

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

MAREK KONSTANKIEWICZ
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6526-6908>
marek.konstankiewicz@mail.umcs.pl

Przekształcenia sieci kolejowej województwa lubelskiego

Transformations of the Railway Network of the Lublin Voivodeship

ABSTRAKT

Artykuł dotyczy przekształceń sieci kolejowej, rozumianej jako odcinki linii kolejowych oraz stacje (węzły), gdzie linie te łączą się ze sobą. Tekst obejmuje obszar współczesnego (w granicach od 1999 roku) województwa lubelskiego, ale w niezbędnym zakresie uwzględnia stacje położone na skrajach województw lub państw sąsiednich. Od drugiej połowy XIX wieku po dziś dzień linie kolejowe budowano, modernizowano, ale też likwidowano. Tekst stanowi próbę usystematyzowania faktografii dotyczącej takich przekształceń w województwie lubelskim na tle tych zjawisk zachodzących szerszej w skali.

Słowa kluczowe: historia kolei; sieć kolejowa; województwo lubelskie

Problematyka funkcjonowania i roli kolejnictwa jako środka transportu będącego istotnym elementem życia gospodarczego i społecznego może stanowić przedmiot dociekań sam w sobie, ale jest też ważnym tłem dla rozważań z zakresu historii politycznej, wojskowej, gospodarczej czy społecznej, również czynionych z perspektywy regionalnej lub lokalnej. Jednym z istotniejszych dla dziejów kolejnictwa jest aspekt przestrzenny, związany z pojęciem sieci kolejowej, rozumianej jako ogół odcinków linii kolejowych oraz tych stacji i posterunków (węzłów), gdzie te pierwsze łączą się ze sobą. Procesy przekształceń sieci kolejowej obejmują jej budowę i rozbudowę o kolejne połączenia, ale też jej regres (zawieszanie ruchu, fizyczna likwidacja elementów infrastruktury) oraz zmiany parametrów, choćby takich jak szerokości toru, elektryfikacja czy przebudowa linii jednotorowych na dwutorowe lub odwrotnie.

Doniosłym czynnikiem kształtującym rolę kolei jako środka transportu ludzi i ładunków jest jej dostępność poprzez istnienie i takie a nie inne rozmieszczenie takich punktów jak stacje, przystanki czy bocznice, przy pomocy których można skorzystać ze świadczonej przez nią usług przewozowych. W tym kontekście ważnym zagadnieniem jest współistnienie kolei z innymi rodzajami transportu (początkowo konnym i wodnym, później samochodowym). Obsługa złożonej infrastruktury kolejowej powoduje powstawanie zarówno małych stacji i posturków, jak i dużych stacji węzłowych, wraz z np. lokomotywniami, warsztatami, czy siedzibami administracji kolejowej, co przekłada się na istnienie zarówno małych jak i bardzo dużych skupisk personelu kolejowego.

Wszystkie zjawiska związane z istnieniem i funkcjonowaniem kolejnictwa są elementami istotnymi dla wielu aspektów przeszłości budzącej zainteresowanie historyków. Wiele z nich jest ściśle powiązanych z rozmieszczeniem przestrzennym infrastruktury, a tym samym z przekształceniami sieci kolejowej, mającymi swoją wewnętrzną dynamikę oraz liczne zewnętrzne uwarunkowania. Niniejszy tekst będzie próbą usystematyzowania faktografii tego dotyczącej i ukazania jej na tle ogólnych tendencji przekształceń sieci kolejowych w odniesieniu do obszar współczesnego (w granicach od 1999 roku) województwa lubelskiego. W poniższych rozważaniach w niezbędnym zakresie uwzględniono stacje węzłowe, położone na skrajach województw lub państw ościennych, takie jak Rozwadów, Rawa Ruska czy Brześć.

Na stan badań w tym zakresie składają się niezbyt liczne publikacje, traktujące te zagadnienia dość fragmentarycznie, o różnym stopniu szczegółowości i reprezentujące różny poziom warsztatu historycznego. W tekście zrezygnowano z podawania dat dziennych takich wydarzeń jak otwarci lub zamknięcie linii kolejowej, gdyż w tym zakresie występują niekiedy pewne rozbieżności w literaturze, wynikające zapewne z przyjmowania różnych kryteriów klasyfikacji badanych zjawisk, na pewno wymagające szczegółowej analizy źródeł.

Dla potrzeb analizy przekształceń przestrzennych sieci kolejowej Polski została opracowana¹ i jest dość powszechnie przyjmowana w piśmiennictwie następująca periodyzacja tego zjawiska:

- okres budowy głównych połączeń do około 1880 roku;
- okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych od około 1880 roku do wybuchu I wojny światowej;
- okres I wojny światowej;
- lata 1918–1939;
- okres II wojny światowej;
- okres od 1945 roku do około 1989 roku;
- okres współczesnego regresu sieci.

¹ T. Lijewski, S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, s. 4; Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007, s. 25–26.

W nowszej literaturze zaproponowano wyróżnienie jeszcze jednego okresu – wyhamowania procesów destrukcyjnych i stopniowej reaktywacji połączeń oraz modernizacji sieci (rozpoczynającego się około 2006 roku i trwającego do dzisiaj)². Powyższa periodyzacja, z uwzględnieniem trendów obserwowanych w pierwszych dekadach XXI wieku została zastosowana w niniejszym tekście.

Pierwszym okresem tworzenia się sieci kolejowej jest czas budowy głównych połączeń, kończący się około roku 1880, choć na interesującym nas obszarze zaboru rosyjskiego trwał on nieco dłużej niż w Prusach czy Austrii. Drugą istotną odmiennością tego terenu było stosowanie innej szerokości toru podstawowej sieci kolejowej. Zamiast szerokości normalnej (1435 mm), w Królestwie Polskim na wschód od Wisły oraz w Rosji był to tor szeroki (1524 mm). Powstające wtedy linie kolejowe były budowane głównie przez kapitał prywatny, stąd dla ich przebiegu duże, choć też nie wyłączne, znaczenie miały względów gospodarcze.

Pojawienie się komunikacji kolejowej na interesującym nas obszarze związane jest z budową linii z Warszawy (właściwie prawobrzeżnej Pragi) do Terespoła, którą eksploatowało Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej. Odcinek Warszawa–Łuków (116 km) otwarto w 1866 roku, a Łuków–Terespol (88 km) w roku następnym. W 1870 roku powstało połączenie Terespoła z Brześciem, a za jego pośrednictwem m.in. z Koleją Moskiewsko-Brzeską, co tworzyło ciąg transportowy od Warszawy aż po Moskwę. Odgrywał on dużą rolę w przewozach ładunków z Królestwa Polskiego, a także z zagranicy w głąb cesarstwa, czego wyrazem było dobudowanie z czasem drugiego toru tej linii³.

