i wałeckiej; w drugim etapie operacji pomorskiej zdobyła twierdze i umocnienia w rejonie Kołobrzegu.

W planach hitlerowskiego dowództwa, przekształcony w twierdzą Poznań stanowił kluczowy węzeł obrony w kierunku berlińskim. Hitlerowscy stratedzy liczyli na uwikłanie wojsk 1 Frontu Białoruskiego w długotrwałe walki, a jednocześnie pragnęli utrzymać największy w tym obszarze węzeł dróg kołowych i żelaznych, by tym samym pozbawić wojska radzieckie możliwości wyzyskania głównej magistrali komunikacyjnej prowadzącej z ziem wschodnich na zachód. Jako jeden z głównych czynników obrony uznano bowiem współdziałanie transportu, głównie kolei. Jednym zaś z celów było pozbawienie największych zgromadzeń uderzeniowych wojsk radzieckich przeznaczonych do walk o Berlin, zbudowanie dogodnych dróg dla zaopatrzenia, przerzutu wojsk i ewakuacji.

Wyznaczona funkcja obronna twierdzy Poznania oparta została na dwóch pierścieniach umocnień — zewnętrznym i wewnętrznym. Pierścień wewnętrzny, okalający bezpośrednio miasto, składał się z 18 starych fortów wraz z najsilniejszym bastionem — Cytadelą (ta największa nowopruska twierdza była ustawicznie modernizowana i przystosowywana do współczesnych wymagań wojny).

Jednostki radzieckie osiągnęły przedpola Poznania 22 stycznia 1945 roku. Po zajęciu wschodnich, południowych i zachodnich przedmieść prowadziły dalsze natarcia w kierunku zachodnim, pozostawiając śródmieście i Cytadelę poznańską w okrążeniu. O miasto toczono zaciekle boje. Walki o zdobycie Cytadeli trwały do 23 lutego 1945 roku. Wojskom radzieckim (żołnierzom 1 Frontu Białoruskiego) w bitwie o miasto i w szturmie o Cytadelę pomagały jednostki Ludowego Wojska Polskiego, a mianowicie 4 dywizja artylerii przeciwlotniczej, 3 pułk lotnictwa szturmowego 4 mieszanej dywizji lotniczej oraz 2 batalion 35 pułku piechoty 7 dywizji piechoty (ze składu II Armii WP). Regularnym wojskom wyzwoleńczym wydatnej pomocy udzieliło społeczeństwo poznańskie, zwłaszcza w decydującym szturmie na Cytadelę. Wojska hitlerowskie zanim wycofały się do Cytadeli, zadały miastu ogromne zniszczenia — palono domy mieszkalne

wzdłuż całych ulic i placów, zabytki kultury, wysadzono w powietrze ważne dla miasta obiekty. Bardzo poważnym zniszczeniom uległy obiekty i urzędnictwa kolejowe. Odbudowa najważniejszych z nich stała się nakazem chwili, funkcjonowanie ich było niezbędne dla sprawności operacyjnej zaplecza frontu posuwającego się ku Odrze i Berlinowi.

W lutym 1945 roku kolejarze poznańscy znakomicie ocenili sytuację. Za najważniejsze zadanie uznali potrzebę jak najwcześniejszego uruchomienia kolei na użytek wojsk frontowych radzieckich i polskich oraz wyzwolonego zaplecza. Najofiarniejsi, w ogniu toczących się walk o miasto, samorzutnie przystępowali do prac nad usuwaniem przeszkód i zniszczeń, zabezpieczeniem ocalałego mienia kolei, organizowaniem służb kolejowych. Współdziałali z szturmowymi oddziałami frontowymi, wojskami kolejowymi i dowództwem. Polacy obejmowali służbę kolejową z własnej inicjatywy w poczuciu patriotycznego obowiązku, w warunkach toczącej się bitwy o miasta wielkopolskie i nadodrzańskie.

W węźle poznańskim rozpoczęto pracę organizacyjno-operacyjną już 2 lutego 1945 roku; w ciągu trzech dni pracownicy kolejowi utworzyli Komendę DOKP (pod kierownictwem Antoniego Zimowskiego) i dokonali obsady poszczególnych służb.

W okresie przygotowania służb kolejowych do podjęcia transportu jednym z pierwszoplanowych zadań było wznowienie łączności. Zniszczone w czasie działań wojennych centrale automatyczne zostały w niewiarygodnie krótkim czasie uruchomione dzięki współpracy ze specjalistami odbudowującej się polskiej poczty i telekomunikacji. Warto dodać, że polscy teletechnicy, znawcy simensowskich urządzeń łącznościowych, zyskali wysokie uznanie w dowództwie armii radzieckiej i wraz z kolejarzami polskimi współpracowali w odbudowie łączności w radzieckich centralach we Frankfurcie n/Odrą, a później w Berlinie.

Wysiłki kolejarzy na rzecz niezwłocznego uruchomienia transportu w warunkach frontowych obejmowały nie tylko węzeł poznański, ale również wszystkie pozostałe węzły DOKP Poznań i nowo obsadzone na Ziemi Lubuskiej. Dzięki czujnej postawie i zapobiegliwości wielkopolskich kolejarzy, uchodzący okupanci nie zdołali, z wyjątkiem Poznania i Leszna, wykonać planowanych zniszczeń na stacjach i liniach ziemi wielkopolskiej. Lokalne, stosunkowo niewielkie uszkodzenia nie stanowiły większej przeszkody w podjęciu ruchu kolejowego, co też nastąpiło bardzo wcześnie, wkrótce po przejściu wojsk radzieckich. Ze względu na fakt jednoczesnego, natychmiastowego współdziałania wielu poznańskich węzłów i odcinków kolejowych z wojskami radzieckimi na Ziemi Lubuskiej, warto przytoczyć kilka przykładów twórczej pracy kolejnictwa w lutym 1945 r.

Na stacji Gniezno dzięki służbie mechanicznej i drogowej wznowiono ruch pociągów we wszystkich kierunkach już w pierwszych dniach lutego.

W Inowrocławiu załogi służb podstawowych podjęły ruch pierwszych pociągów w pierwszej dekadzie lutego, przede wszystkim z transportami wojsk radzieckich w kierunku na Żnin, Wągrowiec i Krzyż.

O wysokim poziomie pracy organizacyjno-technicznej w warunkach samodzielnego działania służb dyspozytorsko-liniowych na najbardziej oddalonych węzłach kolejowych DOKP Poznań wymownie świadczą osiągnięcia np. kolejarzy krotoszyńskich. Na kilka dni przed oswobodzeniem Krotoszyna (24 stycznia 1945 r.) kolejarze unieruchomili niemiecki pociąg ewakuacyjny, skierowany 19 stycznia z Oleśnicy do Ostrowa Wlkp. (transport wojskowy). Polska obsługa techniczna pociągu, m.in. maszynista i spinacz wagonów Ferdynand Dembecki (jechali z Oleśnicy) uniemożliwili na stacji w Krotoszynie dalszą jazdę. Kolejarze krotoszyńscy aktywnie współdziałali z nacierającymi wojskami radzieckimi i podjęli jednocześnie z działaniami frontowymi na zachód i południe frontową służbę kolejową, a także cywilną pekapowską. Już w końcu stycznia czynna była linia kolejowa Ostrów—Krotoszyn—Kobylin—Rawicz. Kolejarze wkroczyli na zachodnie ziemie razem z nacierającymi wojskami 1 Frontu Ukraińskiego, przeprowadzając pociągi wojskowe do Ścinawy (oswobodzona 31 stycznia 1945 r.) i w kilka dni później do Legnicy (zdobyta 9 lutego 1945). Już od pierwszych dni lutego uruchomiono polskie pociągi osobowe (doraźne), m.in. z Krotoszyna do Milicza (wyzwolony 22 stycznia 1945) i dalej na południe do Grabowna Wielkiego, do przedmieścia Oleśnicy. Fakt kursowania już od 1 lutego 1945 r. polskich pociągów z Krotoszyna na ziemie odzyskane zasługuje na podkreślenie w dziejach zagospodarowywania frontowego ziem zachodnich, tak samo jak operacje liniowych służb kolejowych z Wągrowca i Rogoźna Wlkp. czy Inowrocławia, prowadzących w natarciu (3 lutego 1945) pociągi i lokomotywy zwiadowcze ze stacji Krzyż do stojącego w ogniu walk i pożarów Gorzowa Wlkp.

