



ZBIGNIEW BERESZYŃSKI
Opole
ORCID: [0000-0001-9761-8701](https://orcid.org/0000-0001-9761-8701)

Bartosz Kruk, *Kolej na Dolnym Śląsku w latach 1945–1949. Odbudowa i funkcjonowanie w cieniu militaryzacji*, Wrocław–Lubin: GAJT, 2020, ss. 256, ill.

W latach 40. XIX w. życie społeczno-gospodarcze Śląska zaczęło szybko zmieniać się dzięki budowie kolei żelaznych. Na ponad sto lat kolej stała się najważniejszym środkiem transportu i komunikacji w tym regionie. Także obecnie, mimo coraz silniejszej konkurencji ze strony innych środków technicznych, nie przestaje ona odgrywać jednej z czołowych ról w tej dziedzinie. Z tego względu historię miejscowego kolejnictwa można z pewnością zaliczyć do najważniejszych działów społeczno-gospodarczej historii Śląska.

Wymownym odzwierciedleniem szczególnej rangi tego działu historiografii jest duża i stale rosnąca liczba publikacji naukowych o takiej tematyce. Wiele z nich wymienia Bartosz Kruk we wstępie do recenzowanej tu książki. Szereg innych ukazało się m.in. w ramach publikacji zbiorowych stanowiących plon konferencji naukowych organizowanych do 2017 r. przez Muzeum w Rybniku oraz Wydział Biznesu, Finansów i Administracji Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, a w następnych latach przez Muzeum Historyczne w Lubinie, Uniwersytet Wrocławski oraz wrocławski oddział Instytutu Pamięci Narodowej¹. Do osób wyróżniających się aktywnością badawczą w tej dziedzinie należy m.in. dr Bartosz Kruk, kierownik Referatu Udostępniania w Oddziałowym Archiwum Instytutu Pamięci

¹ *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2015; *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2016; *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2017; *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Studia z historii kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018; *A jednak kolej. Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019.

Narodowej we Wrocławiu oraz współorganizator wspomnianych konferencji naukowych w Lubinie pod wspólnym hasłem „A jednak kolej!”. Jedną z najnowszych publikacji w jego dorobku naukowym jest wydana w 2020 r. książka *Kolej na Dolnym Śląsku w latach 1945–1949. Odbudowa i funkcjonowanie w cieniu militarystyki*. Publikacja ta stanowi zmodyfikowaną wersję rozprawy doktorskiej, przygotowanej w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego pod kierunkiem prof. dr hab. Elżbiety Kościak. Część poruszonych w niej wątków tematycznych była rozwijana przez Autora w licznych artykułach naukowych.

Recenzowana praca została poświęcona pionierskiemu okresowi działalności kolei na Dolnym Śląsku w nowych granicach państwowych Polski, ukształtowanych w wyniku II wojny światowej. Był to zarazem okres postępującej sowietyzacji życia społecznego w kraju. Ramy czasowe pracy obejmują zasadniczo okres od zakończenia wojny do ustabilizowania się w Polsce nowego systemu politycznego o aspiracjach totalitarnych. Pierwszy rozdział pracy poświęcono jednak początkom kolei i jej rozwojowi na Dolnym Śląsku w okresie do 1944 r. Dzięki temu książka może być wartościowa informacyjnie również dla szerszego kręgu badaczy i czytelników, zainteresowanych ogólnie dziejami kolejnictwa na terenach dolnośląskich oraz historią społeczno-gospodarczą tego obszaru.