Druga chronologicznie i kluczowa dla sytuacji komunikacyjnej samego Lublina była inwestycja Towarzystwa Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej. Zasadniczo składała się ona z otwartej w 1877 roku linii Mława–Warszawa–Lublin–Chełm–Kowel (łącznie 456 km) oraz połączenia Łuków–Dęblin (62 km) otwartego w 1876 roku. Z założenia miała ona służyć przewozom zboża z Wołynia w kierunku Gdańska (za pośrednictwem położonej w Prusach linii Kolei Malborsko-Mławskiej), choć w praktyce poważną konkurencją okazało się połączenie przez Kijów, Brześć i Grajowo. Nie można pominąć jej znaczenia militarnego, wynikające z połączenia twierdz w Modlinie (Nowogeorgiewsku),

² M. Jerczyński, *Zabytki architektury i techniki kolejowej. Typologia, zasoby, stan zachowania, rekomendacje*, Łódź 2024, s. 6–7. W tej publikacji znajduje się propozycja bardziej szczegółowego podziału stworzonego dla potrzeb inwentaryzacji terenowej zabytków kolejowych.

³ F. Filipek, *Budowa i eksploatacja Warszawsko-Terespolskiej Drogi Żelaznej (1867–1880)*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 51, 56–57, 73–79; R. Kowalczyk, *Gospodarcze aspekty rozwoju kolejnictwa w Królestwie Polskim do 1914 r.*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2009, nr 2, s. 39; S. Sztolcman, *Koleje odziedziczone przez Polskę w b. zaborze rosyjskim*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 374.

Warszawie i Dęblinie (Iwangorodzie) z twierdzą w Brześciu i zapleczem w głębi imperium⁴.

Ostateczne ukształtowanie głównych połączeń kolejowych istotnych dla Lubelszczyzny nastąpiło w 1885 roku wraz z otwarciem odcinka Dęblin–Radom, będącego fragmentem połączenia w kierunku Dąbrowy zbudowanego przez Towarzystwo Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej (o całkowitej długości 301 km), wraz z odgałęzieniami w kierunku Ostrowca Świętokrzyskiego i Kolušek. Choć była to linia niemal w całości położona po za interesującym nas obszarem, to odegrała dla niego dużą rolę zapewniając dowóz węgla i wyrobów hutniczych z Zagłębia Dąbrowskiego, co wpłynęło na rozwój przemysłu na Lubelszczyźnie a zwłaszcza w samym Lublinie⁵.

W pierwszym okresie rozwoju sieci kolejowej w regionie lubelskim zrealizowano trzy inwestycje motywowane potrzebami ogólnokrajowymi (zarówno w sensie Królestwa Polskiego, jak i Rosji). Okazały się one również istotne dla Lubelszczyzny, zapewniając dostęp do transportu kolejowego miejscowościom położonym w ówczesnych powiatach lubelskim, chełmskim i puławskim oraz łukowskim, bialskim i radzyńskim. Możliwość dowozu węgla i innych surowców wpłynęła na rozwój przemysłu w samym Lublinie, czy na ternie ówczesnej guberni (w szczególności powstanie cukrowni)⁶, a komunikacja pasażerska z Warszawą miała zapewne wpływ na rozwój uzdrowiska w Nałęczowie.

Drugi wyróżniany w literaturze okres rozwoju sieci kolejowej, trwający od około 1880 roku do wybuchu I wojny światowej, charakteryzował się budową linii drugorzędnych i lokalnych (także wąskotorowych), zagęszczających siatkę połączeń i zapewniających dostęp do transportu kolejowego mniejszym miejscowościom. W zaborze rosyjskim faza ta zaczęła się z pewnym opóźnieniem i miała dużo mniejszą niż w Prusach czy Austrii intensywność, m.in. na Lubelszczyźnie została zdominowana przez realizację celów militarnych. To ostatnie przejawiało się z jednej strony w całkowitym zablokowaniu inwestycji na obszarach wzdłuż granicy z Austrią, a z drugiej w budowie linii słabo nawiązujących do sieci osadniczej, w ograniczonym stopniu obsługujących tereny przez który przebiegały za to często dwutorowych. Na Lubelszczyźnie powstały dwa tego rodzaju połączenia. W 1887 roku otwarto linię Brześć–Chełm (113 km), na której drugi tor

⁴ R. Kowalczyk, *op. cit.*, s. 44; P. Styk, *Kolej Nadwiślańska 1874–1877. Techniczne, społeczne i gospodarcze problemy wielkiej inwestycji*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1997, nr 2, s. 188, 192; S. Sztolcman, *op. cit.*, s. 374.

⁵ R. Kowalczyk, *op. cit.*, s. 44.

⁶ W. Zuziak, *Droga Nadwiślańska w latach 1874–1898*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych...*, s. 120–123. O zmianach układu przestrzennego miasta po wybudowaniu kolei zob. D. Kociuba, *Lublin. Rozwój przestrzenny i funkcjonalny od średniowiecza do współczesności*, Toruń 2011, s. 217.

dobudowano w 1895 roku. Podobny charakter miała otwarta w 1893 roku, również dwutorowa, linia Łuków–Lublin (109 km)⁷.

Dla późniejszych okresów przekształceń sieci kolejowej ważne są też procesy przemiany zachodzące w tym okresie w sąsiadujących z Lubelszczyzną częściami austriackiej Galicji. Najpierw w 1884 roku otwarto linię o charakterze lokalnym Jarosław-Sokal⁸. W 1886 roku położona na niej Rawa Ruska uzyskała bezpośrednie połączenie ze Lwowem, a w kolejnym roku powstała linia Rawa Ruska–Bełżec, w zamyśle – wtedy niezrealizowanym – mająca być wraz z wcześniejszym odcinkiem transgranicznym połączeniem austriacko-rosyjskim⁹. Również w 1887 roku do położonego w pobliżu granicy Rozwadowa doprowadzono linię kolejową, również o charakterze lokalnym z Dębicy, którą w 1900 roku przedłużono w kierunku południowo-wschodnim do Przeworska¹⁰.