Na południowych rubieżach dyrekcji poznańskiej sytuacja była pomyslniejsza, gdyż urządzenia stacyjne na liniach Ostrów—Krotoszyn—Rawicz, a także Krotoszyn — Milicz w kierunku Oleśnicy nie były zniszczone. W trosce o ochronę urządzeń działali jak mogli, często wymyślnymi sposobami, Polacy — dyżurni ruchu, nastawiacze, drogowcy, zawiadowcy stacji. W Krotoszynie działał od pierwszych dni oswobodzenia ośrodek dyspozycyjny dla wymienionych odcinków. W jednym pomieszczeniu pracował dyspozytor polski i radziecki. Interesujące wspomnienia pochodzą od ówczesnego dyspozytora F. Dembeckiego: „Współpraca między dyspozytorami była dobra, choć wynikały pewne trudności kompetencyjne na południe do Grabowna Wielkiego, do przedmieścia Oleśnicy. Fakt kurne. Polacy podlegali DOKP w Poznaniu, a Rosjanie radzieckiej dyrekcji (komendanturze kolejowej) w Legnicy. Na stacji w Krotoszynie pracowałem do 1 lutego 1945 r. jako dyżurny ruchu, a od połowy marca jako dys-

pozytor linii kolejowej na Legnicę". Ruch transportów wojskowych na odcinku Ostrów—Rawicz, a następnie dalej na Ścinawę i Legnicę był bardzo duży. Szedł transport za transportem, co miało niewątpliwie związek z koncentracją wojsk w okolicy Legnicy i Żmigrodu, w przededniu wielkiej ofensywy na Łużyce. Pociągi osobowe kursowały doraźnie, były odprawiane na polecenia polskich dyspozytorów ruchu.

W Jarocinie i Krotoszynie wznowiono ruch kolejowy we wszystkich kierunkach już w pierwszych dniach lutego. Sytuacja na stacji w Lesznie była znacznie gorsza. Wycofujące się wojska hitlerowskie zniszczyły wszystkie nastawnie wraz z blokadą, prawie wszystkie rozjazdy w torach głównych, a nawet wiele torów na stykach szyn. Dzięki ofiarności pracowników tego węzła, a szczególnie odcinka drogowego, zdołano w drugiej dekadzie lutego wznowić ruch pociągów, zwłaszcza w kierunku obleganego przez wojska radzieckie Głogowa i Wrocławia.

Kierownictwo Komendy DOKP Poznań już od pierwszych dni swojej działalności nawiązało kontakt z terenem i uruchomiło sieć służb kolejowych w Wielkopolsce i na wyzwolonych obszarach Ziemi Lubuskiej.

W badaniach nad aktywnością społeczno-zawodową społeczeństwa wielkopolskiego w dniach frontowych walk o twierdzę Poznań oraz miasta wielkopolskie i lubuskie do dnia 23 lutego 1945 r., warto zwrócić szczególną uwagę na działalność tej samorzutnie zorganizowanej przez pracowników kolejowych Komendy DOKP Poznań. Utworzona jako instytucja polska, lokalna, zanim dotarły zwierzchnie władze resortu PKP z Lublina, uzyskała natychmiast akceptację ze strony Pełnomocnika Rządu RP na województwo poznańskie (upoważnienie do objęcia prac wstępnych i organizacyjnych w dyrekcji PKP Poznań dla A. Zimowskiego podpisane zostało przez wojewodę Gwiazdowicza w dniu 10.II.1945 roku) oraz dowództwa wojsk radzieckich i wojsk kolejowych. Charakterystycznym przykładem braterskiej współpracy radzieckich wojsk kolejowych i polskiej wojennej Komendy DOKP jest, zapoczątkowana od pierwszych dni lutego, intensywna praca kolejarzy polskich z kolejarzami wojsk radzieckich i wojskami frontowymi na polu odbudowy zrujnowanych mostów kolejowych, wiaduktów i urządzeń stacyjnych, jak również technicznej obsługi stacji kolejowych i odprawiania pociągów z transportami wojsk.

Dnia 19 lutego 1945 roku Antoni Zimowski przekazał kierownictwo Komendy Dyrekcji Kolejowej mianowanemu przez Ministra Komunikacji dyrektorowi Kolei Państwowych, inż. Mieczysławowi Stodolskiemu, przybyłemu z Lublina przez Gniezno do Poznania. Naczelne władze PKP zastały kolejowy węzeł poznański i jego służby terenowe dobrze zorganizowane i działające. Oto kilka danych o stanie wielkopolsko-lubuskiego kolejnictwa w tych dniach, tj. od 2 do 23 lutego 1945 r. W zasięgu DOKP

Poznań zorganizowano i obsadzono podstawowe i kierownicze stanowiska służb kolejowych oraz wszystkie posterunki ruchu. Wszczęto usuwanie przeszkód na torach i naprawiono niezbędne do ruchu pociągów urządzenia kolejowe. Mosty na Warcie w Orzechowie, Poznaniu i Wronkach oraz Noteci pod Chodzieżą i Ujściem były niezdatne do użytku — uległy w działaniach wojennych zniszczeniu lub uszkodzeniu. Podjęto ruch pociągów na najważniejszych liniach DOKP Poznań. Na szlakach z uszkodzonymi mostami ruch pociągów osobowych odbywał się z przesiadaniem; pociągi w kierunku Jarocina kończyły i rozpoczynały swój bieg na stacji Krzesiny i Poznań-Starołęka. Sytuacja taka spowodowana była względami strategicznymi. Przez odbudowany na Warcie most drewniany w Starołęce przebiegały wyłącznie szerokotorowe koleje z transportami wojskowymi. Pociągi w kierunku Wrześni, Gniezna i Wągrowca kończyły swój bieg na stacji Poznań-Wschód. Stan zatrudnionych w węźle poznańskim wynosił na dzień 19 lutego 1945 roku około 2 tys. kolejarzy. Pracowano ochotniczo, na razie bez wynagrodzenia i niejednokrotnie po 20 godzin na dobę. Równoległe z pracą na węźle poznańskim przebiegały prace organizacyjne i rekonstrukcyjne w kolejowych warsztatach głównych; uruchomiono dział napraw taboru PKP. Nawiązano pierwsze robocze kontakty z załogą Zakładów Cegielskiego. Do dnia 19 lutego 1945 roku Komenda DOKP w porozumieniu z dowództwem wojsk radzieckich wysłała dla potrzeb frontu z Poznania do Lublina 14 wyremontowanych parowozów z poznańskimi załogami. W omawianym okresie siedemnastu dni pracy staraniem pracowników sanitarnych DOKP zorganizowano i całkowicie wyposażono szpital kolejowy w Poznaniu (przy ul. Orzeszkowej), który w dniu 17 lutego 1945 roku przekazano w stanie czynnym na użytek wojsk radzieckich jako szpital wojenny. Na terenie dworca głównego uruchomiono stołówkę dla pracowników stacyjnych. Została zapoczątkowana działalność społeczna i polityczna w ramach samorzutnie zorganizowanego Związku Zawodowego Kolejarzy oraz rosnącej w szeregi Polskiej Partii Robotniczej. Konspiracyjna działalność członków PPR została zapoczątkowana na terenie warsztatów naprawczych już w czasie okupacji; w dniu 6 lutego 1945 roku powołano pierwsze komitety partyjne.