Tematem rozdziału drugiego jest zasadniczo sytuacja kolei na Dolnym Śląsku w 1945 r. W podrozdziale wstępnym omówiono jednak również uwarunkowania polityczno-prawne, związane z sytuacją kolei w Polsce, poczynając od przejęcia władzy w kraju przez komunistów w 1944 r. Uwarunkowania te obejmowały m.in. militaryzację kolei, wprowadzoną w listopadzie 1944 r. na mocy dekretu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego i obowiązującą do lipca 1949 r. Tematyka kolejnych podrozdziałów obejmuje strukturę organizacyjną i działalność cywilnych oraz wojskowych władz kolejowych na Dolnym Śląsku, zorganizowaną działalność rabunkową wojsk sowieckich w odniesieniu do miejscowego mienia kolejowego oraz prace związane z odbudową i uruchamianiem kolei w 1945 r. Rozdział trzeci, poświęcony odbudowie i funkcjonowaniu kolei w latach 1946–1949, obejmuje dwa podrozdziały. Pierwszy z nich ma za temat odbudowę kolei w ramach planu trzyletniego. W drugim podrozdziale scharakteryzowano ówczesne warunki funkcjonowania kolei dolnośląskich, z odrębnym ujęciem takich zagadnień, jak tabor, warunki podróżowania i sprawy kadrowe.

W rozdziale czwartym, najobszerniejszym ze wszystkich, jest mowa o różnego rodzaju zadaniach realizowanych przez miejscową kolej i poszczególne jej

służby w latach 1946–1949. Pierwszy z trzech podrozdziałów dotyczy przewozów pasażerskich w tym okresie. Drugi podrozdział, poświęcony zorganizowanemu przewozem migracyjnym, można zaliczyć do najciekawszych. W trzech kolejnych partiach tematycznych opisuje on niezwykle ważną historycznie rolę kolei w procesie kształtowania powojennej struktury demograficznej Dolnego Śląska, obejmującym całokształt działań związanych z wysiedlaniem ludności niemieckiej i zasiedlaniem regionu przez ludność napływową różnego pochodzenia. Elementem tego procesu było również osiedlanie ludności ukraińskiej i łemkowskiej, rugowanej z jej rodzinnych stron w ramach akcji „Wisła”. Zadania kolei nie ograniczały się w tym przypadku tylko do funkcji transportowych. Autor książki przytacza bardzo ciekawą informację, że w akcji „Wisła” czynnie uczestniczył również pułk sformowany czasowo spośród funkcjonariuszy Służby Ochrony Kolei z Dolnego Śląska. Ostatni podrozdział rozdziału czwartego dotyczy przewozów towarowych.

Piąty i ostatni rozdział książki mówi o tych aspektach funkcjonowania kolei, jakie były specyficzne dla państw rządzonych przez komunistów i wiązały się ze stopniowym budowaniem systemu politycznego o aspiracjach totalitarnych (na szczęście nigdy w całości niezrealizowanych). Pierwszy podrozdział tego rozdziału dotyczy organizacyjno-prawnych aspektów militaryzacji kolei, związanych z odpowiedzialnością karno-dyscyplinarną pracowników i funkcjonowaniem wymiaru sprawiedliwości w tym środowisku. Chodzi o wprowadzone w grudniu 1944 r. wojskowe przepisy dyscyplinarne w odniesieniu do pracowników Polskich Kolei Państwowych oraz o specyficzną dla lat 1945–1949 działalność prokuratury wojskowej i sądów wojskowych w strukturze PKP. Drugi podrozdział rozdziału piątego opisuje strukturę organizacyjną i działalność organów bezpieczeństwa publicznego odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru operacyjnego nad koleją.

Treść książki dopełniają zestawienia tabelaryczne. Część z nich ujęto w formie aneksu. Inne rozmieszczono w tekście, podobnie jak część ilustracji. Całość zamyka wybór ilustracji w postaci fotografii oraz serii akwarel obrazujących powojenne zmiany w umundurowaniu kolejarzy. Zmiany te, polegające m.in. na zastąpieniu tradycyjnych rogatywek czapkami z okrągłym denkiem, były analogiczne do zmian dokonanych w tym samym czasie w wojsku i stanowiły jeden z kolejnych kroków na drodze do sowietyzacji życia społecznego w Polsce. Książka jest zaopatrzona w bibliografię i wykaz skrótów. Niestety nie posiada jednak indeksów nazwisk i nazw miejscowych.