Okres uzupełnienia sieci kolejowej o połączenia lokalne charakteryzuje się powstawaniem również linii wąskotorowych (czyli o szerokości toru mniejszej niż 1435 mm). W regionie lubelskim nie powstały żadne takie koleje użytku publicznego, natomiast takowe budowano na potrzeby przemysłu cukrowniczego. Za najstarszą uznaje się kolej konną cukrowni w Kijanach (1888), po której uruchomiono takie koleje obsługujące cukrownie Zagłoba i Opole. W 1901 roku powstała kolej o trakcji parowej w cukrowni Nieledeu i konna w cukrowni Poturzyn, zaś rok później o trakcji parowej w cukrowni Mircze. W latach 1907–1912 całą sieć kolei o trakcji parowej zbudowała Ordynacja Zamojska (linie Płoskie-Górecko z odgałęzzeniami do cukrowni Klemensów i do Zwierzyńca), w podobnym czasie inwestycje poczyniły również cukrownie Garbów, Milejów i Wożuczyn. Wszystkie te linie posiadały tory o szerokości 600 lub 750 mm – ta ostatnia zgodna z przyjętą dla kolei polowych armii rosyjskiej. Głównym zadaniem tych kolei był dowóz do cukrowni buraków cukrowych, ale także drewna opałowego. Istotne znaczenie gospodarcze tych kolei uwidoczniło się we wzroście produkcji cukru w zlokalizowanych na Lubelszczyźnie zakładach¹¹.

Do wybuchu I wojny światowej w regionie lubelskim dostęp do komunikacji kolejowej rozszerzył się na miejscowości ówczesnego powiatu lubelskiego, radzyńskiego i w niewielkiej części włodawskiego. Na południe od Lublina i Chełma funkcjonowały jedynie wąskotorowe koleje (o trakcji konnej i parowej)

⁷ W. Wojasiewicz, *Z dziejów budowy kolei Brześć–Chelm*, [w:] *Tradycje kolejowe Chełma. Chelm nieznany*, red. B. Jarosz, Chełm 2009, s. 62; S. Sztolcman, *op. cit.*, s. 374.

⁸ R. Stankiewicz, *Historia linii Jarosław–Sokal*, „Świat Kolei” 2024, nr 3, s. 34.

⁹ Idem, *Towarzystwo Kolei Żelaznej Lwów–Bełżec*, „Świat Kolei” 2012, nr 8, s. 23.

¹⁰ S.M. Koziarski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole 1993, s. 67, 77.

¹¹ P. Staszewski, *Koleje wąskotorowe Lubelszczyzny*, „Eksploracja Kolei” 1985, nr 2, s. 49; H. Chwedyk, B. Pokropiński, *Hrubieszowskie koleje wąskotorowe*, Zamość 2008, s. 10–14, 18–19; H. Chwedyk, *Koleje wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*, Zamość 2006, s. 12–16; R. Kowalczyk, *op. cit.*, s. 44–45.

użytku niepublicznego obsługujące głównie przemysł cukrowniczy. Po austriackiej stronie pobliskiej granicy powstały linie o charakterze lokalnym zapewniające tym terenom komunikację w kierunku Dębicy, Przeworska, Jarosławia i Lwowa.

W czasie I wojny światowej transport kolejowy odgrywał fundamentalną rolę w zaopatrywaniu walczących wojsk oraz w gospodarczej eksploatacji terenów okupowanych. Z tego wynikały istotne zmiany w kształcie sieci kolejowej, również w regionie lubelskim, podobnie jak na całym obszarze zaboru rosyjskiego. Polegały one na uzupełnieniu sieci kolejowej o brakujące połączenia przez budowę linii zarówno wąskotorowych (w tym wojskowych kolei polowych), jak i normalno i szerokotorowych (w zależności od państwa zaborczego). Powstawała w ten sposób infrastruktura o niskim standardzie technicznym, a przebieg linii determinowany przez doraźne potrzeby militarne i gospodarcze państw zaborczych oraz konieczność unikania czasochłonnych i pracochłonnych działań inwestycyjnych nie zawsze był najdogodniejszy z punktu widzenia obsługiwanego terenu.

Postępy rosyjskiej ofensywy w kierunku Galicji były przyczyną budowy przez tą armię polowych linii wąskotorowych jednej biegnącej z Lublina w kierunku Kraśnika i Rozwadowa oraz drugiej wychodzącej z Chełma w kierunku Krasnegostawu, Zamościa, aż do miejscowości Płoskie, a dalej z wykorzystaniem odcinka kolei cukrowni Klemensów (Płoskie–Zwierzyniec) docierającej do Biłgoraja. Wycofanie się Rosjan z Królestwa Polskiego latem 1915 roku spowodowało rozbiórkę tej ostatniej linii wraz z infrastrukturą należącą do cukrowni Klemensów. Rosjanie zdążyli też zbudować i uruchomić pod koniec 1914 roku szerokotorowe połączenie Lublina z położonym po austriackiej stronie granicy Rozwadowem (105 km)¹².

Po wycofaniu się Rosjan z Królestwa Polskiego, wojska państw centralnych uruchomiły w 1915 roku linię wąskotorową (szerokość toru 600 mm) Bełżec–Zamość–Trawniki (118 km). Rychło, bo w 1916 roku zastąpiła ją normalnotorowa linia Rejowiec–Bełżec (122 km) wraz z łącznicą umożliwiającą ruch z kierunku Bełżca w stronę Lublina z pominięciem stacji Rejowiec. Zbudowane początkowo jej odgałęzienie z Zawady do Zamościa, zostało w 1918 roku przedłużone przez Hrubieszów do Włodzimierza Wołyńskiego (w całości 97 km), gdzie uzyskało połączenie z siecią kolejową na Wołyniu¹³.

¹² P. Staszewski, *op. cit.*, s. 50; H. Chwedyk, *Koleje wąskotorowe...*, s. 23–25; A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec–Biłgoraj*, Łódź 2010, s. 15–20; T. Lijewski, S. Koziarski, *op. cit.*, s. 90.

¹³ C. Becker, H. Pochadt, *Wojskowa kolej polowa Bełżec–Trawniki*, „Świat Kolei” 2002, nr 11, s. 32–33; T. Lijewski, S. Koziarski, *op. cit.*, s. 92; Ogłoszenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 27 grudnia 1923 roku zawierające wykaz linii kolejowych, na potrzeby których wywłaszczenia gruntów miały zostać utrzymane (M.P. 1924, nr 6, poz. 32), poz. 32; J. Żygawski, *Oddziaływanie kolei na strukturę przestrzenną i sferę społeczną Zamościa w okresie dwudziestolecia międzywojennego 1918–1939*, „Facta Simonidis” 2024, t. 17, nr 1, s. 255, 272. Ostatnia z przytoczonych prac

Obszarem intensywnego stosowania kolei wąskotorowych był rejon Hrubieszowa. Wybudowane na początku przez państwa centralne linie o szerokości i 700 mm (ze stacji Uhnów w kierunku Werbkowic) i 750 mm (Uhnów–Włodzimierz) zostały ostatecznie zastąpione stosunkowo rozległą siecią (nazywaną później koleją hrubieszowską) o szerokości toru 760 mm, do której włączono istniejące przed wojną linie cukrowni Nieledew i Wożuczyn¹⁴. Z myślą o eksploatacji gospodarczej obszaru okupowanego powstały także sieci kolei wąskotorowych białsko-podlaska (około 1916 roku; Biała Podlaska–Rozkosz–Konstantynów i Rozkosz–Rokitno), nałęczowska (1916; wykorzystująca odcinki należące do cukrowni), a także linie Zwierzyniec–Biłgoraj (1917), Nasutów–Bystrzyca–Łęczna (1916) oraz koleje o trakcji konnej Janów–Szastarka i Izbica–Żółkiewka (obie od 1917 roku)¹⁵.

