



PAWEŁ JAKUBOSZCZAK  
Muzeum Piaseczna (w organizacji)  
ORCID: [0000-0001-5155-639X](https://orcid.org/0000-0001-5155-639X)

## POWSTANIE I FUNKCJONOWANIE BOGATYŃSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ W KONSEKWENCJI ZMIANY GRANIC PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

### BUILDING AND FUNCTIONING OF BOGATYNIA LOCAL RAILWAY IN CONSEQUENCE OF BORDER CHANGES FOLLOWING WORLD WAR II

**ABSTRACT:** The article presents the functioning of Bogatynia Local Railway, which came into being through the division of Saxon Narrow-Gauge Railway (Sächsische Schmalspurbahn Zittau – Hermsdorf) as a result of border changes following World War II. The new territorial division caused creation of three separate railway lines within the borders of Czechoslovakia, German Democratic Republic (until 1949 – Soviet Occupation Zone of Germany) and Poland. The cross-border rail traffic between Germany and Czechoslovakia did not use these lines anymore. Moreover, the section of the line within the Polish territory was deprived of stations having a connection to a normal-gauge railway. In new geopolitical circumstances, the Bogatynia Local Railway was not launched until 1951, after a connection with the narrow-gauge railway line for coal transport to Turoszów had been established – a normal-gauge link to Turoszów had also been built. However, the functioning of the Bogatynia Local Railway was marred with various problems, which led to its closure in 1961. The Bogatynia–Turoszów section was then replaced with a standard-gauge link.

**KEYWORDS:** narrow-gauge railway, local railway, Bogatynia, Turoszów

Pod koniec XIX w. na terenie Saksonii powstała kolej wąskotorowa z Żytawy (Zittau) przez Bogatynię do Markocic, którą w wyniku porozumienia z Austro-Węgrami przedłużono do Frydlantu. Stację graniczną zlokalizowano w Hermanicach (Heřmanice). Sytuacja polityczna na omawianym terenie ulegała kilkakrotnym przekształceniom w kolejnych dekadach, powodując zmiany w przynależności linii

i organizacji przewozów międzynarodowych. Znaczący wpływ na jej funkcjonowanie wywarło powstanie Czechosłowacji po zakończeniu I wojny światowej oraz wytyczenie nowych granic państwowych po II wojnie światowej i wynikający z nich podział linii pomiędzy trzy kraje. Skomplikowaną historię linii Żytawa – Frýdlant przedstawiono w poniższym opracowaniu. Szczególny nacisk położono na trudności w uruchomieniu i eksploatacji polskiego odcinka, funkcjonującego w okresie powojennym jako Bogatyńska Kolej Dojazdowa.

### **Kolej wąskotorowa Żytawa – Frýdlant do 1945 r.**

W XIX w. Bogatynia, znajdująca się na terenie saksońskiego okręgu Żytawa, była prężnie rozwijającym się ośrodkiem przemysłowym, w którym istotną rolę odgrywał przemysł tekstylny i górnictwo węgla brunatnego. W drugiej połowie wieku do największych zakładów należała tkalnia i wykańczalnia Preibischów oraz wytwórnia win i przetworów owocowych, znajdująca się w posiadaniu rodziny Rolle<sup>1</sup>. Miejscowość była jednak pozbawiona połączenia kolejowego. Kryzys gospodarczy przekreślił budowę planowanej od lat 60. XIX w. linii normalnotorowej Żytawa – Bogatynia – Frýdlant – Legnica, która miała połączyć Saksonię i Prusy, przebiegając przez tereny Austro-Węgier. W 1881 r. podjęto za to decyzję o budowie kolei wąskotorowej Żytawa – Bogatynia, z odgałęzieniami do Turoszowa i Markocic, o szerokości toru 750 mm i długości 13,52 km. Wybór kolei wąskotorowej umożliwił doprowadzenie linii bliżej centrum gęsto zabudowanej Bogatyni. W trakcie dalszych ustaleń zrezygnowano z budowy odcinka do Turoszowa. Po zakończeniu prac budowlanych, prowadzonych przez Królewskie Saksońskie Koleje Państwowe (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), połączenie oddano do ruchu 11 XI 1884 r.<sup>2</sup> Jedną z dwóch stacji powstała w Bogatyni i już w pierwszych latach działalności kolei była rozbudowywana ze względu na przebiegającą w pobliżu granicę Saksonii (Niemiec) z Austro-Węgrami. Do budynku dworca dobudowano większy magazyn towarowy, z pomieszczeniami dla odprawy towarów celnych<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Słownik geografii turystycznej Sudetów. Pogórze Izerskie*, t. 1: A–Ł, red. Marek Staffa, Wrocław 2003, s. 130.

<sup>2</sup> Michał Izydorczyk, *Dzieje kolei wąskotorowych na Dolnym Śląsku*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. Dawid Keller, Rybnik 2012, s. 97.

<sup>3</sup> Reiner Preuß, Erich Preuß, *Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Berlin 1980, s. 91–92.



Il. 1. Przebieg linii wąskotorowej Żytawa – Markocice. Źródło: *Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen*, Leipzig 1895.

Dnia 27 XI 1898 r. został podpisany traktat państwowy pomiędzy Saksonią a Austro-Węgrami dotyczący budowy kilku linii kolejowych na granicy obu państw<sup>4</sup>. Wśród nich wyszczególniono połączenie z Frydlantu przez Hermanice do Markocic. Zgodnie z ustaleniami koncesji na budowę linii miał udzielić rząd austriacki, natomiast rząd Saksonii zadeklarował budowę odcinka z Markocic do stacji granicznej w Hermanicach. Ponadto miano zastosować rozwiązania ułatwiające i przyspieszające wzajemny transfer pasażerów i towarów. W związku z tym zdecydowano się na budowę linii o szerokości toru 750 mm (na terenie Austro-Węgier stosowano przeważnie rozstaw 760 mm). Urzędy graniczne z odprawą celną i kontrolą paszportową miały znajdować się w Hermanicach. Obie strony zobowiązały się do uruchamiania dwóch par pociągów pasażerskich (w miarę możliwości skomunikowanych ze sobą) i pociągów towarowych, których liczbę uzależniano od aktualnego zapotrzebowania<sup>5</sup>. Koncesję na budowę linii Markocice – Frydlant o długości 10,6 km wydano 15 II 1899 r. Zgodnie z założeniami odcinek na terenie Saksonii o długości 2,2 km wybudowały Królewskie Saksońskie Koleje Państwowe. Natomiast po stronie Austro-Węgier kolej miała funkcjonować pod zarządem Friedländer Bezirksbahnen, która zleciła wykonanie pozostałej części linii firmie

<sup>4</sup> Staatsvertrag vom 27. November 1898 zwischen Österreich-Ungarn und Sachsen, betreffend mehrerer Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-sächsischen Grenze, „Reichsgesetzblatt für die im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder” 1899, poz. 31, s. 45–51.

<sup>5</sup> Preuß, Preuß, *Schmalspurbahnen*, s. 82.

Hermann Bachsteina z Berlina. Prace rozpoczęły się w kwietniu 1899 r., a ukończoną linię otwarto 25 VIII 1900 r.<sup>6</sup>

Przejazd pociągiem pasażerskim między państwami wymagał przesiadania się na stacji granicznej w Hermanicach. Ograniczenia dotyczyły także kursowania pociągów towarowych przekraczających granicę. Za każdym razem w składzie zmieniano parowóz wraz z obsługą. Ruch międzynarodowy miał charakter lokalny. Szacuje się, że w początkowym okresie funkcjonowania połączenia przez granicę przejeżdżało do 25 wagonów towarowych dziennie. Pewnym ułatwieniem w transporcie towarów stało się dopuszczenie od 19 IX 1927 r. przewozu wagonów normalnotorowych na rollbokach poza Saksonię. We wcześniej uniemożliwiała to zbyt słaba nawierzchnia po stronie czeskiej<sup>7</sup>.

W wyniku zakończenia I wojny światowej zmieniła się sytuacja polityczna w tym rejonie Europy. Po upadku Cesarstwa Niemieckiego Saksonia wchodziła w skład republiki weimarskiej, a następnie III Rzeszy. W sąsiedztwie, na gruzach monarchii austro-węgierskiej powstała 28 X 1918 r. Republika Czechosłowacka. Niezależnie od tych przemian linia Markocice – Frýdlant w dalszym ciągu przecinała granicę państwową. Sposób prowadzenia ruchu nie uległ zmianie względem okresu sprzed wybuchu wojny. W przypadku pociągów towarowych do składów podczepiano inne parowozy z obsługą. Natomiast przy układaniu rozkładu jazdy pociągów pasażerskich do stacji granicznej w Hermanicach każda kolej w miarę możliwości uwzględniała ich skomunikowanie. Z tego okresu znanych jest jednak kilka bezpośrednich pociągów pasażerskich przekraczających granicę (ze zmianą parowozu i obsługi). Kursy specjalne odbyły się: 14 VI 1927 r. (Frýdlant – Żytawa/Oybin), 16 VII 1932 r. (Frýdlant – Żytawa/Oybin), na Wielkanoc 1935 r. (Żytawa – Frýdlant) oraz w Zielone Świątki w 1936 r. (Żytawa – Frýdlant)<sup>8</sup>. Z początkiem 1925 r. zarząd nad linią Hermanice – Frýdlant objęły Československé státní dráhy. W latach 30. XX w. przewozy transgraniczne zaczęły się zmniejszać na skutek wprowadzonych przez Niemców utrudnień w przekraczaniu granicy. Sytuacja zmieniła się w październiku 1938 r. po aneksji tzw. Kraju Sudeckiego (Sudetenland) przez III Rzeszę. Od tego momentu zarząd nad całą koleją objęła Deutsche

<sup>6</sup> Wilfried Rettig, *Eisenbahnen im Dreiländereck Ost Sachsen (D)/Niederschlesien (PL)/Nordböhmen (CZ)*, Bd. 2: *Neben-, Klein- und Schmalspurbahnen, Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, Bahnpost*, Freiburg 2011, s. 72.