ORGANIZOWANIE POLSKIEGO KOLEJNICTWA NA ZIEMI LUBUSKIEJ

Mimo wydatnej pomocy udzielanej pracownikom polskich kolei przez wojska radzieckie, prace związane z organizacją, usuwaniem przeszkód, naprawą uszkodzeń oraz odbudową zniszczeń wojennych na ziemiach odzyskanych nie przebiegały tak szybko, jak na terenach Polski przedwrześniowej. Wojska frontowe przygotowywały niezbędne do ostatecznej

ofensywy na Berlin strategiczne linie transportowe i obsadzały je żołnierzami wojsk kolejowych. Współdziałanie polskich i radzieckich kolejarzy z armią w tej gigantycznej operacji wojennej jest czynem bez precedensu w historii polskiego kolejnictwa. Wielkopolscy kolejarze i nowo osadzeni pionierzy lubuskich służb transportowych odegrali zarówno w operacji strategicznej, jak i politycznej, poważną rolę.

Głównymi przyczynami trudności w organizowaniu na Ziemi Lubuskiej stanowisk pracy, przygotowaniu terenu do wznowienia ruchu kolejowego, jak i uruchamianiu kolei były:

- a) bardzo duże zniszczenia zabudowań kolejowych, szczególnie budynków stacyjnych i innych budowli służbowych;
- b) dotkliwy brak ludzi do pracy, a szczególnie na posterunkach ruchu (na szlakach);
- c) ciężkie warunki życia z uwagi na powszechne trudności aprowizacyjne oraz mieszkaniowe (np. w Kostrzynie pozostały jedynie ruiny domów i zgliszcza obiektów kolejowych);
- d) trudne warunki pracy, częstokroć w odległych domach prywatnych, w wagonach (Kostrzyn nad Odrą), szopach itp.

Pierwsi ochotnicy, pionierzy kolejnictwa polskiego, wyruszyli już w lutym 1945 na odzyskane tereny i razem z żołnierzami wojsk radzieckich podjęli pracę nad usuwaniem przeszkód na szlakach i odbudową zniszczeń. Organizowali sieć komunikacyjną i służby PKP na Ziemi Lubuskiej, Pomorzu Zachodnim i Dolnym Śląsku.

Wśród setek kolejarzy pionierów znaleźli się: na stacji Krzyż — Feliks Kaczmarek, zawiadowca odcinka drogowego z Chodzieży; na stacji Gorzów Wlkp. — Władysław Zastrożny z Wągrowca (nominowany już 16.II.1947 na pierwszego polskiego kierownika ruchu na linii Krzyż-Gorzów-Kostrzyn), Michał Kaczmarek i Andrzej Najderek z Gniezna, Mieczysław Dybko i Jan Gryczko, Stefan Lijewski i 15 innych ochotników; na stacji Świebodzin (6.III.1945) — Franciszek Ratajczak z Palędzia, Józef Gale i 15 ochotników (tu pierwsza kasa stacyjna na Ziemi Lubuskiej); na stacji Zbąszynek (ok. 15.II.1945) inż. Tadeusz Mazurek, przedwojenny naczelnik parowozowni ze Zbąszynia, przybył z grupą uzbrojonych strażników kolejowych i kilku kolejarzy: na stacji Zielona Góra — Wacław Andrzejewski, mianowany 26.II.1945 naczelnikiem Oddziału Ruchowo-Handlowego (z tymczasową siedzibą w Wolsztynie). Już na przełomie marca i kwietnia 1945 grupa wolsztyńska przejęła od władz wojskowych odcinek kolejowy Wolsztyn-Sulechów, a w czerwcu ok. 100 kolejarzy polskich wzięło ostatecznie w posiadanie Zieloną Górę (zawiadowca stacji Tadeusz Sobecki).

Głównymi ośrodkami szkolenia i przygotowania personelu DOKP w

zakresie obsady posterunków i innych stanowisk były wówczas stacje Wolsztyn i Szamotuły, pierwsze siedziby nowo utworzonych oddziałów ruchowo-handlowych w Zielonej Górze i Krzyżu. Większość fachowców delegowano na ziemie odzyskane z oddziałów ruchowo-handlowych, mechanicznych i drogowych oraz ze stacji Poznania, Gniezna, Leszna, Rawicza, Wolsztyna, Szamotuł i innych. Wielkopolscy kolejarze obsadzili samodzielnie i uruchomili wiele nieczynnych stacji, szczególnie w pasie sąsiedzkim byłego Pogranicza. Niektóre stanowiska i posterunki ruchu, obsługiwane przez żołnierzy kolejowych wojsk radzieckich, obsadzane były również ze strony DOKP przez kolejarzy polskich.

Podwójna obsada posterunków ruchu i innych placówek nie trwała długo, w miarę bowiem przygotowywania wojsk radzieckich do dalszej ofensywy znad Odry, władze radzieckie przekazywały położone na tyłach frontu stacje, parowozownie i linie kolejowe władzom polskim. Przekazywania i odbioru dokonywała specjalnie utworzona dwuosobowa komisja w składzie: major A. Guzik, przedstawiciel kolejowych wojsk radzieckich i inspektor Antoni Zimowski, przedstawiciel PKP.

Najtrudniejszymi pod względem ruchu były stacje węzłowe w Zbąszynku i Rzepinie z uwagi na kursowanie na tym odcinku pociągów o prześwicie normalnym i szerokim, w związku z czym na stacjach było dużo niebezpiecznych splotów torów obu szerokości.

Niełatwo było kierować ruchem pociągów na stacji w Krzyżu, bo przecinały się tu dwa szlaki wschód-zachód i północ-południe, a urządzenia stacyjne nie były (nawet w swych założeniach budowy) przygotowane do tak wzmożonego ruchu.

Ciężka też była służba w Kostrzynie nad Odrą ze względu na olbrzymie zniszczenia, nie istniejące życie w mieście i tym samym brak zaplecza gospodarczego. W pierwszych miesiącach dowożono żywność z Poznania. Z kolejarzy pionierów wymieniamy kilku: Kielczewskiego, Walego Liszkowskiego, Witolda Palmowskiego, Leona Krzywańskiego, Stotkę.