Okres I wojny światowej oprócz poważnych zniszczeń infrastruktury kolejowej i dewastacji poczynionych przez ewakuujących się Rosjan przyniósł także istotną rozbudowę sieci kolejowej. Bardzo widoczne jest to Lubelszczyźnie (podobnie jak na Mazowszu i Wołyniu) gdzie w pewnym stopniu zniwelowano niedorozwój sieci na obszarach przygranicznych, choć czyniono to, uwzględniając głównie potrzeby militarne oraz eksploatacji obszarów okupowanych. Dostęp do transportu kolejowego uzyskały miejscowości położone w powiatach (według podziału wprowadzonego przez państwa centralne) janowskim, krasnostawskim, zamojskim, hrubieszowskim, tomaszowski, a wyłącznie poprzez linie wąskotorowe w biłgorajskim i konstantynowskim. Wraz z dokonaną przez państwa centralne zmianą szerokości toru kolejowego na normalną ostatecznie ukształtowało to sieć kolejową u progu odzyskania przez Polskę niepodległości.

Lata 1918–1939 to okres, gdy przed odrodzoną Polską stanęło poważne wyzwanie scalenia sieci kolejowej stworzonej na potrzeby państw zaborczych oraz jej dostosowanie do kształtu terytorialnego państwa, nowych kierunków przewozów oraz ogólnych działań modernizacyjnych. Okres ten charakteryzują rozległe plany budowy linii kolejowych i wyraźnie skromniejsze ich wykonanie, wynikające z trudnych do udźwignięcia kosztów. Jednym z niezrealizowanych projektów była np. budowa połączenia Śląsk–Wołyń, które miało być przeprowadzone przez Zamojszczyznę¹⁶.

stanowi próbę pokazania znaczenia kolei dla różnych sfer funkcjonowania miasta na przykładzie Zamościa.

¹⁴ H. Chwedyk, B. Pokropiński, *op. cit.*, s. 25–29.

¹⁵ P. Staszewski, *op. cit.*, s. 50–51; A. Tajchert, *op. cit.*, s. 25; T. Lijewski, S. Koziarski, *op. cit.*, s. 93.

¹⁶ J. Gołębiowski, *Koncepcje rozbudowy sieci kolejowej w Centralnym Okręgu Przemysłowym u schyłku lat trzydziestych*, „Pamiętnik Sandomierski” 1995, t. 2, s. 96–99.

Drugim projektem o potencjalnym ponadregionalnym znaczeniu miała być budowa nowego połączenia Lublina z Bełżcem, a dalej ze Lwowem¹⁷.

Objawem dostosowywania struktury sieci kolejowej do zmienionych warunków była na Lubelszczyźnie ostateczna likwidacja drugiego toru na liniach Chełm–Włodawa–Brześć i Lublin–Łuków (na tej ostatniej dokonana jeszcze w czasie I wojny światowej). W czasie wojny polsko-radzieckiej w 1920 roku doszło do ciekawego epizodu, gdy tor na linii Brześć–Łuków–Dęblin został przekuty przez polskie wojska kolejowe na szerokość 1524 mm by umożliwić ewakuację taboru szerokotorowego na lewy brzeg Wisły¹⁸.

Inwestycje w sieć kolejową na Lubelszczyźnie w okresie II Rzeczypospolitej miały dość ograniczony zakres. Znalazły się wśród nich budowa łącznicy Wisła–Wieprz w węźle dęblińskim, budowie drugiego toru na odcinku Łapiguz–Stawy na linii Łuków–Dęblin (ze względu na składnicę amunicji w Stawach) oraz budowa mijanek pomiędzy Dęblinem a Lublinem¹⁹. W latach 1926–1927 na odcinku Niedrzwica Kościelna–Wilkołaz linii Lublin–Rozwadów (wybudowanej w pośpiechu w czasie I wojny światowej) zmieniono jej przebieg na bardziej korzystny, tym samym skracając jej długość oraz likwidując przystanki Sobieszczany i Borkowizna, tudzież zmieniając lokalizację stacji Wilkołaz²⁰.

Trwałymi elementami infrastruktury kolejowej stały się sieci kolei wąskotorowych, ukształtowane przez państwa centralne okupujące Królestwo Polskie w czasie I wojny światowej. Jako koleje użytku publicznego były eksploatowane w sposób stały linia Zwierzyniec–Biłgoraj (kolej zwierzyniecka) oraz sieć kolei hrubieszowskiej (linia Hrubieszów–Uhnów, z odgałęzieniami do Matcz, Wojsławic i Wozuczyna, w 1930 roku przebudowana szerokość toru 750 mm), bialsko-podlaskiej (Biała Podlaska–Konstantynów, Rozkosz–Klonownica, Rokitno–Cieleśnia) i nałęczowskiej. Ta ostatnia została w 1937 roku uzupełniona o linię Rozalin–Poniatowa (5 km) zbudowaną w związku z uruchomieniem zakładów elektromechanicznych w Poniatowej²¹. Efemerycznymi okazały się linie wąskotorowe Bełżec–Tomaszów–Budy (27 km), która jako pozostałość kolei wojskowej

¹⁷ Szerzej, również o przyczynach niezrealizowania tego zamiaru, zob. R. Borowiec, *Plany budowy linii kolejowej Lublin–Szczepieszyn–Bełżec w okresie Drugiej Rzeczypospolitej*, „Rocznik Lubelski” 2019, t. 45, s. 159–168.

¹⁸ J. Odziemkowski, *Kolejnictwo polskie w transporcie wojskowym i operacjach wojennych na froncie polsko-ukraińskim i polsko-rosyjskim 1918–1920 r.*, Warszawa 2020, s. 170.

¹⁹ S.M. Koziarski, *op. cit.*, s. 38.

²⁰ M. Kosidło, *Korzystne współlistnienie, czyli wpływ kolei na rozwój Niedrzwicy Dużej na przestrzeni minionego wieku*, „Niedrzwica Duża Info” 2023, nr 96, s. 11.

²¹ P. Staszewski, *op. cit.*, s. 52; T. Lijewski, S. Koziarski, *op. cit.*, s. 99; H. Chwedyk, B. Pokropiński, *op. cit.*, s. 36.

z Bełzca do Trawnik znajdowała się w cywilnej eksploatacji w latach 1916–1922 oraz Bystrzyca–Łęczna (28 km), czasowo dzierżawiona przez cukrownię Lublin²².