<sup>7</sup> Michał Jerczyński, Stanisław Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 174.

<sup>8</sup> Preuß, Preuß, *Schmalspurbahnen*, s. 85.

Reichsbahn – Reichsbahndirektion Dresden, nadzorujące linię Żytawa – Markocice od 1929 r. W pierwszych dniach po przejęciu kolei zapowiedziano uruchomienie bezpośrednich pociągów z Żytawy do Frýdlantu, jednak ostatecznie takiego rozwiązania nie wprowadzono. Najprawdopodobniej wynikało to z niewielkiej liczby pasażerów na dawnym odcinku granicznym (od 1935 r. obserwowano jedynie wzrost transgranicznego ruchu wycieczkowego dzięki korzystnemu kursowi korony czeskiej). W efekcie zniesiono tylko kontrolę graniczną<sup>9</sup>. Dla obu linii nadal obowiązywały odrębne rozkłady jazdy, a każda z nich korzystała z własnego taboru. Znane są jednak przypadki wykorzystania parowozów z Żytawy na bocznicę kamieniołomów w Hermanicach oraz we Frydlancie podczas awarii miejscowych maszyn. Zdarzały się także bezpośrednie kursy wagonów osobowych z Żytawy do Frýdlantu w ramach pociągów specjalnych, szkolnych lub wzmacniania składów rozkładowych. Były to jednak pojedyncze sytuacje, które nie miały wpływu na bieżącą działalność kolei<sup>10</sup>.

W okresie II wojny światowej wyremontowano odcinek Frýdlant – Hermanice, wykorzystując więźniów. Ponadto przeprowadzono remonty na fragmentach linii Hermanice – Bogatynia, korzystając z materiałów z rozbiórki drugiego toru na linii Bertsdorf – Oybin. Wzmocniono także most na rzece Miedziance w Bogatyni. Umożliwiło to kursowanie cięższych parowozów<sup>11</sup>. Sytuacja kolei uległa zmianie wraz ze zbliżającym się frontem i nadciągającymi wojskami Armii Czerwonej. Od wiosny 1945 r. z pociągów korzystało coraz więcej ludności cywilnej uciekającej z terenów Śląska. W tym czasie okolice Bogatyni nie uległy większym zniszczeniom. Jednak nie obyło się bez strat. W kwietniu 1945 r., w wyniku bombardowania przez samolot radziecki, uszkodzeniu uległo kilka budynków w Bogatyni, m.in. parowozownia kolei wąskotorowej<sup>12</sup>. Poza tym, z powodu zniszczeń w okolicach przystanku Żytawa Przedmieście, powstałych także po bombardowaniu, 7 V 1945 r. pociąg kursujący na trasie Żytawa – Kurort Jonsdorf został wyjątkowo skierowany na odcinek do Frýdlantu. Następnego dnia pusty skład wrócił do Żytawy, a ruch pociągów został całkowicie wstrzymany.

Po wkroczeniu oddziałów Armii Czerwonej przewozy wznowiono 12 V 1945 r. W kolejnych tygodniach uruchamiano w miarę zapotrzebowania trzy pary

<sup>9</sup> Rettig, *Eisenbahnen*, s. 43.

<sup>10</sup> Preuß, Preuß, *Schmalspurbahnen*, s. 85, 88.

<sup>11</sup> Izydorcak, *Dzieje kolei wąskotorowych*, s. 98.

<sup>12</sup> Relacja Urszuli Florczak z d. Zosel, [w:] Adam Szpotański, *Kotlina Turoszowska. Monografia miasta i gminy Bogatynia w okresie 1945–2010*, Legnica 2019, s. 370.

bezpośrednich połączeń pomiędzy Żytawą i Frýdlantem. Planowe kursy pociągów na tej trasie, bez konieczności przesiadania się w Hermanicach, funkcjonowały po raz pierwszy w dziejach kolei. Wcześniej podróż na tej trasie umożliwiały tylko nieliczne pociągi specjalne. Pierwszy skład odjechał ze stacji Żytawa 12 V 1945 r. o godz. 16.35. W Sieniawce doszło do przymusowego postoju wynikającego z czasowego blokowania torów przez dwa pojazdy wojsk radzieckich. Pociąg jechał wolno, ponieważ wcześniej nie sprawdzono stanu technicznego linii. Po dotarciu do Frýdlantu skład wyruszył w drogę powrotną do Żytawy, gdzie dotarł około godz. 22. Jednak kilka dni później, 22 VI 1945 r. w Bogatyni żołnierze Wojska Polskiego przejęli pociąg zestawiony z parowozu, wagonu bagażowego i trzech wagonów osobowych, a jego obsługa musiała wrócić do Żytawy pieszo. W konsekwencji tego wydarzenia radziecki komendant stacji kolejowej w Żytawie wydał rozkaz sprowadzenia pociągu z Bogatyni, co nastąpiło 23 czerwca. Jednocześnie nakazano sprowadzenie do Żytawy pozostałego taboru znajdującego się na tamtejszej stacji. Zajęcie terenów tzw. Worka Turoszowskiego przez Wojsko Polskie spowodowało zawieszenie przewozów międzynarodowych do Hermanic. Od tego momentu już żaden pociąg nie przekroczył nowej granicy polsko-czeskiej. W tym czasie pojawił się również problem związany z transportem ludności niemieckiej z okolic Bogatyni, której przesiedlenie na zachodni brzeg Nysy Łużyckiej wyznaczono na 22 VI 1945 r. W związku z tym z Żytawy przysyłano po nią pociągi specjalne. Jedne z ostatnich składów, które przekroczyły granicę na Nysie, zostały uruchomione na przełomie września i listopada 1945 r. w celu zebrania płodów rolnych pozostawionych na polach. Pociągi z Żytawy dojechały wówczas w okolice Opolna-Zdroju. Po raz ostatni w omawianym okresie pociąg ze stacji w Bogatyni uruchomiono 10 XII 1945 r. na rozkaz radzieckiego komendanta odcinka kolejowego w Görlitz. W kursie rozpoznawczym wzięło udział kilku oficerów Armii Czerwonej. Skład dojechał tylko do Sieniawki, gdzie dołączono do niego pozostawione tam dwa normalnotorowe wagony załadowane na rolboki. Dalsza podróż nie była możliwa z powodu rozbiórki kilkuset metrów torów przed mostem kolejowym na Nysie od strony Żytawy, na podstawie rozkazu wydanego przez Sowieców. Demontaż tego fragmentu uniemożliwił sprowadzenie pod koniec grudnia 1945 r. pługiu odśnieżnego do Żytawy, pozostawionego na stacji w Bogatyni<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Rettig, *Eisenbahnen*, s. 44–45; Zbigniew Szklarek, *Saksońska Kolej Wąskotorowa w Bogatyni*, Bogatynia 2014, s. 58–60; Reiner Preuß, *Alles über Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Stuttgart 2012, s. 89–90.

Nowy układ granic państwowych po zakończeniu II wojny światowej spowodował podział omawianej linii wąskotorowej pomiędzy trzy państwa: Czechosłowację, Polskę i Niemiecką Republikę Demokratyczną – NRD (do 1949 r. Radziecką Strefę Okupacyjną w Niemczech). W konsekwencji tych zmian powstały trzy odrębne koleje, których losy potoczyły się niezależnie od siebie, a połączenia międzynarodowe nigdy już nie zostały wznowione. Sytuację odcinków na terenie poszczególnych państw, ze szczególnym uwzględnieniem procesu organizacji, uruchomienia i funkcjonowania Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej, przedstawiono w dalszej części.