Wspomnieć również należy o trudnej i niebezpiecznej pracy strażników ochrony kolei SOK. Na nich ciążyło odpowiedzialne zadanie ochrony placówek i transportów kolejowych, zwalczania niedobitków wojsk hitlerowskich i uzbrojonych grup dywersantów, a także przeciwdziałania w akcji „szabrowników”. Przejęcie odcinka Krzyż-Piła łączy się ze stoczeniem walki przez sokistów z oddziałem rozbitków niemieckich. W tych specyficznych warunkach, w okresie gdy się dokonywały ruchy wojsk i migracje ludności niemieckiej, a równocześnie napływ i zagospodarowywanie osadników polskich, zadania i znaczenie wszystkich służb PKP, w ich liczbie straży kolejowej, były przeogromne. Wysoko wyspecjalizowane kadry wielkopolskiego kolejnictwa niejednokrotnie zdobywały wraz z szturmowymi oddziałami radzieckimi węzły i stacje kolejowe na Ziemi

Lubuskiej (np. w Gorzowie), uruchamiały transporty wojskowe i cywilne, a tym samym zapoczątkowały proces integracji odzyskanych ziem z Macierzą.

Wszechstronne inicjatywy kolejarzy poznańskich od samego początku miały pierwszorzędne znaczenie państwowe; niejednokrotnie wyprzedzały poczynania organów władzy cywilnej oraz instytucji naukowych. Np. pracownik wydziału ruchu Bolesław Cwojdziański zgłosił (5 kwietnia 1945 r.) w dyrekcji poznańskiej projekt utworzenia komisji do ustalenia nazw kolejowych na Ziemiach Zachodnich, proponując powołanie do niej specjalistów spośród naukowców poznańskich. Ustalenie polskich nazw stacji kolejowych było nakazem chwili, biorąc chociażby pod uwagę kierowanie i odbiór transportów z polskimi osadnikami. Fakt ten nie mógł być też bez znaczenia dla rozmów politycznych między wielkimi mocarstwami. Projekt zyskał pełną aprobatę kierownictwa DOKP i już 15 kwietnia odbyło się w gmachu dyrekcji w Poznaniu pierwsze zebranie Komisji w składzie: dr Marian Mika (Uniwersytet Poznański), Edward Długosz (Urząd Wojewódzki) oraz przedstawiciele DOKP: Bolesław Cwojdziański, Stefan Mączyński, Piotr Owca i Włodzimierz Ślusar. Rozpatrzone wówczas 170 nazw stacji na 16 odcinkach kolejowych. W drugim posiedzeniu (18 kwietnia) wzięli też udział dr Maria Kiełczewska (Instytut Zachodni) i mgr Postępska (Dyrekcja Okręgu Poczty i Telegrafów). W następnych tygodniach i miesiącach ustalono wszystkie nazwy polskie stacji kolejowych Ziemi Lubuskiej, Dolnego Śląska i Pomorza Zachodniego, przy czym korzystano z pierwszorzędного źródła geografii historycznej — dzieł S. Koźmierowskiego. Uwieńczeniem tych prac było zorganizowanie w Szczecinie I Zjazdu Onomastycznego w dniach 11—14 września 1945 roku.

Warto podkreślić, że dzięki sprawnej organizacji kierownictwa DOKP i pełnej poświęcenia pracy ogółu kolejarzy, jak również dzięki dobrze układającej się współpracy z wojskiem radzieckim i władzami administracji państwowej, zdołano przewyciężyć te zdawałoby się nie do pokonania trudności i wznowić, bądź też przejąć ruch pociągów od radzieckich wojsk kolejowych w stosunkowo krótkim czasie. Od 25 marca 1945 aktualny już był pierwszy regularny rozkład jazdy 74 pociągów osobowych, m. in. na liniach zachodnich: Poznań-Krzyż, Poznań-Toporów i in.

Dyrekcja poznańska była w tym czasie istotnym zapleczem komunikacyjno-strategicznym dla posuwających się na zachód wojsk radzieckich. Wojskowe transporty z bronią i amunicją na linii frontu nad Odrą obsługiwali przecież wspólnie z żołnierzami radzieckimi kolejarze polscy (jak np. Józef Małecki, kierownik pociągu węzła poznańskiego). Dowódcy frontu okazywali duże zadowolenie ze współpracy z wielkopolskimi kolejarzami. Jak najwcześniejsze obsadzenie stacji i węzłów polskimi kolejarzami leżało w interesie frontowej armii. Dowodem takiego stanowiska jest te-

legram marszałka K. Rokossowskiego z dnia 26 marca 1945 r. do DOKP w Poznaniu, w którym poleca obsadzenie linii kolejowych na terenie Pomorza przyodrzańskiego w kierunku Szczecina, Stargardu, Słubic, Chojnic i Piły.

Tak więc obsadzano linie i posterunki kolejowe w zasięgu nie tylko własnej dyirekcji, do której już wówczas należała Ziemia Lubuska, lecz również dyirekcji sąsiednich: Pomorza Zachodniego i Dolnego Śląska. Dzięki wyjątkowo szybkiemu uruchomieniu głównych węzłów i całej sieci kolejowej Wielkopolski i Ziemi Lubuskiej, przerzut armii i sprzętu wojennego na linie frontu nad Odrą nie napotkał już większych przeszkód. W rezultacie ułatwiło to ofensywne działanie wojsk radzieckich i polskich w kierunku na Berlin. Można tu zacytować historyczne dziś hasło kolejarzy z lutego, marca i kwietnia 1945 r.: „armia kolejowa idzie za armią frontową”. Należy jednocześnie dodać, że oddelegowania wielkopolskich pracowników kolejowych przez dyirekcję poznańską do innych okręgów komunikacyjnych trwały nadal po zakończeniu działań wojennych. Ogółem w latach 1945—1946 na tereny dyirekcji szczecińskiej, wrocławskiej, olsztyńskiej i gdańskiej posłano 6.560 doświadczonych pracowników dyirekcji poznańskiej.

Z całą mocą trzeba też zaznaczyć, że kolejarze na Ziemiach Odzyskanych organizowali nie tylko kolej. Byli pierwszymi polskimi obywatelami tych ziem, przyczyniali się do tworzenia polskich szkół i najlepszych wzorów ładu społecznego i państwowego. Znane są pełne wytrwałości i samozaparcia dzieje osadników i rządowych grup operacyjnych — wymieńmy dla przykładu poznańskie zespoły organizowane przez pierwszego prezydenta Szczecina inż. Piotra Zarembę. W konsekwencji poczynania wielkopolskich kolejarzy, a także pocztowców ułatwiły rozwój niezwykle dynamicznego procesu, określanego dzisiaj funkcją komunikacji w osadnictwie.

EFEKTY TECHNICZNO-EKSPLOATACYJNE KOLEI WIELKOPOLSKO-LUBUSKICH W 1945 ROKU

Prace inżynieryjno-drogowe na szlakach i uruchamianie pociągów podejmowano w węźle poznańskim niemal jednocześnie z przesuwaniem się linii frontu na zachód ku Odrze i Berlinowi. Szczegółowy obraz wielkopolsko-lubuskich kolei DOKP Poznań w okresie wojennym 1945 roku przedstawia załączona mapka.

Prace wielkopolskich kolejarzy i służb inżynieryjno-technicznych kon-

centrowały się od pierwszych dni pojawienia się wojsk wyzwolenicznych w dwóch kierunkach: a) w ramach bezpośredniej współpracy z armią i radzieckimi wojskami kolejowymi przy odbudowie mostów, wiaduktów i urządzeń stacyjnych; b) w systemie organizacyjno-eksploatacyjnym i drogowo-mechanicznym samorzutnie organizującej się Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu i jej oddziałów (wg struktury DOKP Poznań z okresu przedwojennego o poszerzonym zasięgu w kierunku po Odrę).