W zakresie kolei użytku niepublicznego (przemysłowych) należy wskazać inwestycje cukrowni w koleje wąskotorowe – na terenie Lublina, linie Czesławice–Sadurki–Miłocin, linie Klemensów–Wysokie (34 km) i Ruskie Piaski–Wierzbica (14 km), oraz budowę kolejki cukrowni Zakrzówek, a także rozbudowy sieci kolei cukrowni Garbów, Opole Lubelskie i Nieledew²³.

Okres II wojny światowej przyniósł również pewne zmiany w kształcie sieci kolejowej (pomijając zniszczenia infrastruktury związane z działaniami zbrojnymi), dyktowane potrzebami militarnymi i gospodarczymi III Rzeszy oraz ZSRR. W pierwszej fazie wojny dla zabezpieczenia wymiany towarowej między tymi państwami zbudowana została graniczna stacja przeładunkowa w Małaszewiczach na styku sieci normalno i szerokotorowych²⁴. Pod zarządem niemieckim uruchomiono też w 1941 roku odgałęzienie sieci kolei wąskotorowych hrubieszowskich Łaszczów–Witków (24 km)²⁵.

Po zaatakowaniu Związku Radzieckiego przez Niemcy, zaspokojenie potrzeb związanych z zaopatrzeniem frontu wschodniego stało się przyczyną inwestycji podnoszących zdolności przewozowej na ciągu Łuków–Terespol–Brześć oraz Dęblin–Lublin–Dorohusk (w tym budowy drugiego toru na tej linii)²⁶. Dla ułatwienia eksploatację lasów rozpoczęto budowę wąskotorowej (szerokość toru 600 mm) kolei leśnej ze stacji Lipa, której odcinek do Kochan (11 km) powstał w 1942 roku²⁷.

Z kolei potrzeba zaopatrzenia posuwającej się na zachód Armii Czerwonej spowodowała pod koniec wojny czasowe przekucie linii normalnotorowych na szerokotorowe. Objęło to linie Dorohusk–Lublin (i dalej na zachód), Brześć–Łuków–Dęblin (jeden z torów) i Lublin–Łuków wraz z budową łącznic w węzłach Lublin i Dęblin oraz punktów przeładunkowych na styku z torem normalnym²⁸.

Przekształcenia sieci kolejowej od końca II wojny światowej do 1990 roku były konsekwencjami ówczesnej sytuacji politycznej, wojskowej i gospodarczej

²² H. Chwedyk, *Kolej wąskotorowa Bełzec–Budy*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny” 2008, nr 4, s. 77–78; P. Staszewski, *op. cit.*, s. 51.

²³ P. Staszewski, *op. cit.*, s. 51–52; A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013, s. 82–89; idem, *Wojenne koleje polowe a rozwój wybranych kolei cukrowniczych w Polsce w latach 1918–1939*, [w:] *Koleje polowe na ziemiach polskich w okresie I wojny światowej. Funkcja, znaczenie, późniejsze wykorzystanie*, red. Ł. Popowski, T. Karolak, M. Przygoda, M. Szymańska, Sochaczew 2019, s. 104–106, 115–117.

²⁴ S.M. Koziarski, *op. cit.*, s. 55–56.

²⁵ H. Chwedyk, B. Pokropiński, *op. cit.*, s. 40.

²⁶ Z. Taylor, *op. cit.*, s. 26; S.M. Koziarski, *op. cit.*, s. 56–58.

²⁷ Z. Tucholski, M. Kucharski, *Kolej Leśna Lipa–Biłgoraj 1941–1983*, Zamość 2009, s. 10.

²⁸ S.M. Koziarski, *op. cit.*, s. 62–64; Z. Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009, s. 20–21.

oraz zachodzącego wtedy postępu technicznego, powodującego nie tylko modernizację (zwłaszcza elektryfikację) transportu kolejowego ale też zmianę jego roli wobec rozwoju komunikacji samochodowej. Bezpośrednimi skutkami nowego powojennego przebiegu granicy z ZSRR stało się odcięcie linie Zawada–Hrubieszów i Chełm–Włodawa od ich kontynuacji po stronie radzieckiej. Z powodu znalezienia się węzła w Rawie Ruskiej w ZRSS w 1949 roku uruchomiono linię Hrebennie–Poddębce, która połączyła z polską siecią odcinek linii z Rawy w kierunku Sokala. W 1951 roku na skutek wymiana terytoriów między Polską i ZSRR wspomniana łącznica została przecięta nowym przebiegiem granicy państwowej a następnie rozebrana. W zamian w tym samym roku zbudowano odcinek Werchrata–Hrebennie, który zapewnił połączenie od strony Bełżca w kierunku Jarosławia, uzupełniając go o łącznicę Hrebennie Kornie–Hrebennie Jelinka, dającą możliwość przejazdu z Rawy Ruskiej w kierunku Werchraty. Wymiana terytoriów sprawiła również, że po stronie ZSRR znalazła się stacja kolei wąskotorowej hrubieszowskiej w Uhnowie²⁹.

Granica polsko-radziecka była jednocześnie stykiem sieci o różnych szerokościach toru. Wymusiło to budowę na obszarach przygranicznych infrastruktury umożliwiającej komunikację pomiędzy obiema sieciami kolejowymi w postaci stacji przeładunkowych pogrupowanych w rejony przeładunkowe. Były one wykorzystywane w normalnym ruchu handlowym, ale miały też duże znaczenie militarne. Na interesującym nas terenie zbudowano w latach pięćdziesiątych XX wieku trzy takie rejony przeładunkowe. Jednym z największych w skali Polski był rejon „Terespol” składający się ze stacji Terespol i Kobylany oraz licznych punktów przeładunkowych połączonych rozbudowanym układem linii szerokotorowymi (ponad 30 km) i normalnotorowych. Trzonem rejonu przeładunkowego „Dorohusk” była otwarta w 1958 roku linia szerokotorowa od granicy państwa w Dorohusku przez Chełm do Zawadówki (31 km). Wreszcie najmniejszy rejon „Werchrata” powstał wzdłuż otwartej w 1953 roku szerokotorowej linii Rawa Ruska–Werchrata–Horyniec Zdrój–Kapliszce (24 km)³⁰.

Na obszarze województwa lubelskiego zlokalizowano fragment jednej z ważniejszych na skalę ogólnopolską inwestycji jaką była linia Łuków–Pilawa–Skierniewice. Jej początkowy odcinek Łuków–Pilawa uruchomiono w 1953 roku, a cały szlak w roku kolejnym. Później etapami uzupełniano ją od drugiego toru (na odcinkach w województwie lubelskim w latach 1959–1965) i o łącznicę Poważe–Trzaskoniec w węźle łukowskim (lata siedemdziesiąte). Linia ta jako towarowa obwodnica węzła warszawskiego miała duże znaczenie dla tranzytu ze wschodu

²⁹ R. Stankiewicz, *Historia...*, s. 42–43; idem, *Towarzystwo...*, s. 24; H. Chwedyk, B. Pokropiński, *op. cit.*, s. 49.