### **Powstanie i działalność Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej**

Na terenie Polski znalazł się odcinek linii rozpoczynający się od km 2,725 i kończący w km 15,572, który po zakończeniu II wojny światowej został uruchomiony jako ostatni ze wszystkich trzech części<sup>14</sup>. Wpłynęło na to kilka czynników, przede wszystkim trwające ustalenia dotyczące regulacji granic w tzw. Worku Żyrowskim i konieczność reorganizacji regionu (m.in. nastąpiły wysiedlenia zamieszkujących tam Niemców, w miejsce których przybyli polscy osadnicy<sup>15</sup>). Niestety w konsekwencji zmiany granic i podziału linii polski odcinek został odcięty od wielu dotychczasowych rynków zbytu, stacji stycznych z kolejami normalnotorowymi, a także pozbawiony taboru i dobrze wyposażonego zaplecza technicznego.

Przystępując do organizacji życia w regionie, rozpoczęto formowanie polskich organów władzy (administracja niemiecka funkcjonowała do lata 1945 r.), a dotychczasowe nazwy miejscowości zmieniono na polskojęzyczne. W 1945 r. Reichenau przekształcono w Rychwałd i nadano mu prawa miejskie. Jednak w październiku 1946 r. Komisja Ustalania Nazw Miejscowości zastąpiła nazwę na obowiązującą do dziś – Bogatynia<sup>16</sup>. Pozostałe miejscowości na trasie kolei wąskotorowej otrzymały następujące nazwy: Markersdorf – Markocice (przejsiowo Myśliszew), Oppelsdorf Bad – Opolno-Zdrój, Reibersdorf – Rybarzowice, Kleinschönau – Sieniawka (przejsiowo Brodowe Łąki), Türchau – Turoszów (przejsiowo Turów).

<sup>14</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Kolei w Warszawie (dalej: MK), sygn. 136, Szkic okolicy Rychwałdu ze wskazaniem linii kolejowych, k. 2.

<sup>15</sup> Szerzej na temat reorganizacji regionu piszą: Marian Iwanek, Elżbieta Orłowska, *Bogatynia i okolice. Zarys dziejów*, Jelenia Góra 1994, s. 99–104.

<sup>16</sup> Waldemar Bena, *Polskie Górne Łużyce. Przyroda – historia – zabytki*, Zgorzelec 2003, s. 133.

Ze względu na potrzeby przemysłu i aktywizację regionu zdecydowano się na budowę linii normalnotorowej do Turoszowa. W tym celu konieczne było dostosowanie istniejących połączeń kolejowych do nowych granic państwa poprzez budowę krótkich odcinków: Sulików – Zawidów, Zawidów – Krzewina Zgorzelecka i Trzciniec – Turoszów<sup>17</sup>. Środki finansowe na realizację tego zadania miały wygospodarować ministerstwa: Komunikacji, Przemysłu i Handlu oraz Ziem Odzyskanych. Termin prowizorycznego ułożenia torów na odcinku do Zawidowa zaplanowano na styczeń, a oddanie do eksploatacji całej linii na sierpień 1948 r.<sup>18</sup> Ostatecznie pierwszy odcinek otwarto w październiku 1948 r., natomiast pozostałe w maju 1949 r.

Nieczynna linia wąskotorowa Sieniawka – Bogatynia – Markocice została przekazana w zarząd Polskim Kolejom Państwowym (PKP) i znajdowała się pod nadzorem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Wrocławiu (DOKP Wrocław). Na fakt nieuruchomienia na niej przewozów wpłynęło kilka czynników: brak połączenia kolejowego z siecią krajową w celu dostawy sprzętu i taboru, słabe zasiedlenie miejscowości przy trasie oraz wysokie nakłady finansowe na remonty przy spodziewanej nierentowności (niezbędne inwestycje oszacowano na 5 mln zł, a roczne dopłaty do eksploatacji na 3 mln zł)<sup>19</sup>. W listopadzie 1947 r. Ministerstwo Komunikacji zadeklarowało, że „wyraża skłonność oddania do eksploatacji Ministerstwu Przemysłu odcinka kolei wąskotorowej (750 mm) od Żytawy do granicy państwowej z Czechosłowacją”<sup>20</sup>. Takiemu rozwiązaniu sprzeciwił się Samodzielny Wydział Kolei Dojazdowych Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, który zwracał uwagę, że dla miejscowego przemysłu niezbędna jest jedynie linia dawnej kolei węglowej z Bogatyni do Turoszowa. Zaznaczono jednak, że po ewentualnym uruchomieniu odcinka Sieniawka – Markocice linia Bogatynia – Turoszów stanie się główną trasą zapewniającą połączenie z koleją normalnotorową. W tym przypadku oddanie jej Ministerstwu Przemysłu i Handlu uważano za nieuzasadnione<sup>21</sup>. Przedstawione stanowisko podzielało także wskazane ministerstwo, podkreślając jednak, że tymczasowym użytkowaniem odcinka Bogatynia – Turoszów (do czasu

<sup>17</sup> Zbigniew Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007, s. 67.

<sup>18</sup> AAN, MK, sygn. 136, Protokół z konferencji międzyministerialnej w dniu 17 XI 1947 r. w sprawie połączenia z kolejami PKP kopalni „Turów”, k. 5.

<sup>19</sup> *Ibidem*, Pismo naczelnika Samodzielnego Wydziału Kolei Dojazdowych do Departamentu I w sprawie kolei wąskotorowej w Rychwałdzie, Warszawa 2 XII 1947 r., k. 1.

<sup>20</sup> *Ibidem*, k. 5.

<sup>21</sup> *Ibidem*, k. 1.



wznowienia przewozów przez PKP) pozostaną Państwowe Zakłady Przemysłu Bawełnianego w Bogatyni (PZPB Bogatynia)<sup>22</sup>.

Dzięki budowie linii normalnotorowej do Turoszowa pojawiła się możliwość uzyskania stacji stycznej dla kolej wąskotorowej. Ministerstwo Komunikacji określiło warunki umożliwiające wznowienie przewozów w relacji Sieniawka – Marokocice. Wskazano wówczas na konieczność objęcia przez PKP zarządu nad upaństwowioną koleją węglową Bogatynia – Turoszów oraz jej przedłużenia o ok. 1,3 km do stacji normalnotorowej w Turoszowie. W ramach inwestycji o wartości ok. 10 mln zł planowano wybudować most na rzece Miedziance o długości 10 m oraz tory przeładunkowe i rampę czołową do załadunku wagonów na transportery wąskotorowe na stacji w Turoszowie<sup>23</sup>. Uruchomienie kolei wąskotorowej miało wpłynąć na aktywizację gospodarczą słabo zaludnionych terenów oraz pozyskanie pracowników dla zakładów przemysłowych w Bogatyni i Turoszowie. Ustalenia wymagała jeszcze kwestia skrzyżowania kolei bogatyńskiej z koleją elektryczną Kopalni Węgla Brunatnego „Turów” (KWB „Turów”), którą jednak odłożono w czasie<sup>24</sup>.

W tym miejscu warto przybliżyć historię powstania i funkcjonowania wspomnianej kolei węglowej. Z dniem 30 IV 1921 r. spółka Reichenauer Kohlenbau AG oddała do użytku linię o szerokości toru 750 mm i długości 4 km, której trasa prowadziła z tzw. bunkra kopalnianego w Zatoniu koło Turoszowa do rampy przeładunkowej i fabryki Karla Lindemanna w Bogatyni. Na terenie zakładu tor łączył się z bocznicą kolei wąskotorowej Żytawa – Hermanice, dochodzącą do stacji w Bogatyni. Na stanie kolei znajdowały się trzy parowozy i 45 wagonów towarowych<sup>25</sup>. Jej akcjonariuszami byli właściciele kopalń w Turoszowie oraz pięciu właścicieli fabryk w Bogatyni. W 1945 r. pieczę nad opuszczoną przez wojsko koleją węglową przejął Zarząd Miejski w Bogatyni. Nie miało to jednak charakteru formalnego, a fakt ten uzasadniano poczuciem obowiązku zabezpieczenia mienia

---

<sup>22</sup> *Ibidem*, Pismo Biura Prawnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie w sprawie przedsiębiorstwa Kohlenbahn A.G. Reichenau, Warszawa 21 VIII 1948 r., k. 10.

<sup>23</sup> *Ibidem*, Pismo naczelnika Samodzielnego Wydziału Kolei Dojazdowych do Departamentu Komunikacji i Zarządzania Centralnego Urzędu Planowania w Warszawie w sprawie wznowienia komunikacji kolejowej w pow. zgorzeleckim, Warszawa 23 IX 1948 r., k. 11.

<sup>24</sup> *Ibidem*, Protokół konferencji odbytej w dniu 24 XI 1948 r. w Departamencie Ekonomiczno-Socjalnym Ministerstwa Ziem Odzyskanych w sprawie uruchomienia kolei wąskotorowej w rejonie Bogatyni, k. 29.

<sup>25</sup> Preuß, Preuß, *Schmalspurbahnen*, s. 89; Rettig, *Eisenbahnen*, s. 43.

państwowego<sup>26</sup>. Kolej została uruchomiona we wrześniu 1945 r. i codziennie wykonywała dwa kursy do Bogatyni, dowożąc węgiel dla mieszkańców i znajdujących się w trakcie rozruchu fabryk<sup>27</sup>.