Podczas działań wojennych w miesiącach luty—maj 1945 najgłówniejszą linią strategiczną na zachód była dwutorowa magistrala Kutno—Września—Poznań—Zbąszynek—Rzepin—Frankfurt n. Odrą. Linia ta spełniała zasadnicze zadanie w przewozie transportów wojskowych radzieckich i polskich. Zniszczenia torów na szlaku oraz uszkodzone mosty na Warcie naprawiono prowizorycznie w ciągu zaledwie kilku dni i już około 10 lutego wznowiono transporty wojskowe. Przebudowano jeden tor do przewozu taboru radzieckiego o prześwicie 1529 mm (tzw. szerokie torry). Drugi tor pozostawiono dla taboru polskiego o prześwicie 1435 mm.

Przebudowy szerokiego toru przez Poznań aż do Frankfurtu n/Odrą dokonano w bardzo krótkim czasie przez przesunięcie jednej zewnętrznej szyny o 94 mm, co nie wymagało specjalnych materiałów i urządzeń. Dzieła tego dokonali wspólnie żołnierze wojsk radzieckich i pracownicy DOKP Poznań. Operacja ta pozwoliła na kursowanie po jednym torze wojskowego taboru radzieckiego, po drugim zaś pociągów z taborem PKP w obydwu kierunkach. Największą przeszkodę, jaką był zrujnowany przez Niemców most kolejowy w Starołęce pod Poznaniem, pokonano w nadzwyczaj krótkim czasie, gdyż odbudowano most z jednym torem na Warcie w zaledwie 7 dni. Odbudowany sposobem saperskim odcinek mostu (podpory drewniane) umożliwił przeprowadzenie najcięższych transportów z Swarzędza przez dworzec rozrządowy Poznań Franowo — Poznań Starołęka — Górczyn w kierunku na Zbąszynek z pominięciem uszkodzonego dworca i stacji Poznań Główny.

Warto dodać, że ów tor o szerszym prześwicie został przekazany władzom PKP w kwietniu 1946 roku i przebudowany ponownie przez pracowników DOKP do rozstawu polskiego. Omawiana dwutorowa linia pozostała nadal bardzo ruchliwym szlakiem w komunikacji międzynarodowej Moskwa—Warszawa—Poznań—Berlin.

W miesiącach wojennych luty—kwiecień 1945 odprawiano na tej linii przez most w Starołęce około 30 pociągów na dobę w kierunku na zachód. Należy dodać, że most ten był najważniejszym urządzeniem komunikacyjnym dla zaopatrzenia 1 Frontu Białoruskiego. Według szacunku polskich służb kolejowych, około 80% transportów radzieckich przychodziło ze wschodu, zaś około 20% pociągów łączono i formowano na węźle poznań-

skim. Sytuacja taka trwała do czasu ofensywy na Berlin w połowie kwietnia 1945 roku. Po sforsowaniu Odry transporty zyskały na częstotliwości i długości przebiegów w obu kierunkach.

Drugim co do ważności strategicznej szlakiem była linia jednotorowa Poznań — Rokitnica — Szamotuły — Krzyż — Gorzów Wlkp. — Kostrzyn i Krzyż — Stargard Szcz. — Szczecin.

Duże usługi w transportach wojsk radzieckich oddała linia jednotorowa Inowrocław — Wągrowiec — Bzowo Goraj — Drawski Młyn — Krzyż o długości 170 km. Na linii tej uruchomiono transporty wojskowe już w pierwszych dniach lutego 1945 roku. Przewozy wojska i sprzętu organizowali i zabezpieczali wielkopolscy kolejarze. Na wymienionej linii operacje wojskowe miały ściśle powiązanie z działalnością polskich służb kolejowych. Na przykład w Gorzowie Wlkp., w mieście gdzie trwała jeszcze likwidacja ostatnich gniazd oporu nieprzyjaciela i dogorywały pożary, grupa pracowników kolejowych pojawiła się już w dniu 3 lutego 1945 roku. Polscy kolejarze przybyli do Gorzowa prowadząc z Wągrowca radziecki transport wojskowy. Po dokonaniu lustracji technicznej płonącego i zrujnowanego dworca kolejowego oraz stanu urządzeń zabezpieczających ruch pociągów, grupa frontowych kolejarzy powróciła przez Krzyż do Wągrowca; 17 lutego wyruszyli ponownie do Gorzowa i po 48-godzinnej podróży uruchomili w dniu 19 lutego 1945 roku gorzowski węzeł kolejowy, oddając go do dyspozycji frontu. Życie w polskim Gorzowie zapoczątkowali kolejarze. Warto dodać, że w podobnych okolicznościach została zapoczątkowana polska karta historii w wielu miastach Ziemi Lubuskiej.

Transporty wojskowe uruchomiono ponadto na południowym skraju Wielkopolski, na linii Ostrów Wlkp. — Jarocin — Gostyń — Leszno — Wschowa (luty 1945).

Komenda DOKP uruchomiła pociągi służbowe PKP celem kontrolowania przydatności torów i stacji do podjęcia regularnego ruchu pociągów. W dniu 11 lutego 1945 na linii Poznań — Czempin — Jarocin przejechał pierwszy polski parowóz. Od 18.II.1945 na linii tej został uruchomiony pociąg osobowy mieszany, dochodzący do uszkodzonego mostu na Warcie w Orzechowie. Z tego miejsca wszczęto kurs drugiego pociągu do Wrześni i dalej do Gniezna. Normalny ruch w obu kierunkach bez potrzeby przesiadania podjęto na tym odcinku po naprawie mostu (30.V.1945). Na linii Poznań — Leszno kursowały pociągi służbowe od 14 lutego 1945. Dnia 18 lutego 1945 na linii Poznań — Luboń — Grodzisk — Wolsztyn uruchomiono pierwszy pociąg służbowy (nr 3151) z ruchem powrotnym, prowadzący parowóz z jednym wagonem. Dalszy odcinek Wolsztyn — Sulechów został przejęty do eksploatacji PKP z końcem marca 1945 roku. Na szlaku między Luboniem a przystankiem osobowym Wiry most kolejowy nad drogą do Wir był uszkodzony; przesunięcie pociągu połączone

było ze skomplikowanymi manipulacjami, m.in. ręcznym przepychaniem wagonów. Przejazd tego pociągu (kierownikiem był J. Pawlak ze stacji Poznań, a w zespole jechał ówczesny komendant DOKP A. Zimowski) połączony był z owacjami na stacjach i szlaku zgotowanymi przez okoliczną ludność. Od 21 lutego 1945 kursował pociąg z Poznania przez Górczyn — Opalenicę — Grodzisk do Wolsztyna (pierwszym kierownikiem pociągu był Antoni Grzesiak, w zespole jechał Władysław Owoc, naczelnik stacji Poznań Główny). Również 21 lutego został uruchomiony przez DOKP pierwszy pociąg służbowy (nr 6) na linii Poznań — Szamotuły — Wronki do mostu na Warcie, który był w naprawie. Już 24 lutego 1945 most ten został naprawiony i od tego dnia uruchomiono drugi pociąg (nr 4181) z Poznania do Krzyża. Do końca lutego uruchomiono doraźnie tego rodzaju pociągi na innych liniach od Poznania na południe i wschód, a także na zachód. Pociągami tymi zabierano również osoby cywilne, udające się po żywność dla ludności Poznania.