³⁰ Z. Tucholski, *op. cit.*, s. 95–100; S.M. Koziarski, *op. cit.*, s. 83–84; R. Stankiewicz, *Historia...*, s. 43.

na zachód, również w kontekście zaopatrzenia wojsk radzieckich stacjonujących w Polsce i w NRD oraz planów wojennych Układu Warszawskiego³¹.

Ostatnie znaczące pod względem rozmiarów inwestycje w nowe linie kolejowe miały miejsce w latach siedemdziesiątych w południowej części województwa lubelskiego. Najpierw w 1971 roku uruchomiono liczącą 21 km linię normalnotorową Zwierzyniec–Biłgoraj, która zastąpiwszy dotychczasową kolej wąskotorową (częściowo mając inny przebieg w terenie) zapewniła temu ośrodkowi połączenia z podstawową siecią kolejową. Następnie etapami – w 1974 roku z Biłgoraja do Huty Krzeszowskiej (20 km) i w 1976 roku do stacji Stalowa Wola Południe (27 km) – linia ta była przedłużana, stając się częścią ciągu transportowego wschód–zachód od Hrubieszowa przez Biłgoraj i Stalową Wolę, i dalej przez Chmielów i Kielce w kierunku Częstochowy³². Była to jedna z ostatnich o ile nie ostatnia rozbudowa normalnotorowej sieci kolejowej mająca na celu skomunikowanie terenu do tej pory nie mającego dostępu do transportu kolejowego i zarazem ostatni przypadek zastąpienia linii wąskotorowej przez normalnotorową.

Zupełnie inny był charakter drugiej inwestycji przeprowadzonej na dokładnie tym samym obszarze i nieco tylko później. W 1979 roku zostały uruchomione przewozy na niecałkiem jeszcze ukończonej szerokotorowej linii Hrubieszów–Sławków Cieśle, nazwanej Linia Hutniczo-Siarkowa (LHS). Ta przebiegająca na interesującym nas terenie przez Zamość, Zwierzyniec, Biłgoraj linia przede wszystkim służyła zaopatrywaniu w radziecką rudę żelaza Huty Katowice a także obsłudze innych segmentów wymiany towarowej z ZSRR. Zastosowana na niej szerokość toru wyeliminowała konieczność wykonywania przeładunku na granicy, lecz jednocześnie sprawiła, że linia ta z założenia w znikomym stopniu obsługiwała teren przez który przebiegała. Na potrzeby tej linii powstało odpowiednie zaplecze eksploatacyjne na stacji Zamość Bortatycze powiązane z siecią normalnotorową przez wybudowaną przy tej okazji północną obwodnicę Zamościa (Zawada–Jarosławiec). Powstaniu omawianej inwestycji towarzyszyły protesty związane z jej przebiegiem przez obszar Roztoczańskiego Parku Narodowego i wynikającymi z tego zagrożeniami dla przyrody³³.

Z przekształceń sieci kolejowej o dużo mniejszej skali można wymieć budowę w 1975 roku odgałęzienia ze stacji Puławy Azoty do brzegu Wisły, które wraz z analogicznym przedłużeniem linii Bąkowie–Wysokie Koło umożliwiało budowę składanej przeprawy mostowej przez Wisłę na wypadek wojny. W latach siedemdziesiątych powstały jeszcze łącznice w węźle lubelskim związane z budową

³¹ P. Gzowski, *Skarniewice–Luków. Zarys dziejów wojskowej linii*, „Świat Kolei” 2010, nr 12, s. 16–19; S.M. Koziarski, *op. cit.*, s. 86; Z. Tucholski, *op. cit.*, s. 219–225.

³² S.M. Koziarski, *op. cit.*, s. 92–93.

³³ T. Ciemnoczułowski, *Szerokim torem LHS*, Łódź 2009, s. 21–24, 48–49; T. Wilgat, *Linia kolejowa hutniczo-siarkowa w Roztoczańskim Parku Narodowym. Historia bezprawia*, Zwierzyniec 1997.

dużej stacji rozrządowej Lublin Tatary. Przejawem wpływu industrializacji na sieć kolejową była budowa liczącej 25 km bocznicę do kopalni węgla kamiennego Bogdanka wychodzącej ze stacji Jaszczów³⁴.

Doniosłe zmiany w sieci kolejowej, dokonane na Lubelszczyźnie w omawianym okresie związane były z elektryfikacją. Zastąpienie parowozów pojazdami o napędzie elektrycznym wiązało się nie tylko z poważną rozbudową infrastruktury (sieć trakcyjna, systemem zasilania, zaplecze dla pojazdów trakcyjnych) ale też z modernizacją nawierzchni torowej, czy systemów sterowania ruchem, w konsekwencji zaś poprawiało parametry eksploatacyjne dróg kolejowych istotnie zarówno dla ruchu pasażerskiego (prędkość), jak i dla ruchu towarowego (masa pociągów).

Trakcja elektryczna dotarła do granic województwa lubelskiego w 1967 roku wraz z uruchomieniem jej na odcinkach linii od Kielc do Dębina. W następnym roku zelektryfikowano szlaki od Pilawy przez Dęblin do Lublina, aż po istotną dla ruchu towarowego stację Tatarów. Tym samym Lublin i część Lubelszczyzny uzyskały zelektryfikowane połączenia zarówno z Warszawą (przez Pilawę), jak i z Krakowem oraz Górnym Śląskiem (przez Kielce)³⁵.

Jako następna została zelektryfikowana, kończąca się na interesującym nas obszarze, linia Skierniewice–Łuków (1971). W ciągu następnej dekady elektryfikacja linii Siedlce–Łuków (1977), Łuków–Biała Podlaska (1979) i Biała Podlaska–Terespol (1980) pozwoliła ujednoczyć obsługę trakcyjną zarówno pociągów pasażerskich jak i towarowych od przejścia granicznego w Terespolu w kierunku zachodnim, w tym w stronę Warszawy³⁶.

Pomijając mającą lokalne znaczenie elektryfikację w 1976 roku odcinka Lublin–Lublin Zemborzyce na linii w stronę Stalowej Woli Rozwadowa, następną istotną inwestycją było uruchomienie trakcji elektrycznej między Lublinem a Dorohuskim wraz z odgałęzieniem Rejowiec–Żulin (etapami w latach 1981–1984). Dokonano tego w ramach realizacji ogólnopolskiego planu zwiększenia udziału trakcji elektrycznej w przewozach, w tym w tranzytowych połączeniach w kierunku Związku Radzieckiego. Najpóźniej, bo w 1988 roku, zelektryfikowano linie Łuków–Dęblin, co pozwoliło na ujednoczenie obsługi trakcyjnej w obu tych węzłach oraz stworzyło jeszcze jeden zelektryfikowany ciąg transportowy z Górnego Śląska w kierunku ZSRR³⁷.