Il. 2. Parowóz na bocznicy zakładów Karla Lindemanna w Bogatyni. Lata 30. XX w. Źródło: Archiwum Państwowe w Łodzi, sygn. 4142.

Z początkiem 1947 r. – za pośrednictwem Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego w Zgorzelcu – kolej została przejęta przez PZPB Bogatynia, które kontynuowały eksploatację w ruchu towarowym<sup>28</sup>. Ponadto zrealizowały kilka inwestycji, takich jak remont parowozu i budowa toru o długości 72,75 m wzdłuż ul. Daszyńskiego w Bogatyni, który usprawnił połączenie kolei węglowej z linią kolei wąskotorowej Sieniawka – Markocice<sup>29</sup>. Umożliwiło to dowóz węgla do kolejnych trzech fabryk

<sup>26</sup> AAN, Ministerstwo Finansów w Warszawie (dalej: MF), sygn. 2336, Pismo Zarządu Miejskiego w Bogatyni do Dyrekcji P.Z.P.B. w sprawie materiałów dotyczących stanu kolejki węglowej, k. 7.

<sup>27</sup> Szklarek, *Saksońska Kolej Wąskotorowa*, s. 58.

<sup>28</sup> Archiwum Państwowe w Łodzi (dalej: APŁ), Centralny Zarząd Przemysłu Bawełnianego w Łodzi (dalej: CZPB), sygn. 4142, Pismo Państwowych Zakładów Przemysłu Bawełnianego w Bogatyni do Centralnego Zarządu Przemysłu Włókienniczego w Łodzi w sprawie kolei węglowej, Bogatynia 10 IX 1948 r., b.p.

<sup>29</sup> AAN, MF, sygn. 2336, Załącznik nr 8 do protokołu zdawczo-odbiorczego z dnia 25 X 1949 r., k. 14.

będących głównymi klientem kolei. W pierwszym kwartale 1948 r. dla mieszkańców i do fabryk dostarczono 7081 t węgla (tab. 1). Poza tym przynależność linii do PZPB Bogatynia przyczyniła się do sprawnego funkcjonowania kolei w okresie zimowym. W celu utrzymania ciągłości przewozów oddelegowywano wówczas 30–40-osobowe grupy pracowników do odśnieżania torów<sup>30</sup>. Na podstawie zarządzenia ministra komunikacji z 24 II 1947 r. przedsiębiorstwo Kohlenbahn Aktiengesellschaft – Reichenau i/Sa Rychwałd zostało przejęte na własność państwa<sup>31</sup>. Tymczasowym użytkownikiem pozostały PZPB Bogatynia. Natomiast 25 X 1949 r. został podpisany protokół zdawczo-odbiorczy kolei węglowej, którą zgodnie z zarządzeniem ministra komunikacji z 26 III 1949 r. objęły PKP DOKP Wrocław<sup>32</sup>. W efekcie linia Sieniawka – Markocice i kolej węglowa Bogatynia – Turoszów znalazły się pod zarządem PKP, a powstała w ten sposób sieć funkcjonowała odtąd pod nazwą Bogatyńska Kolej Wąskotorowa (później Bogatyńska Kolej Dojazdowa) i została podporządkowana Zarządowi Kolei Dojazdowych DOKP Wrocław.

**Tabela 1. Przewozy kolei węglowej Bogatynia – Turoszów w pierwszym kwartale 1948 r.**

Lp.	Miesiąc	Przewozy węgla dla fabryk (t)	Przewozy węgla dla ludności (t)	Razem (t)
1.	styczeń	2065	206	2271
2.	luty	2122	212	2334
3.	marzec	2300	176	2476
4.	Razem	6487	594	7081

Źródło: Archiwum Państwowe w Łodzi, Centralny Zarząd Przemysłu Bawełnianego w Łodzi, sygn. 4142, Pismo Państwowych Zakładów Przemysłu Bawełnianego w Bogatyni do Wydziału Prawnego Dyrekcji Przemysłu Bawełnianego w Łodzi w sprawie kolejki węglowej, Bogatynia 5 V 1948 r., b.p.

Po przyłączeniu kolei węglowej do linii Sieniawka – Bogatynia – Markocice, w latach 1950–1951 przeprowadzono remont torowiska na odcinku z Sieniawki

<sup>30</sup> APŁ, CZPB, sygn. 4142, Pismo Państwowych Zakładów Przemysłu Bawełnianego w Bogatyni do Wydziału Prawnego Dyrekcji Przemysłu Bawełnianego w Łodzi w sprawie kolejki węglowej, Bogatynia 5 V 1948 r., b.p.

<sup>31</sup> Zarządzenie Ministra Komunikacji z 24 II 1947 r. o ogłoszeniu siódmego wykazu przedsiębiorstw komunikacyjnych, podlegających przejściu na własność państwa, „Monitor Polski” 1947, 40, poz. 306.

<sup>32</sup> AAN, MF, sygn. 2336, Protokół zdawczo-odbiorczy przedsiębiorstwa „Kohlenbahn Aktiengesellschaft – Reichenau i/sa Rychwałd”, Bogatynia 25 X 1949 r., k. 4–6.

do Bogatyni. W tym czasie pojawiła się konieczność zorganizowania zaplecza technicznego. Kolej węglowa posiadała je w Turoszowie, jednak nie było ono w najlepszym stanie. W związku z tym PKP zdecydowało się na jego lokalizację na stacji w Bogatyni. Znajdowała się tam dwustanowiskowa parowozownia z jednym torem wyposażonym w kanał rewizyjny. W budynku urządzono dyżurkę dla drużyn trakcyjnych, sekcję warsztatową oraz biuro parowozowni. Wyposażenie warsztatów było dość skromne, dlatego ich działalność ograniczono do bieżącego utrzymania taboru i rewizji wagonów. W kolejnych latach większe naprawy wykonywano w warsztatach Wrocławskiej Kolei Dojazdowej na stacji Trzebnica Gaj. W celu uruchomienia przewozów sprowadzono tabor z innych kolei wąskotorowych na terenie kraju. Według stanu z 1952 r. na kolei znajdowały się: dwa parowozy, dwie lokomotywy spalinowe (w rezerwie), dwa wagony motorowe (odstawione) oraz cztery wagony osobowe i bagażowo-pocztowe. Do przewozu towarów posiadano: 29 węglarek, 21 wagonów krytych i platformę (w rezerwie)<sup>33</sup>.

Dnia 20 V 1951 r., po zakończeniu prac i przygotowań, wznowiono ruch pociągów na trasie Turoszów – Bogatynia – Sieniawka o długości 15 km (przełóżony odcinek z Bogatyni do Turoszowa miał 6 km). Codziennie uruchamiano po dwie pary pociągów na odcinkach Turoszów – Bogatynia i Bogatynia – Sieniawka, a także trzy pary na całej linii. Ruch nie odbywał się na trzykilometrowym szlaku Sieniawka – Łąki<sup>34</sup>. Oferta przewozowa była ściśle związana z potrzebami i zadaniami realizowanymi przez zakłady przemysłowe. Spodziewano się, że kolej okaże się nierentowna, jednak dostrzegano potrzebę zapewnienia komunikacji w celu umożliwienia dojazdu osób do pracy. Przewidywano, że dla zaspokojenia potrzeb przewozowych wystarczy jeden parowóz. W praktyce konieczne okazało się uruchomienie drugiej maszyny, która codziennie prowadziła kilka pociągów towarowych z węglem dla fabryk, pokonując średnio 36 km<sup>35</sup>. Zainteresowanie przewozami okazało się tak duże, że liczba wagonów osobowych była niewystarczająca. W związku z tym do ruchu włączono tzw. towosy (wagony towarowe przystosowane do przewozu pasażerów)<sup>36</sup>. W początkowym okresie

<sup>33</sup> AAN, Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie (dalej: PKPG), sygn. 15327, Paszport produkcyjno-techniczny Parowozowni II kl. w Bogatyni za 1952 r., Bogatynia 3 I 1953 r., s. 28, 52, 60.

<sup>34</sup> *Urządowy rozkład jazdy pociągów ważny od 20 maja 1951 r.*, Warszawa 1951.

<sup>35</sup> AAN, MK, sygn. 452, Pismo kierownika Samodzielnego Działu Kolei Wąskotorowych DOKP Wrocław do Dyrekcji Okręgu Kolei Państwowych we Wrocławiu w sprawie analizy wykonania planów w 1952 r., Wrocław 13 II 1952 r., k. 199–202.