W marcu 1945 roku kursowały już zorganizowane pociągi osobowo-towarowe na wszystkich niemal liniach prowadzących na wschód, południe, północ i na zachód w granicach DOKP z września 1939 roku.

Z końcem kwietnia 1945 roku kursowało już na wszystkich liniach DOKP i na ziemiach zachodnich (okręg lubuski) najmniej po jednej parze pociągów na dobę, a także pociągi towarowe PKP, niezależnie od transportów wojskowych. W okresie tym pociągi kursowały nadal jeszcze wg prowizorycznych, pisemnych i telegraficznych rozkładów jazdy.

Dnia 25 marca 1945 roku wyznaczono jako stałe 74 pociągi pasażerskie na kilkunastu liniach. Między tymi pociągami wyznaczone były jako pierwsze regularne pociągi do Ziemi Lubuskiej po jednej parze na dobę: z Poznania do Toporowa przez Zbąszynek, z Poznania do Krzyża przez Szamotuły i z Inowrocławia przez Wągrowiec — Drawski Młyn do Krzyża.

Pierwsze książkowe rozkłady jazdy pociągów osobowych i towarowych wydała DOKP Poznań w dniu 18 listopada 1945 roku, na wszystkie linie we własnym okręgu z połączeniem sąsiednich DOKP, za wyjątkiem linii strategicznej Września — Poznań Franowo — Górczyn — Zbąszynek — Frankfurt n/Odrą. Na tej linii obowiązywał specjalny rozkład jazdy (wojenny). Z początkiem lipca 1946 roku DOKP Poznań wydała normalne książkowe rozkłady na pociągi pasażerskie i towarowe na wszystkie linie we własnym okręgu i na ziemiach zachodnich z połączeniem sąsiednich DOKP.

Do tego czasu zostały odbudowane niemal wszystkie uszkodzone bądź zniszczone mosty kolejowe na Warcie i Cybinie między Poznań Garbary — Poznań Wschodni (30.I.1946), Poznań Starołęka na Warcie (30.V.1946), Chorniki na Warcie, Orzechowo na Warcie (30.V.1946), Wronki na Warcie, Chodzież na Noteci, Drawski Młyn — Krzyż na Noteci, Głogów na

Odrze, Sulechów — Czerwieńsk na Odrze, Konotop — Nowa Sól na Odrze, podnoszono jeszcze most w Gorzowie na Warcie. Ponadto odbudowano liczne mniejsze mosty kolejowe nad drogami i wiaduktami. W roku 1947 został odbudowany most na Noteci na szlaku Czarnków — Piła. W tym czasie jedynie most na Warcie koło Skwierzyny pozostawał jeszcze nie odbudowany. Do okresu odbudowy tych mostów ruch pociągów pasażerskich odbywał się z przesiadką w podróży.

Jeśli chodzi o ruch towarowy (przewozy regularne) z pierwszych wojennych miesięcy 1945 roku można stwierdzić, że do końca marca prawie nie istniał. Formowano pociągi okolicznościowo, tylko na pewnych liniach, dla przewiezienia niezbędnych ładunków spożywczych i opałowych. Wagony towarowe, pozostałe po przejściu frontu i przejęte przez PKP, przesuвано z doraźnymi ładunkami do określonych miejsc pod wyładunek i załadunek. Rozkłady jazdy układano pisemnie, pojedynczo. Pierwsze rozkłady książkowe dla ruchu towarowego zostały opracowane wraz z pasażerskimi pociągami w listopadzie 1945 roku. Pierwsze przewozy jesienne płodów rolnych, mimo trudnych warunków spowodowanych wojną i opóźnieniem prac w rolnictwie były tonażowo wysokie w porównaniu ze skromnym stanem taboru. Napięty był zwłaszcza ruch lokalnych pociągów towarowych w DOKP Poznań w przewozach buraków do 12 cukrowni w okręgu oraz większych ilości ziemniaków dostarczanych również na Górny i Dolny Śląsk oraz środkowe i północne Nadodrze.

W związku z uruchomieniem portu szczecińskiego, na tym kierunku powstał wzmożony ruch ładunków eksportowych i importowych. Dla zaspokojenia potrzeb tego ruchu DOKP Poznań przystąpiła niezwłocznie po ukończeniu wojny do budowy drugiego toru od stacji Rokitnica do stacji Krzyż (na odcinku Poznań — Rokitnica istniał już szlak dwutorowy). Nowo zbudowany drugi tor oddano do eksploatacji w roku 1948. Dzięki temu powstała nowa linia dwutorowa bardzo przydatna do przewozów masowych ładunków z Górnego Śląska do Szczecina przez Tarnowskie Góry — Kluczbork — Kępno — Ostrów Wlkp. — Poznań — Krzyż.

Druga linia intensywnych przewozów towarów masowych z Dolnego Śląska do portu w Szczecinie powstała nie tylko dla ładunków polskich, ale również dla obsługi towarów tranzytowych, między innymi kierowanych do Czechosłowacji. Chodzi mianowicie o linię jednotorową biegnącą z Wrocławia przez Głogów — Nową Sól — Zieloną Górę — Czerwieńsk — Rzepin — Kostrzyn n/O. — Godków — Gryfin do Szczecina.

Jest rzeczą na ogół znaną, że w przewozach kolejowych (nawet w normalnym okresie) pasażerskie są deficytowe, a jedynie towarowe mogą być rentowne. Na tym polu efekty eksploatacyjne PKP nawet w odniesieniu

do przewozów towarowych były niewielkie, głównie z uwagi na bardzo niskie stawki taryfowe.

Generalnie należy stwierdzić, że przewóz podróżnych w pierwszym okresie powojennym odbywał się w warunkach anormalnych. Nastąpił bowiem niespotykany w naszych dziejach masowy ruch wędrowny ludności. Jeszcze w czasie trwania wojny, a także po jej ukończeniu miały miejsce przemieszczenia ogromnych rzesz ludności ze wschodu na zachód i w kierunku odwrotnym; wymieńmy dla przykładu powrót jeńców wojennych, powracających z przymusowych robót, przesiedleńców, napływających osadników na ziemie zachodnie, przyjeżdżających repatriantów, poszukujących swych rodzin. W całkowitej dysproporcji do wzmożonego ruchu kształtował się stan taboru wagonów pasażerskich. Do każdego pociągu dołączano od 3 do 8 wagonów towarowych wyposażonych w prowizoryczne ławki. Dotkliwie odczuwano brak nie tylko wagonów pasażerskich, ale również parowozów. Pomimo że opłaty za przejazd podróżnych były niebywale niskie, nie więcej niż połowa podróżnych nabywała bilety. Konduktorzy w pociągach byli właściwie bezradni, gdy chodzi o egzekwowanie należności za przejazd, głównie z tego powodu, że wagony były krańcowo przepełnione. Charakterystyczną ilustracją tego okresu są oblepione ludźmi wagony; podróżowano dziesiątki i setki kilometrów na stopniach, łączach i dachach wagonów, co niestety, nierzadko kończyło się tragicznymi wypadkami. Wielkie trudności występowały przy wsiadaniu i wysiadaniu na stacjach. Składy pociągów wypełnione były w 150—200% ponad przewidzianą górną granicę pojemności i ładowności. Oddzielną kartę w działalności eksploatacyjnej PKP zawierają przewozy osadników ze wschodu i z centralnej Polski na Ziemię Odzyskaną. Osadników przewożono specjalnymi pociągami w wagonach towarowych i tylko częściowo osobowych. Przy DOKP w Poznaniu i na stacji głównej utworzono dla nich specjalne biuro repatriacyjne, w którym repatrianci znajdowali zaopatrzenie i pomoc. Z Poznania przewożono ich dalej do miejsc przeznaczenia pełnymi pociągami, bądź indywidualnie wagonami. Przewozy repatriantów odbywały się bezpłatnie. Niezwykle wysoka frekwencja podróżujących kolejami, jak już powiedziano, nie przysporzyła PKP dochodów, a przeciwnie, powstały niedobory.