Autor wykorzystał bardzo szeroki zakres źródeł, obejmujący materiały z Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Archiwum Państwowego we Wrocławiu oraz archiwów IPN w Warszawie i we Wrocławiu, opublikowane dokumenty, materiały statystyczne i relacje oraz prasę. W bardzo szerokim zakresie wykorzystano również dostępne opracowania poświęcone przedstawianym i analizowanym kwestiom. Praca została napisana w sposób kompetentny, a zarazem bardzo komunikatywny i przejrzysty. Dzięki temu nie tylko spełnia wszelkie wymogi naukowości, ale także może być interesująca i łatwa w odbiorze dla szerokiego kręgu miłośników historii (bądź) kolejnictwa.

Jak w przypadku niemal każdej innej publikacji, można oczywiście wysunąć również trochę uwag krytycznych. Dotyczą one jednak tylko kwestii o podrzędnym znaczeniu, nieodnoszących się w bezpośredni sposób do zasadniczego tematu pracy. Razi m.in. semantyczna nieostrość pojawiających się w paru miejscach (s. 42, 57, 137, 167) określeń w rodzaju „Śląsk Opolski” i „Opolszczyzna”. Rozumiem, że chodzi tu o obszar rejencji opolskiej po dokonanych w 1922 r. podziale Górnego Śląska pomiędzy Niemcy i Polskę, a zatem o tę część regionu, która pozostała wówczas w granicach Niemiec. W pierwszych latach powojennych (do połowy 1950 r.) obszar ten leżał w granicach ówczesnego województwa śląskiego („śląsko-dąbrowskiego”) z ośrodkiem w Katowicach. Szkoda, że wyjaśnień takich zabrakło w tekście książki. Na s. 167 jest mowa o wysiedlaniu ludności niemieckiej „z Górnego Śląska i Opolszczyzny”. To oczywiste nieporozumienie, ponieważ tereny określane mianem Opolszczyzny stanowiły integralną część Górnego Śląska, a nie jakiś odrębny obszar.

Rażąco jest także stosowanie określenia „repatrianci” w odniesieniu do powojennych przybyszów z byłych polskich Kresów Wschodnich. Nie chodzi tu bowiem o osoby powracające do ojczyzny, lecz przeciwnie – zmuszone do opuszczenia swoich stron ojczystych. Można by ewentualnie pisać o repatriantach w cudzysłowie dla podkreślenia dystansu wobec tego określenia, należącego do języka ówczesnej propagandy komunistycznej.

W przypisie 1 na s. 50 można przeczytać, że zgodnie „z treścią umowy poczdamskiej z 1945 r. Polska utraciła na rzecz Związku Radzieckiego bez mała połowę swojego przedwojennego terytorium”. W rzeczywistości decyzja w tej sprawie zapadła już pół roku wcześniej na konferencji jałtańskiej, a poczynionych wówczas ustaleń w Poczdamie nie kwestionowano. Konferencja poczdamska zadecydowała natomiast o kształcie polskiej granicy zachodniej. W przypisie 106 na s. 153 jest

mowa o traktacie zawartym w Poczdamie. W rzeczywistości poczynione tam ustalenia zostały ujęte w formie protokołu końcowego, a nie umowy międzynarodowej w ścisłym tego słowa znaczeniu. Można wprawdzie spotkać się z określeniem „umowa poczdamska”. Jest ono jednak bardzo nieścisłe, podczas gdy pod słowem „traktat” należałoby rozumieć umowę w sensie jak najściślejszym.

Powyższe uwagi krytyczne nie mają jednak istotnego znaczenia dla ogólnej oceny recenzowanej książki. Z pewnością jest to praca bardzo wartościowa, w znacznym stopniu wzbogacająca nasz stan wiedzy w zakresie historii kolei na Śląsku i ogólnie w dziedzinie społeczno-gospodarczej historii tego regionu.