<sup>36</sup> Szklarek, *Saksońska Kolej Wąskotorowa*, s. 76.

działalności kolei bogatyńskiej pojawił się także problem przecięcia torów w poziomie z linią wąskotorowej kolei elektrycznej KWB „Turów” (na odcinku Turoszów Wąsk. – Turoszów Kopalnia), której pociągi miały w tym miejscu pierwszeństwo. Miało to zapobiec ewentualnym przestojom w ciągłej dostawie węgla do elektrowni<sup>37</sup>. Przedstawione powyżej sytuacje spowodowały zmniejszenie prędkości handlowej składów oraz przekraczanie założonego zużycia węgla przez parowozy. Czynniki te były szczegółowo analizowane w ramach podsumowywania planów rocznych. Dopiero po rozmowach z przedstawicielami kopalni „Turów” udało się uzyskać zgodę na przepuszczanie czterech pociągów<sup>38</sup>. W celu poprawy wyników kolei, we wnioskach na 1952 r. sugerowano ograniczenie ruchu pasażerskiego i uruchamianie tylko jednego parowozu<sup>39</sup>. W praktyce w podanym roku przeciętnie czynne były dwa parowozy, jednak w celu ograniczenia ich wykorzystania wybrane pociągi pasażerskie obsługiwano również wagonami motorowymi<sup>40</sup>.

Pomimo uruchomienia przewozów na kolei bogatyńskiej, w dalszym ciągu pozostawała nieuregulowana kwestia przekazania odcinka Bogatynia – Turoszów. Chodziło m.in. o uwagi PZPB Bogatynia do protokołu zdawczo-odbiorczego. Po interwencjach DOKP Wrocław sprawę zakończono na podstawie zarządzenia ministrów przemysłu lekkiego i kolei z dnia 23 VIII 1951 r., zgodnie z którym PZPB Bogatynia przekazały wspomniany odcinek PKP według stanu z 19 V 1951 r.<sup>41</sup>

---

<sup>37</sup> Elektryczna kolej wąskotorowa o szerokości toru 900 mm była wykorzystywana w kopalni odkrywkowej „Turów” do przewozu nadkładu i węgla brunatnego. Linię doprowadzono do brykietowni i elektrowni Hirschfelde. Od 1925 r. eksploatowano na niej lokomotywy elektryczne firmy Borsig, które po 1955 r. wymieniono na nowsze z zakładów Lokomotivbau Elektrotechnische Werke w Hennigsdorf. Ponadto w latach 50. XX w. wprowadzono nowe wagony towarowe produkowane przez Konstal w Chorzowie. Ostatecznie kolej zlikwidowano w latach 80. XX w. Szerzej na jej temat piszą: Krzysztof Zintel, *Wąskotorowe lokomotywy elektryczne na tor 900 mm w kopalniach węgla brunatnego*, „Świat Kolei”, 2003, 6, s. 30–35; Jerzy Jaros, *Historia górnictwa węglowego w Polsce Ludowej (1945–1970)*, Warszawa–Kraków 1973, s. 113–114, 165–166.

<sup>38</sup> AAN, MK, sygn. 452, Protokół z konferencji Naczelników Wydziałów Kolei Wąskotorowych w sprawie przyczyn niewykonania planu na rok 1951 i metod pracy na rok 1952, odbytej 9 II 1952 r. w Warszawie, k. 91.

<sup>39</sup> *Ibidem*, Pismo kierownika Samodzielnego Działu Kolei Wąskotorowych DOKP Wrocław do Dyrekcji Okręgu Kolei Państwowych we Wrocławiu w sprawie analizy wykonania planów w 1952 r., Wrocław 13 II 1952 r., k. 199–202.

<sup>40</sup> AAN, PKPG, sygn. 15327, Paszport produkcyjno-techniczny Parowozowni II kl. w Bogatyni za 1952 r., Bogatynia 3 I 1953 r., s. 69.

<sup>41</sup> AAN, MK, sygn. 136, Zarządzenie Ministrów: Przemysłu Lekkiego i Kolei z dnia 23 VIII 1951 r. w sprawie przekazania odcinka Bogatynia – Turoszów kolei wąskotorowej Bogatyńskiej, k. 47.



Il. 3. Dworzec kolei wąskotorowej w Bogatyni po jej uruchomieniu przez PKP. Ze zbiorów Piotra Werkowskiego.

<b>279 TUROSZÓW — BOGATYNIA — ŁĄKI</b>																		
Kolej wąskotorowa																		
6301	6303	6305	6307	6309	6311	6313	<i>Dyr. Wrocławska</i>					6302	6304	6306	6308	6310	6312	6314
2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3						2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	2, 3
4.34	—	6.45	—	14.15	16.30	18.12	0	o	<b>TUROSZÓW</b> .....p	4.24	5.57	—	13.43	16.12	17.50	—	—	—
4.41	—	6.52	—	14.22	16.37	18.19	4	o	Turoszów Kop. ....↑	4.18	5.51	p	13.37	16.06	17.44	p	—	—
4.50	4.22	7.11	12.11	14.41	16.46	18.38	6	o	<b>Bogatynia</b> .....↑	4.08	5.41	—	8.17	13.27	15.56	17.32	19.44	
—	4.28	7.17	12.17	14.47	—	18.44	8	o	Opolno Zdrój (p.o.)	—	5.26	—	8.12	13.12	15.41	—	19.39	
—	4.33	7.22	12.22	14.52	—	18.49	10	o	Rybaszewice (p.o.)	—	5.21	—	8.07	13.07	15.36	—	19.34	
—	4.38	7.27	12.27	14.57	—	18.54	13	o	Biedzych. (p.o.)..	—	5.16	—	8.02	13.02	15.31	—	19.29	
—	4.45	7.34	12.34	15.04	—	19.01	15	o	↓ Sieniawka .....	—	5.09	—	7.55	12.55	15.24	—	19.22	
—	p	p	p	p	—	p	18	p	<b>ŁĄKI</b> .....o	—	—	—	—	—	—	—	—	

Uwaga: Na odcinku Sieniawka—Łąki ruch pasażerski nie podjęty.

Il. 4. Pierwszy powojenny rozkład jazdy kolei bogatyńskiej obowiązujący latem 1951 r. Źródło: *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 20 maja 1951 r.*, Warszawa 1951.

Głównymi klientami Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej nadal pozostawały zakłady przemysłowe w Bogatyni oraz mieszkańcy okolicznych miejscowości dojeżdżający do miejsc pracy. W 1954 r. przewieziono nią 65 tys. ton towarów i 109,9 tys. pasażerów (przy założeniu zdolności przewozowych na 67 tys. ton towarów i 322 tys. pasażerów)<sup>42</sup>. Do realizacji zadań transportowych kolej

<sup>42</sup> AAN, Centralny Zarząd Kolei Dojazdowych (dalej: CZKD), sygn. 2, Wykaz zdolności przewozowej poszczególnych kolei dojazdowych, sporządzony na podstawie opracowań Komisji Międzyresortowej wg danych z 1954 r., k. 29.

posiadała kilka bocznic, które prowadziły do silosów KWB „Turów” i Bogatyńskich Zakładów Przetworów Owocowych, oraz trzy bocznice do oddziałów PZPB Bogatynia (numer 1, 2 i 4)<sup>43</sup>. Dostarczano nimi m.in.: węgiel brunatny, owoce (średnio 2 tys. t w okresie sierpień–grudzień), opakowania na przetwory (w tym 4 mln butelek) i odbierano gotowe produkty.

Uwzględniając bieżące zapotrzebowanie na przewozy i cykle naprawcze, zmieniał się stan taboru, dlatego też PKP prowadziło rotację pojazdów na terenie całego kraju. W 1953 r. kolej otrzymała trzeci parowóz, a liczba węglarek wzrosła do 44 sztuk. Odesłano jednak dwa wagony kryte. Natomiast w 1954 r. przydzielono parę wózków leśnych, a cztery węglarki przesłano na inne koleje. W kolejnym roku do Bogatyni trafiło kilka wagonów krytych. Ich liczba wzrosła do 23 sztuk. Z kolei do 39 sztuk zredukowano liczbę węglarek. W dalszym ciągu w rezerwie utrzymywano dwie lokomotywy spalinowe i jeden z dwóch posiadanych wagonów motorowych<sup>44</sup>. W wyniku rotacji różnych typów parowozów będących na wyposażeniu, głównie starszych konstrukcji, pod koniec lat 50. XX w. pojawiły się także lokomotywy serii Px48 produkcji krajowej.



Il. 5. Pracownicy kolei bogatyńskiej przy parowozie T3-1043. Lata 50. XX w. Ze zbiorów Stanisława Jarosza.

<sup>43</sup> Zbiory własne Autora, Mapka schematyczna Kolei Dojazdowych DOKP Wrocław – Kolej Bogatyńska, Nr Pss/59/56.

<sup>44</sup> AAN, PKPG, sygn. 15328, Parowozownia II kl. Kolei Wąskotorowych Bogatynia. Aktualizacja paszportu produkcyjno-technicznego (lata 1953–1955), s. 4–5, 7–8.

Rozpatrując zagadnienia komunikacji w powiecie zgorzeleckim w kontekście planu pięcioletniego (1956–1960), rozważano kilka wariantów dotyczących formy dalszej działalności Bogatyńskiej Kolei Dojazdowej. 17 VII 1956 r. w siedzibie Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bogatyni odbyło się posiedzenie Terenowej Komisji Koordynacji Przewozów, podczas którego przedstawiono trzy koncepcje dotyczące przyszłości kolei bogatyńskiej. Zakładały one<sup>45</sup>:

- przebudowę odcinka Turoszów – Bogatynia na kolej normalnotorową i likwidację kolei wąskotorowej pomiędzy Bogatynią i Sieniawką (miała ją zastąpić komunikacja autobusowa),
- przedłużenie kolei wąskotorowej o odcinek Sieniawka – Porajów,
- pozostawienie kolei wąskotorowej w stanie istniejącym.