Byłoby jednak błędem oceniać rolę i funkcję ówczesnych DOKP jedynie pod kątem efektów taryfowo-finansowych. Działalność kolei, zwłaszcza DOKP Poznań, wniosła niewymiernej wartości wkład do bilansu efektów społecznych państwa i narodu. Pracą i operatywnością pracownicy polskich kolei przyczynili się w poważnej mierze do zwycięskiego ukończenia wojny i w sposób zasadniczy do pokojowego zagospodarowania odzyskanych ziem.

PODSTAWA ŹRÓDEŁOWA

Akta Koła ZBoWiD przy DOKP Poznań dotyczące ruchu oporu kolejarzy wielkopolskich.

Akta, dokumenty i raporty służbowe Komendy DOKP Poznań z lutego 1945 r.

Centralne Archiwum Wojskowe, CAW III-1-1, K. 151; III-1-73, K. 488; III-1-40, K. 210; III-1-36, K. 175; III-5-541, K. 190, 196; III-104-42; III-5-215, K. 112; III-127-111; Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych; III-2-2000, K. 207, 205; III-1-420, K. 37; III-1-36, K. 247.

Delegacja służbowa z dnia 28.IV.1945 r. dla Komendanta SOK wydana przez DOKP w Poznaniu, Biuro Wojskowe, do dowódcy 1 Białoruskiego Frontu w sprawie współdziałania wielkopolskich kolejarzy w operacji berlińskiej. Akta Komendy DOKP; Archiwum ZBoWiD przy DOKP Poznań.

Dokumenty dotyczące zorganizowania i czynności wojennej Komendy DOKP w Poznaniu 5.II.1945—19.II.1945. Raport kierownika Antoniego Zimowskiego. Archiwum ZBoWiD przy DOKP Poznań.

Dolata B., *Wyzwolenie Polski 1944—1945. Działania wyzwolenicze Armii Radzieckiej i Ludowego Wojska Polskiego*. Warszawa 1971.

Kolejarze wielkopolscy w okresie II wojny światowej 1939—1945. Praca zbiorowa pod red. Lecha Zimowskiego. Poznań 1968 (wyd. ZBoWiD przy DOKP Poznań).

Komunikaty wojenne naczelnego dowództwa Armii Radzieckiej dotyczące wyzwolenia terytorium Polski w latach 1944—1945, w: Dolata B., *Wyzwolenie Polski*.

Mazurek T., *Notatka polskiego inżyniera kolejowego o organizowaniu Oddziału Mechanicznego w Zbąszynku od 10.II.1945 r. i współpracy z wojennym komendantem radzieckiej parowozowni Zbąszynek*. Akta byłej Komendy DOKP, rękopis.

Odezwa do pracowników DOKP Poznań (6.II.1945).

Owoc W., *Wspomnienia z przebiegu pracy organizacyjnej służby kolejowej w lutym 1945 r.* Archiwum ZBoWiD przy DOKP Poznań.

Rejestr specjalny przeniesień pracowników oddelegowanych do innych DOKP. Akta Wydziału Zatrudnienia i Płac. Składnica Akt DOKP Poznań.

Relacje dowódców radzieckich o współudziale poznaniaków w wyzwoleniu Poznania. Wypowiedź gen. mjra D. Bakanowa, płka B. Szypowa, gen. artyl. G. Cheta-gurowa, w: *Kolejarze wielkopolscy*. Poznań 1968.

Relacje — notatki służbowe komendanta DOKP Poznań Antoniego Zimowskiego (luty, marzec 1945); inż. Piotra Budasza i inż. Eugeniusza Klocka, naczelników wydziału drogowego DOKP Poznań; inż. Aleksandra Jakubowskiego, naczelnika oddziału drogowego w Poznaniu, Władysława Owoca, zawiadowcy stacji Poznań Główny; Marcina Kasprzaka, naczelnika wydziału mechanicznego i parowozowni w Poznaniu (luty 1945); Władysława Piątka i inż. Bronisława Obuchowskiego z głównych warsztatów kolejowych w Poznaniu; mjra Pawła Kołyszki, komendanta samodzielnej jednostki SOK; inż. Tadeusza Mazurka, naczelnika oddziału mechanicznego w Zbąszynku; Wacława Andrzejewskiego, naczelnika oddziału eksploatacyjnego w Zielonej Górze, a także mgra S. Buczowskiego, H. Marciniaka, F. Garsteckiego, W. Karaśkiewicza, inż. T. Kabcza, inż. W. Wojtery, J. Kołaczkowskiego, inż. S. Kołacza, inż. A. Naruckiego, inż. B. Tuszyńskiego i innych pracowników dyrekcji i oddziałów OKP Poznań. Akta Komendy DOKP Poznań i Archiwum ZBoWiD przy DOKP Poznań.

Rozkład jazdy pociągów dalekobieżnych i lokalnych okręgu DOKP Poznań, obowiązujący od 25 marca 1945. Poznań 1945.

Zimowski A., *Organizacja DOKP Poznań w lutym 1945 r.* Archiwum ZBoWiD przy DOKP Poznań.

BIBLIOGRAFIA

- Bełczewski B., *Udział LWP w zagospodarowywaniu Ziemi Zachodnich i Północnych*. Warszawa 1964, Wyd. GZP WP.
- Buczek S., *Z dziejów Centrum Szkolenia Służb Kwatermistrzowskich im. Mariana Buczka w Poznaniu*, w: *Wielkopolska w walce z naporem germańskim*. Poznań 1969.
- Dolata T., *Wyzwolenie Polski 1944—1945*. Warszawa 1971.
- Dulczewski Z., Kwilecki A., *Społeczeństwo wielkopolskie w osadnictwie Ziemi Zachodnich*. Poznań 1963.
- Fiedorow A. G., *Do posledniego starta*. Moskwa 1965.
- Gomolec L., *Udział polskiej ludności cywilnej w walkach o wyzwolenie Wielkopolski i Poznania w 1945 r.* Poznań 1965.
- Gorzów Wielkopolski. *Przeszłość i terażniejszość*. Praca zbiorowa pod red. J. Wąsickiego. Poznań 1964.
- Grot Z., *Wyzwolenie Poznania w 1945 roku*. Przegląd Zachodni R. 9: 1953, nr 6—8.
- Jurgielewicz L., *Stan liczbowy i organizacyjny LWP w przeddzień zakończenia II wojny światowej*. Wojskowy Przegląd Historyczny 1967 nr 2.
- Kaczmarek I., *Na gruzach Poznania w roku 1945*. Kronika miasta Poznania R. 26: 1958 nr 2.
- Kolejarze wielkopolscy w okresie II wojny światowej 1939—1945*. Praca zbiorowa pod red. L. Zimowskiego. Poznań 1968.
- Konieczny J., *Z zagadnień odbudowy Kostrzyna nad Odrą*. Przegląd Zachodni 1958 nr 4.
- Kotowicz W., *Przez Nysę Łużycką*. Warszawa 1969.
- Kozierowski S., *Atlas geograficzny Słowiańszczyzny zachodniej*. Poznań 1934 z. 1. Prace Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Poznańskiego.
- Kubiak S., *Z zagadnień rozwoju i działalności PPR w Wielkopolsce i na Ziemi Lubuskiej 1945—1946*. Poznań 1964.
- Langer T., *Organizacja i przebieg osadnictwa w powiecie słubickim i sulęcińskim w latach 1945—1946*. Przegląd Zachodni 1967 nr 1.
- Łozowski F., Paterczak Z., *Wyzwolenie Poznania*. Poznań 1967.
- Okęcki S., *Wyzwolenie Poznania w 1945 roku w świetle najnowszych badań*. Kronika miasta Poznania R. 33: 1965 nr 1—2.
- Olszewski M., *Lista polskich strat w walkach o poznańską Cytadelę w 1945 roku*. Kronika miasta Poznania R. 35: 1965 nr 2.
- Pamiętniki osadników Ziemi Odzyskanych*. Poznań 1965.
- Szumowski Z., *Działania wojenne Armii Radzieckiej na obszarze Poznańskiego 1945 r.* Poznań 1965.
- Wielkopolska w walce z naporem germańskim*. Praca zbiorowa pod red. B. Miśkiewicza. Poznań 1969.
- Zaremba P., *Szczecińskie lata 1945—1948*. Poznań 1969.