³⁴ Z. Tucholski, *op. cit.*, s. 75; S.M. Koziarski, *op. cit.*, s. 94.

³⁵ F. Frontczak, S. Kuczborski, K. Kuligowski, *50 lat elektryfikacji PKP*, Warszawa 1989, s. 153.

³⁶ P. Gzowski, *op. cit.*, s. 18; F. Frontczak, S. Kuczborski, K. Kuligowski, *op. cit.*, s. 158, 165, 168.

³⁷ F. Frontczak, S. Kuczborski, K. Kuligowski, *op. cit.*, s. 175–178; S.M. Koziarski, *op. cit.*, s. 155–156, 168.

Wyraźnie przeciwstawne tendencje zaznaczyły się w zakresie przekształceń kolei wąskotorowych. Linia Zwierzyniec–Biłgoraj w 1964 roku została poddana głębokiej modernizacji, polegającej na zmianie szerokości toru z 600 mm na 750 mm (przeprowadzonej wyraźnie później w porównaniu z innymi tego rodzaju modernizacjami), wprowadzeniu trakcji spalinowej do ruchu pasażerskiego oraz umożliwieniu przewozu normalnotorowych wagonów towarowych na transporterach (co pozwalało wyeliminować pracochłonne czynności przeładunkowe)³⁸.

Jednak tylko w zakresie linii wąskotorowych uwidocznił się na Lubelszczyźnie rozpoczęty w latach sześćdziesiątych proces zamykania linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego. Od 1961 roku zawieszono połączenia między Rokitnem a Janowem Podlaskim na kolei bialskopodlaskiej, rok później pomiędzy Karcziskami a Wilkowem na kolei nałęczowskiej oraz w relacjach Gozdów–Uchanie i Łaszczów–Wożuczyn na kolei hrubieszowskiej³⁹. W 1971 roku całkowicie zawieszono ruch na kolei wąskotorowej bialskopodlaskiej i zwierzynieckiej, co ostatecznie zakończyło się ich likwidacjami⁴⁰. Spadek przewozów pasażerskich oraz towarowych, przejmowanych przez transport samochodowy, przyczynił się do dalszego zmniejszania sieci kolei wąskotorowej hrubieszowskiej. Dodatkowe znaczenie miało przecięcie jej na dwie niezależne części przez uruchomioną w 1979 roku Linie Hutniczo-Siarkową. Położone na południe od niej linie wąskotorowe Werbkowice–Łaszczów–Byków i odgałęzienia do Wożuczyna i Witkowa zostały zamknięte w 1985 roku i w następnym roku rozebrane⁴¹. Tym samym do 1990 roku dotrwały, i to w dość ograniczonej eksploatacji, jedynie linie Werbkowice–Strzyżów oraz kolej nałęczowska (Nałęczów–Opole wraz z odgałęzieniami).

W latach 1944–1952 etapami przedłużano linię wąskotorowej kolei leśnej (600 mm) wychodzącej ze stacji Lipa, której pierwszy odcinek uruchomiono jeszcze w czasie II wojny światowej. Ostatecznie linia ta dotarła do Biłgoraja zyskując tam połączenie z koleją wąskotorową PKP Zwierzyniec–Biłgoraj. Jednak już od 1963 roku rozpoczęła się jej stopniowa rozbiórka, której ostatnim akordem było zakończenie eksploatacji odcinak Lipa–Szklarnia na przełomie lat 1983–1984 i demontaż infrastruktury w następnych latach⁴². W ciągu lat sześćdziesiątych nastąpiła niemal całkowita likwidacja sieci kolei wąskotorowych należących do cukrowni i służących głównie do zwózki buraków cukrowych i do połowy lat

³⁸ A. Tajchert, *op. cit.*, s. 38–40.

³⁹ „Urządowy Rozkład Jazdy Pociągów” 1961–1962; H. Chwedyk, B. Pokropiński, *op. cit.*, s. 56.

⁴⁰ R. Dmowski, *Kolej wąskotorowa w Białej Podlaskiej. Zarys dziejów*, „Rocznik Bialskopodlaski” 1999, t. 7, s. 80; A. Tajchert, *op. cit.*, s. 40–41.

⁴¹ H. Chwedyk, B. Pokropiński, *op. cit.*, s. 61–63.

⁴² Z. Tucholski, M. Kucharski, *op. cit.*, s. 11–21, 31, 37.

siedemdziesiątych dotrwała jedynie sieć kolei wąskotorowych cukrowni Garbów, nie licząc bocznic na terenie zakładów⁴³.

Na przekształcenia sieci kolejowej Lubelszczyzny w okresie po II wojnie światowej duży wpływ miały zachodzące wtedy zmiany sytuacji geopolitycznej i gospodarczej, w tym nowy przebieg granicy polsko-radzieckiej. W jej rejonie, na styku sieci kolei normalnotorowych i szerokotorowych powstały duże rejony przeładunkowe, a w końcu lat siedemdziesiątych linia szerokotorowa zapewniająca bezpośredni dowóz rudy żelaza do Huty Katowice. Wzrost przewozów (także tranzytowych) z i do ZSRR oraz industrializacja legła u podstaw największego programu modernizacji transportu kolejowego w tym okresie jakim była elektryfikacja. Do końca lat osiemdziesiątych objęła ona w interesującym nas regionie niemal wszystkie linie kolejowe na północ od Lublina i żadnej w południowej części regionu. Jediną znaczącą zmianą w sieci kolejowej tamtej części Lubelszczyzny była budowa w latach siedemdziesiątych linii Zwierzyniec–Stalowa Wola Południe oraz wspomnianej już LHS. Wreszcie widoczna w skali ogólnopolskiej tendencja likwidacji linii o znaczeniu lokalnym, w Lubelskiem dotknęła jedynie koleje wąskotorowe, które od lat siedemdziesiątych początku dziewięćdziesiątych przestawały obsługiwać rejony Białej Podlaskiej, Opola Lubelskiego, Hrubieszowa i Biłgoraja.