Za przedłużeniem linii do Porajowa opowiadali się przedstawiciele kopalni „Turów”. Miejscowość była położona przy granicy z NRD, niecałe 2 km na południe od Sieniawki. Kopalnia wyremontowała tam wiele domów, w których zamieszkiwało 150 rodzin pracowników zakładu. W kolejnych latach liczbę tę planowano zwiększyć do 500. Porajów nie posiadał transportu publicznego, a jego mieszkańcy dochodzili do najbliższej stacji w Sieniawce. Przedłużenie linii kolejowej miało usprawnić także transport ponad 1000 t węgla deputatowego, który dotychczas dowożono do Porajowa transportem samochodowym. Zwracano również uwagę na konieczność utrzymania kolei wąskotorowej, którą codziennie dojeżdżało 457 osób do pracy w kopalni. Opinię o przedłużeniu linii do Porajowa podzielał przedstawiciel DOKP Wrocław, jednak sprawa ta wymagała przeprowadzenia wizji w terenie.

Za przebudową odcinka Turoszów – Bogatynia na linię normalnotorową wnioskowały m.in. Bogatyńskie Zakłady Bawełniane i Bogatyńskie Zakłady Przetworów Owocowych, argumentując to uszkodzeniami towarów podczas przeładunku na stacji w Turoszowie. Za takim rozwiązaniem opowiadała się także Gminna Spółdzielnia w Bogatyni, która z powodu przeładunku przewoziła towary własnym transportem samochodowym. Z kolei przedstawiciel PKP w Bogatyni proponował usprawnienie transportu towarów przez stację w Turoszowie poprzez wprowadzenie do ruchu transporterów do przewozu wagonów normalnotorowych<sup>46</sup>.

<sup>45</sup> AAN, CZKD, sygn. 2, Protokół z posiedzenia Terenowej Koordynacji Przewozów w dniu 17 VII 1956 r. w M.R.N. w Bogatyni pow. Zgorzelec, k. 234.

<sup>46</sup> Kolej bogatyńska posiadała na stanie sześć dwuosioowych rolboków do przewozu wagonów normalnotorowych, wyprodukowanych w 1914 r. Na PKP oznaczono je serią T i numerami od 77506 do 77511. Nie udało się ustalić, czy były one użytkowane. W latach 50. XX w. wagony



Podczas posiedzenia komisji przedstawiciel Komitetu Powiatowego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej zwracał uwagę na ujętą w planie pięcioletnim budowę elektrowni w Turoszowie, która miała zatrudniać ok. 3 tys. osób. Przewidywał, że wówczas kolej wąskotorowa okaże się niewystarczająca dla zaspokojenia wrażliwych potrzeb przewozowych. W związku z tym sugerował przebudowę na linię normalnotorową także odcinka Bogatynia – Sieniawka oraz uruchomienie komunikacji autobusowej do Porajowa i otwarcie stacji terenowej Polskiej Komunikacji Samochodowej (PKS) w Bogatyni. Wśród innych problemów komunikacyjnych zgłaszano konieczność zapewnienia przewozów z Markocic, a także usprawnienia dojazdów do Zgorzelca i dalej w kierunku Jeleniej Góry i Wrocławia.

Istotne argumenty zgłosił przedstawiciel Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego, który zauważył, że budowa elektrowni wpłynie na zwiększenie przewozów na kolei normalnotorowej, a węgiel do zakładu będzie dostarczany taśmociągiem. Wzrost masy towarowej na kolei wąskotorowej szacował na 10%, natomiast aktualne obłożenie na 60%. Zwracał także uwagę na fakt, że powiat zgorzelecki nie został zbadany pod kątem geologicznym, a odkrycie nowych pokładów złóż mogłoby wymusić konieczność zmiany przebiegu linii kolejowych. W związku z tym przebudowa linii wąskotorowej na normalnotorową nie była w najbliższym czasie uzasadniona.

We wnioskach końcowych z posiedzenia komisji stwierdzono, że ze względu na inne potrzeby powiatu i województwa w najbliższym planie pięcioletnim przebudowa linii na tor normalny, której koszty oszacowano na 12 mln zł, nie zostanie zrealizowana. Usprawnienie komunikacji miało jednak nastąpić poprzez: dostarczenie 10 transporterów w celu wyeliminowania przeładunku na stacji w Turoszowie; zakupienie wagi wagonowej dla stacji Turoszów lub Bogatynia; zastosowanie odpowiednich opakowań dla ładunków drobnicowych (w celu zmniejszenia uszkodzeń przy przeładunku); lepsze skomunikowanie pociągów w kierunku Zgorzelca, Wrocławia i Jeleniej Góry; uruchomienie oddziału terenowego PKS w Bogatyni, realizującego kursy do Markocic i Zgorzelca; remonty dróg kołowych. Ponadto DOKP Wrocław miało przygotować wniosek do Ministerstwa Komunikacji w sprawie przedłużenia linii do Porajowa. Większość postulatów planowano zrealizować jeszcze w 1956 r.<sup>47</sup>

---

przesłano na kolej wrocławską, gdzie złomowano je w grudniu 1964 r., zob. *Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894–1991*, red. Michał Jerczyński, Poznań 2010, s. 314, 463.

<sup>47</sup> AAN, CZKD, sygn. 2, k. 234–238.

Ruch pociągów na kolei bogatyńskiej stopniowo wzrastał. Przykładowo, latem 1958 r. na linii Turoszów Wąsk. – Bogatynia uruchamiano siedem par pociągów. Cztery z nich prowadzono trakcją parową, natomiast pozostałe obsługiwały wagony motorowe. Na odcinku Bogatynia – Sieniawka kursowało osiem par pociągów. Aż siedem z nich obsługiwały wagony motorowe. W rozkładzie jazdy obowiązującym latem 1959 r. kursowanie uległo pewnym zmianom. Przede wszystkim otwarto odcinek Bogatynia – Markocice o długości 3 km. Było to zapewne efektem zgłaszanego w 1956 r. zapotrzebowania na zapewnienie komunikacji z tej miejscowości. Na nowym odcinku wprowadzono cztery pary pociągów motorowych. Kursowanie na linii Turoszów Wąsk. – Bogatynia ograniczono do sześciu par pociągów, z których trzy obsługiwano wagonami motorowymi. Natomiast do dziesięciu par zwiększyła się liczba połączeń z Bogatyni do Sieniawki (ze względu na wykorzystanie wagonów motorowych na odcinku do Markocic obsługę połowy kursów do Sieniawki przejęły składy prowadzone trakcją parową)<sup>48</sup>.



Il. 6. Wagon motorowy mija zabudowania Bogatyni, przejeżdżając przez ul. 1 Maja. Lata 50. XX w. Ze zbiorów Łukasza Kamińskiego.

<sup>48</sup> *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 1 czerwca 1958 r.*, Warszawa 1958; *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 31 maja 1959 r.*, Warszawa 1959.

Z dniem 1 VII 1959 r. zlikwidowano Zarząd Kolei Dojazdowych DOKP Wrocław, pod który podlegały koleje bogatyńska i wrocławska. Bogatyńską Kolej Dojazdową podporządkowano odpowiednim służbom kolei normalnotorowych wrocławskiego DOKP, które sprawowały odtąd bezpośrednie kierownictwo i nadzór nad działalnością jednostek organizacyjnych kolei wąskotorowej. Jednocześnie dla kolei bogatyńskiej wprowadzono zwierzchni nadzór Centralnego Zarządu Kolei Dojazdowych<sup>49</sup>. Fakt ten miał wpływ na marginalizowanie znaczenia tej kolei w ramach centralnego zarządzania. W marcu 1959 r., podczas konsultacji w DOKP Poznań, uznano, że tamtejszy Zarząd Kolei Dojazdowych może przejąć zarówno kolej wrocławską, jak i bogatyńską, do czego jednak nie doszło (ostatecznie przejęta została jedynie kolej wrocławska)<sup>50</sup>.