Zaremba P., *Polska flaga w Szczecinie*. Szczecin 1946.

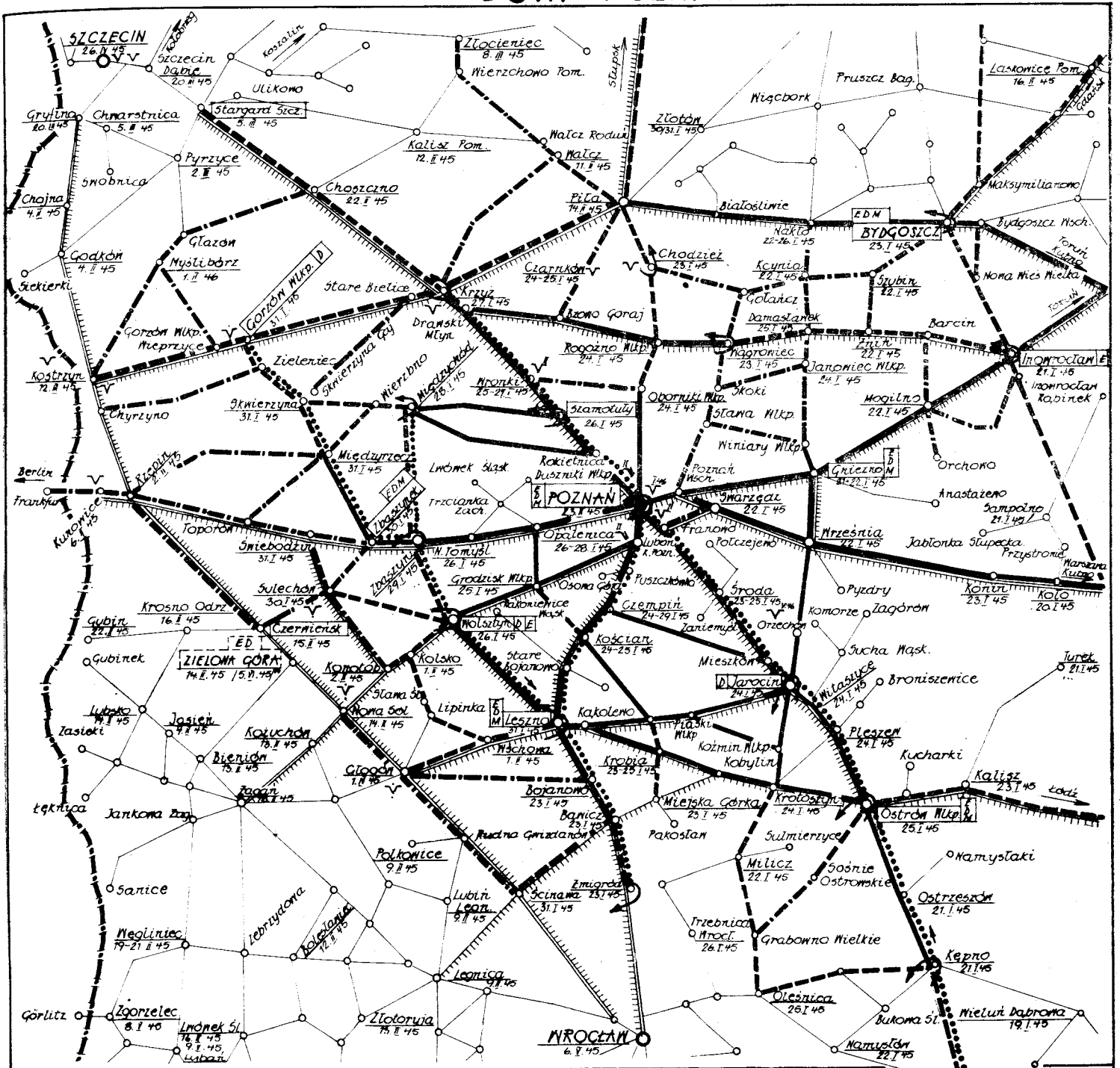
Zielona Góra, *przeszłość i teraźniejszość*. Praca zbiorowa pod red. M. Szczanieckiego i J. Wąsickiego. Poznań 1962.

Zielonogórskie. *Rozwój województwa w Polsce Ludowej*. Praca zbiorowa pod red. J. Wąsickiego. Warszawa 1970.

Zimowski L., *Dyrekcja kolei w Poznaniu w czasie działań wojennych w lutym 1945 roku*. Kronika miasta Poznania. R. 26: 1958 nr 2.

Zimowski L., *Operacje kolejowe a zagospodarowanie Wielkopolski i Ziemi Lubuskiej w 1945 roku*. Sesja naukowa Lubuskiego Towarzystwa Naukowego w Zielonej Górze, 1968 (maszynopis).

WIELKOPOLSKO - LUBUSKIE KOLEJE W OKRESIE WOJENNYM 1945 r. DOKP POZNAŃ



Legenda

PIERWSZE POLSKIE KOLEJE DOKP-POZNAŃ

- URUCHOMIONE II-1945 r.
- URUCHOMIONE III-1945 r.
- URUCHOMIONE IV i V 1945 r.
- TRANSPORTY KOLEJOWE 2 ARMII WP

KOLEJE WOJSK RADZIECKICH

- LINIA SZEROKOGOROWA II-I 1945 r.
- GŁÓWNE SZLAKI TRANSPORTU WOJSKOWEGO
- GRANICA PAŃSTWA

Zbaszynek
30.I.45

Leszno



- data wyznolenia miejscowości przejęte przez władze polskie
- siedziba czynnej wojennej DOKP
- Leszno siedziba oddziałów DOKP I-II 1945 r.
D - drogowy M - mechaniczny
- myjście punktu osadniczego kolejowego
- most kolejowy uszkodzony; ruch z przeładunka odbudowany II - luty 1945 r.
- most-wiadukt uszkodzony; naprawiony II - luty 1945 r.

OPRACOWAŁ: DR LECHA ZIMONSKI