W kolejnych latach pojawiły się także inne czynniki wpływające na spadek znaczenia kolei bogatyńskiej. Wśród nich należy wspomnieć o zarządzeniach dotyczących podziału usług transportowych pomiędzy kolej i komunikację samochodową<sup>51</sup>. Autobusy zamiast uzupełniać przewozy kolejowe, zaczęły dominować na części linii znaczenia lokalnego, a zwiększenie częstotliwości ich kursowania umożliwiła m.in. poprawa stanu sukcesywnie remontowanych dróg w okolicach Bogatyni. Ponadto, jak już wspomniano, pod koniec lat 50. XX w. rozważano rozbiórkę kolei i zastąpienie odcinka Bogatynia – Turosszów linią normalnotorową. Znaczący wpływ na sytuację kolei miała również decyzja Rady Ministrów z 1958 r. o budowie kombinatu górnico-energetycznego, którego działalność oparta była na wydobywaniu i wykorzystaniu do produkcji energii węgla brunatnego. Zaplanowane zostało powiększenie odkrywki Turów I, a także powstanie elektrowni i odkrywki Turów II, która miała objąć część torowiska kolei wąskotorowej<sup>52</sup>. Jednocześnie ruszyły prace nad przedłużeniem linii normalnotorowej z Turosszowa do Bogatyni, której nie udało się jednak doprowadzić w głąb miasta ze względu na jego ciasną zabudowę. Zaprojektowany odcinek normalnotorowy dwukrotnie przecinał linię kolei wąskotorowej, dlatego w 1960 r. zawieszono przewozy z Turosszowa do Bogatyni Wąsk. Ukończone połączenie normalnotorowe otwarto wraz z nowym rozkładem jazdy, ważnym od 28 V 1961 r. W tym czasie na kolei

---

<sup>49</sup> Zarządzenie Ministra Komunikacji Nr 103 z dnia 3 VI 1959 r. w sprawie zniesienia zarządu kolei dojazdowych we Wrocławiu, „Biuletyn Ministerstwa Komunikacji” 1959, 18, poz. 134, s. 188.

<sup>50</sup> *Wrocławska Kolej Wąskotorowa*, s. 200.

<sup>51</sup> Uchwała nr 415 Rady Ministrów z 6 X 1959 r. w sprawie podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem kolejowym i transportem samochodowym, „Monitor Polski” 1959, 96, poz. 508.

<sup>52</sup> Bena, *Polskie Górne Łużyce*, s. 452–453.

wąskotorowej uruchamiano jeszcze pociągi na odcinkach z Bogatyni do Markocice (cztery pary) i Sieniawki (11 par)<sup>53</sup>.

Zgodnie z zarządzeniem ministra komunikacji z dniem 1 VII 1961 r. zamknięte zostały stacje i przystanki na liniach Bogatynia – Sieniawka i Bogatynia – Markocice. Przewóz pasażerów realizowany przez Bogatyńską Kolej Dojazdową przekazano przedsiębiorstwu PKS we Wrocławiu<sup>54</sup>. Jako ciekawostkę warto odnotować, że w 1961 r. przejazd kolei wąskotorowej utrwalono podczas nagrań do filmu *Złoto*<sup>55</sup>. Rozbiórka kolei wąskotorowej zakończyła się w 1964 r. Wcześniej partiami wywożono z niej tabor. Prace przy załadunku i rozładunku taboru wąskotorowego prowadziła załoga pociągu ratunkowego kolei normalnotorowej Parowozowni I kl. w Węglińcu. Przykładowo, 22 IV 1961 r. przywiozła ona na kolej parowóz Tx4-1392, a inny załadowała do wywiezienia. Po raz kolejny pociąg ratunkowy pracował w Bogatyni w dniach 20–21 X 1961 r. Przeprowadzono wówczas załadunek parowozu T3-1043 wraz z tendrem. W kolejnym etapie, na podstawie polecenia Zarządu Trakcji DOKP Wrocław z 28 X 1961 r., wywieziono wagony. W dniach 29–30 X 1961 r. na platformy normalnotorowe załadowano sześć wąskotorowych wagonów osobowych, a dzień później kolejnych dziewięć. Ostatni raz pociąg ratunkowy został użyty do wywożenia taboru kolei bogatyńskiej w dniach 28–29 VII 1962 r. Z parowozowni przeciągnięto parowóz Tx4-1392, który załadowano na wagon normalnotorowy<sup>56</sup>.

Po likwidacji kolei bogatyńskiej dworzec i równię stacyjną przekształcono w plac manewrowy i siedzibę PKS. Do dziś zachowało się kilka śladów po dawnej kolei. Wśród nich warto wymienić budynek dworca, rampę przeładunkową i most kolejowy nad rzeką Miedzianką, który obecnie jest wykorzystywany jako kładka dla pieszych.

<sup>53</sup> *Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny od 28 maja 1961 r.*, Warszawa 1961.

<sup>54</sup> Zarządzenie Ministra Komunikacji z 8 VI 1961 r. w sprawie zamknięcia stacji i przystanków osobowych na odcinkach Bogatyńskiej kolei dojazdowej Bogatynia – Sieniawka i Bogatynia – Markocice oraz przejścia zadań transportu kolejowego na tych odcinkach przez transport samochodowy PKS, „Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych”, 1961, nr 12, poz. 81, s. 207.

<sup>55</sup> Premiera filmu odbyła się w październiku 1962 r. Wiadomo, że po zakończeniu zdjęć na planie, w drodze powrotnej do Bogatyni doszło do wykolejenia parowozu.

<sup>56</sup> Pismo Oddziału Trakcji w Legnicy do Parowozowni I kl. Węglińiec w sprawie załadunku wagonów wąskotorowych, Legnica 3 XI 1961 r. i książka pociągu ratunkowego z 1961 r., zob. Szklarek, *Saksońska Kolej Wąskotorowa*, s. 83–89.



Il. 7. Most kolejowy nad rzeką Miedzianą w Bogatyni. Obecnie kładka dla pieszych. 20 X 2021 r. Fot. Paweł Jakuboszczak.



Il. 8. Dawny budynek dworca kolei wąskotorowej w Bogatyni. 20 X 2021 r. Fot. Paweł Jakuboszczak.



Il. 9. Parowóz T3-1043 dawnej kolei węglowej zachowany w muzeum w Sochaczewie. 5 XI 2021 r. Fot. Paweł Jakuboszczak.

Jak już wspomniano, Bogatyńska Kolej Dojazdowa nie była pierwszą koleją (z powstałych w wyniku podziału Saksońskiej Kolei Wąskotorowej), na której udało się uruchomić przewozy w okresie powojennym. Znacznie wcześniej nastąpiło to na odcinkach czeskim i niemieckim.

### **Dalsze losy linii po stronie czeskiej i niemieckiej**

W wyniku podziału linii w 1945 r. Czechosłowacja otrzymała odcinek Hermanice – Frýdlant, natomiast na terenie Radzieckiej Strefy Okupacyjnej w Niemczech pozostał odcinek z Żytawy do granicy na Nysie Łużyckiej. Poza tym w NRD znalazły się linie wąskotorowe Żytawa – Bersdorf – Jonsdorf i Bersdorf – Oybin, uruchomione w 1890 r. przez firmę Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft. Na odcinku z Żytawy do posterunku odgałęźnego przy moście na Nysie (Neißebrücke) wykorzystywały one fragment linii w kierunku Bogatyni. To właśnie na odcinkach do Jonsdorfu i Oyбина w maju 1945 r. zostały uruchomione przewozy pod zarządem Deutsche Reichsbahn. Niestety kolei nie ominęły reparacje wojenne. W niedługim czasie po wznowieniu ruchu Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich wywiózł

z niej większość parowozów. Należy dodać, że do prowadzenia przewozów wykorzystywano także krótki odcinek od posterunku odgałęźnego przy moście na Nysie w kierunku granicy, który po rozbiórce w 1945 r. kończył się w km 1,84. Eksploatowano go jako bocznice do rzeźni do lutego 1961 r., a następnie zlikwidowano. Do sierpnia 1998 r. zachował się jeszcze budynek przy posterunku odgałęźnym, który został wówczas wyburzony. Pod koniec lat 80. XX w. rozważano zamknięcie kolei, jednak w wyniku rozmów środowisk zaangażowanych w jej zachowanie z Ministerstwem Kultury dostrzeżono jej znaczenie dla rozwoju kulturalno-historycznego regionu. W 1994 r. powołano spółkę Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft, która z początkiem grudnia 1996 r. przejęła majątek kolei. Do chwili obecnej realizuje ona rozkładowy ruch pociągów turystycznych, prowadzonych trakcją parową<sup>57</sup>.



Il. 10. Skład towarowy z parowozem 99 1757-6 na stacji w Żytawie. 15 VIII 2018 r. Fot. Piotr Wojciechowski.

Natomiast prowadzenie przewozów na odcinku Frýdlant – Hermanice przejęły pod koniec czerwca 1945 r. Československé státní dráhy. Jednak w wyniku przeprowadzonych badań rentowności linii kolejowych w kraju, z dniem 23 IX 1947 r. obsługę ruchu pasażerskiego przekazano komunikacji autobusowej. W 1951 r. linia została uznana za niepubliczną i funkcjonowała w ramach kamieniołomów

<sup>57</sup> Izydorczak, *Dzieje kolei wąskotorowych*, s. 98–99; Preuß, *Alles über Schmalspurbahnen*, s. 92; Ryszard Russak, *Kolej Zittau – Oybin – Jonsdorf*, „Świat Kolei”, 2001, 2, s. 26–28.

w Hermanicach na zasadach bocznicy kolejowej. Mieszkańcy okolicznych miejscowości domagali się jednak wznowienia ruchu pasażerskiego. Decyzja o jego przywróceniu zapadła w marcu 1957 r. Przystąpiono wówczas do niezbędnych prac remontowych. Ruch pociągów pasażerskich rozpoczęto 14 VII 1957 r. W dalszym ciągu realizowano także przewozy towarowe, lecz w kolejnych latach odnotowano ich spadek. Ostatecznie zawieszono je 13 VI 1964 r. W połowie lat 60. XX w. wprowadzono do ruchu nowe wagony osobowe. Pomimo to zainteresowanie przewozami było coraz mniejsze. Pogarszał się także stan torowisk. W związku z tym 13 I 1976 r. zawieszono również kursy pasażerskie, a w ich miejsce wprowadzono autobusy. W 1984 r. ogłoszono zamknięcie linii, a w latach 1996–1997 przeprowadzono jej rozbiórkę. Po pewnym czasie od momentu likwidacji, w 2004 r. powstał klub miłośników kolei, którzy postawili sobie za cel częściową rewitalizację linii. Jednym z efektów działalności było otwarcie muzeum kolei we Frydlancie w 2008 r. Obecnie prowadzone są prace nad odbudową torów na stacji Frýdlant<sup>58</sup>. Wśród wielu pozostałości po linii w dalszym ciągu można zobaczyć zabudowania stacji w Hermanicach, znajdującej się tuż za obecną granicą polsko-czeską. Zachowały się ruiny budynku dworca, parowozowni i magazynu towarowego.



Il. 11. Ruiny budynku dworca na stacji granicznej w Hermanicach. 20 X 2021 r. Fot. Paweł Jakuboszczak.

<sup>58</sup> Rettig, *Eisenbahnen*, s. 74–75.



## Podsumowanie

Konsekwencje II wojny światowej wpłynęły destabilizująco na działalność linii wąskotorowej Żytawa – Hermanice – Frýdlant, przerywając dotychczasową formę działalności przewozowej. W wyniku zmiany granic i podziału linii pomiędzy trzy państwa najdłuższy odcinek przypadający Polsce został pozbawiony większości taboru i stacji stycznych z koleją normalnotorową. Napięta sytuacja polityczna dotycząca ostatecznego kształtu granicy polsko-czechosłowackiej i rozbiórka części linii na granicy polsko-niemieckiej wpłynęły na niewznowienie przewozów międzynarodowych. W nowej rzeczywistości poszczególne odcinki napotykały liczne trudności. W przypadku polskiej części konieczna była reorganizacja linii poprzez jej połączenie z koleją węglową, przedłużoną do nowo powstałej stacji normalnotorowej w Turowszowie. W pierwszym okresie jej działalności trudności w bieżącej eksploatacji powodowało m.in. skrzyżowanie torów z koleją elektryczną kopalni „Turów”. Kolejnym zagrożeniem dla funkcjonowania linii były plany przebudowy odcinka do Bogatyni na normalnotorowy oraz tendencja do przekazywania przewozów z nierentownych tras na rzecz PKS. Kres działalności kolei bogatyńskiej położyły plany rozbudowy KWB „Turów”, której odkrywka w kolejnych dekadach pochłonięła miejscowości, przez które przebiegała. Na sytuację odcinka czeskiego, na którym kilkakrotnie ograniczano i wstrzymywano przewozy, wpłynęła głównie kwestia rentowności. Istotnym problemem był także zły stan infrastruktury torowej. Najwięcej szczęścia miał krótki odcinek pozostały na terenie Niemiec. Do dziś zachował się tam fragment linii z Żytawy do dawnego posterunku odgałęźnego przy moście na Nysie, stanowiący fragment popularnej kolei muzealnej.

## BIBLIOGRAFIA

Archiwum Akt Nowych w Warszawie

Ministerstwo Finansów w Warszawie, sygn. 2336.

Ministerstwo Kolei w Warszawie, sygn. 136.

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 15327, 15328.

Centralny Zarząd Kolei Dojazdowych, sygn. 2.

Ministerstwo Kolei w Warszawie, sygn. 452.

Archiwum Państwowe w Łodzi

Centralny Zarząd Przemysłu Bawełnianego w Łodzi, sygn. 4142.

„Biuletyn Ministerstwa Komunikacji”, 1959.

- „Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych”, 1961.
- „Monitor Polski”, 1947; 1959.
- „Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder” 1899.
- Urzędowe rozkłady jazdy pociągów z lat: 1951, 1958–1959, 1961.
- Bena Waldemar, *Polskie Górne Łużyce. Przyroda – historia – zabytki*, Zgorzelec 2003.
- Iwanek Marian, Orłowska Elżbieta, *Bogatynia i okolice. Zarys dziejów*, Jelenia Góra 1994.
- Izydorczak Michał, *Dzieje kolei wąskotorowych na Dolnym Śląsku*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. Dawid Keller, Rybnik 2012, s. 97–99.
- Jaros Jerzy, *Historia górnictwa węglowego w Polsce Ludowej (1945–1970)*, Warszawa–Kraków 1973.
- Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.
- Preuß Reiner, *Alles über Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Stuttgart 2012.
- Preuß Reiner, Preuß Erich, *Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Berlin 1980.
- Rettig Wilfried, *Eisenbahnen im Dreiländereck Ostachsen (D)/Niederschlesien (PL)/Nordböhmen (CZ)*, Bd. 2: *Neben-, Klein- und Schmalspurbahnen, Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, Bahnpost*, Freiburg 2011.
- Russak Ryszard, *Kolej Zittau – Oybin – Jonsdorf*, „Świat Kolei” 2001, 2, s. 26–28.
- Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894–1991*, red. Michał Jerczyński, Poznań 2010.
- Słownik geografii turystycznej Sudetów. Pogórze Izerskie*, t. 1: *A–Ł*, red. Marek Staffa, Wrocław 2003.
- Szklarek Zbigniew, *Saksońska Kolej Wąskotorowa w Bogatyni*, Bogatynia 2014.
- Szpotkański Adam, *Kotlina Turosszowska. Monografia miasta i gminy Bogatynia w okresie 1945–2010*, Legnica 2019.
- Taylor Zbigniew, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.
- Zintel Krzysztof, *Wąskotorowe lokomotywy elektryczne na tor 900 mm w kopalniach węgla brunatnego*, „Świat Kolei”, 2003, 6, s. 30–35.

## SUMMARY

The origins of the narrow-gauge railway from Żytawa (Zittau) via Bogatynia to Marokocice date back to the end of the 19<sup>th</sup> century. This railway route, then entirely within the boundaries of Saxony, was opened in 1884. As a result of an agreement between Germany and Austro-Hungary from 1900, a section to Frýdlant with a border station in Hermanice (Heřmanice) was put into use. The article presents the functioning of Bogatynia Local Railway, which came into being through the division of Saxon Narrow-Gauge Railway (Sächsische Schmalspurbahn Zittau – Hermsdorf) as a result of border changes following World War II. The new territorial division caused creation of three separate railway lines within the borders of Czechoslovakia, German Democratic Republic (until 1949 – Soviet Occupation Zone of Germany) and Poland. The cross-border rail traffic between Germany

and Czechoslovakia did not use these lines anymore. Furthermore, in the first postwar years, the part of the former Saxon Narrow-Gauge Railway within the borders of Poland was not used for, i.a., the following reasons: lack of connection with the railway system in the rest of the country, sparse settlement in the villages and town near the route, and high cost of renovation considered together with expected unprofitability. On top of that, in the so-called Żytawa Bulge (literally in Polish: Żytawa Sack/Bag), a reorganization of the region was underway and the borders were still being negotiated. In new geopolitical circumstances, the Bogatynia Local Railway was not launched until 1951, after a connection with the narrow-gauge railway line for coal transport to Turoszów had been established – a normal-gauge link to Turoszów had also been built. The Turoszów – Bogatynia – Sieniawka route was in use then. A few years later, in 1959, the section to Markocice was also reactivated. However, the functioning of the Bogatynia Local Railway was marred with various problems – for example, the traffic regulation at the crossing with the electric railway servicing the Turów Coal Mine proved to be a challenge. A serious risk for the existence of the discussed railway were also plans to convert the section to Bogatynia into a standard-gauge railroad, as well as a tendency to replace the unprofitable railway lines with bus links operated by the Polish Motor Transport Company (PKS). The factors presented above, together with plans to expand the size of the mine (which meant that some section of the railroad would have been dismantled) led to the closure of Bogatynia Local Railway in 1961. The Bogatynia–Turoszów section was then replaced with a standard-gauge link.

#### O AUTORZE

Paweł Jakuboszczak – absolwent dziedzictwa kultury materialnej i historii na Wydziale Nauk Historycznych i Pedagogicznych Uniwersytetu Wrocławskiego, asystent muzealny w Muzeum Piaseczna (w organizacji). Regionalista i społecznik, popularyzator dziejów Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej, autor opracowań o tematyce historyczno-kolejowej. Adres e-mail: [jakuboszczak.p@wp.pl](mailto:jakuboszczak.p@wp.pl)