Okolo 1989 roku rozpoczął się okres określany mianem współczesnego regresu sieci kolejowej, choć w drugiej dekadzie XXI wieku zaznaczały się już tendencje odwrotne⁴⁴. W obecnym województwie lubelskim sprowadzało się to do zawieszania ruchu pasażerskiego na liniach: Łuków–Pilawa (2004), Chełm–Włodawa i Lublin–Lubartów (2000), Zamość–Hrubieszów (2004) oraz Rejowiec–Bełżec, Zawada–Zamość i Zwierzyniec–Stalowa Wola Południe (2009). W latach 2009–2011 pasażerskiej komunikacji kolejowej została pozbawiona cała Zamojszczyzna wraz z Zamościem⁴⁵. Warto zauważyć, że zawieszenia ruchu pasażerskiego dotknęły niemal wyłącznie (wyjątkiem pierwsza z wyżej wymienionych) linie niezelektryfikowanych, co jest ciekawym przykładem wpływu decyzji o zakresie elektryfikacji podjętych w poprzednim okresie historycznym i z zupełnie innych powodów na sytuację późniejszą w tym współczesną⁴⁶. Epizodem okazało się prowadzenie ruchu pasażerskiego i to międzynarodowego,

⁴³ A. Ciechański, *Rozwój...*, s. 82–89; R. Wójcik, *Historia cukrowni „Garbów”*, Lublin 2010, s. 187–188.

⁴⁴ Z. Taylor, *op. cit.*, s. 87–91, 183–190; M. Jerczyński, *op. cit.*, s. 7.

⁴⁵ Izba Tradycji Kolejowej PKP Stacja Lubartów w Lubartowie, zbiór telegramów służbowych. Zob. P. Gzowski, *op. cit.*, s. 20; P. Terczyński, *Zamość utracił połączenia kolejowe*, „Świat Kolei” 2009, nr 10, s. 5; R. Stankiewicz, *Towarzystwo...*, s. 29.

⁴⁶ K. Trammer, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej*, Warszawa 2019, s. 23.

związanego z drobnym transgranicznym handlem po Linii Hutniczo Siarkowej (w relacji Charków–Olkusz) w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych⁴⁷.

Likwidacja linii kolejowych połączona niekiedy z ich fizycznym demontażem dotknęła jedynie łącznicy Zamość Bortatycze–Jarosławiec oraz linii Puławy Azoty–Wysokie Kolo (2000), która miała jedynie znaczenie wojskowe⁴⁸. W 1993 roku zakończono rozbiórkę większości infrastruktury hrubieszowskiej kolei dojazdowej, na której przewozy zawieszono ostatecznie w 1991 roku⁴⁹. Zupełnie zmienił się sposób wykorzystywania sieci kolei wąskotorowej nałęczowskiej, która pod nazwą Nadwiślańskiej Kolei Wąskotorowej – obsługiwana od 2002 roku przez Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych, a od 2008 roku przez Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu Lubelskim – prowadzi jedynie przewozy o charakterze turystycznym⁵⁰.

Dopiero druga dekada XXI wieku przyniosła nowe inwestycje w sieć kolejową województwa lubelskiego, co umożliwił dostęp do wsparcia finansowego Unii Europejskiej. Jeśli chodzi o budowę nowych linii kolejowych, to zapoczątkowało je otwarcie w 2012 roku połączenia (2,5 km) ze Świdnika bezpośrednio do terminala otwartego wtedy lotniska⁵¹. Drugą tego rodzaju inwestycją była zelektryfikowana łącznica w rejonie posterunku Rury, umożliwiająca od 2022 roku bezpośredni przejazd od strony Dębina w kierunku Stalowej Woli Rozwadowa z pominięciem stacji Lublin Główny⁵². Powstała ona jako uzupełnienie elektryfikacji szlaku Lublin Zemborzyce–Stalowa Wola Rozwadów, dzięki czemu możliwe stało się prowadzenie trakcją elektryczną pociągów pasażerskich z Lublina a towarowych również od strony Dębina w kierunku Stalowej Woli Rozwadowa i dalej Przeworska lub Rzeszowa⁵³. W 2020 roku zostały zakończone zasadnicze

⁴⁷ T. Ciemnoczułowski, *op. cit.*, s. 55–56.

⁴⁸ Z. Taylor, *op. cit.*, s. 259.

⁴⁹ H. Chwedyk, B. Pokropiński, *op. cit.*, 67–68.

⁵⁰ F. Bebenow, *Transformacja lokalnych systemów kolei w Polsce w XXI wieku w kontekście historycznych przemian transportu kolejowego*, Poznań 2024, s. 80–81, 162–164.

⁵¹ P.B. Jezierski, *Pociągiem na lotnisko*, „Świat Kolei” 2024, nr 4, s. 27–28.

⁵² Rynek Kolejowy, *Nowa lubelska łącznica kolejowa. Jakie pociągi po niej pojadą?*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/nowa-lubelska-lacznica-kolejowa-jakie-pociagi-po-niej-pojada-zdjecia-104778.html> (dostęp 1.04.2025); Regulamin sieci 2021/2022 przyjęty do stosowania uchwałą nr 734/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA z dnia 17 listopada 2020 roku, załącznik nr 1, nr linii 588, https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_sieci_2021_2022/02.09.2022/N_ZAL_1-pub.pdf (dostęp 1.04.2025).

⁵³ Rynek Kolejowy, *Jeszcze w tym roku trasa Lublin–Stalowa Wola będzie zelektryfikowana*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jeszcze-w-tym-roku-trasa-lublin--stalowa-wola-bedzie-zelektryfikowana-95839.html> (dostęp 1.04.2025); Regulamin sieci 2019/2020 przyjęty do stosowania uchwałą nr 899/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA z dnia 13 listopada 2018 roku, załącznik nr 2.12, nr linii 68, <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/archiwum-regulaminow/regulamin-sieci-2019/2020> (dostęp 1.04.2025).

prace modernizacyjne na linii Lublin–Dęblin–Otwock, co znacząco podniosło jej parametry, zwłaszcza dla ruchu pasażerskiego z Lublina w stronę Warszawy i Radomia⁵⁴.

Przekształcenia sieci kolejowej regionu lubelskiego zasadniczo wpisują się w przyjętą w piśmiennictwie periodyzację tego zjawiska. Największe znaczenie miały procesy zachodzące do końca I wojny światowej, gdy najpierw w ramach realizacji polityki komunikacyjnej Rosji, a później reakcji państw centralnych na przebieg zmagania wojennych nadany został kształt sieci kolejowej zbliżony do sytuacji obecnej. Poważniejsze zmiany przyniósł dopiero okres po II wojnie światowej, a wynikały one z nowego przebiegu granicy wschodniej Polski i konsekwencji istnienia na niej styku torów różnej szerokości na niej. Innymi charakterystycznymi cechami okresu powojennego była elektryfikacja kolei, a także regres transportu szynowego, który w przypadku Lubelszczyzny zaznaczył się poprzez likwidację kolei wąskotorowych i zawieszanie ruchu pasażerskiego. Patrząc z perspektywy około półtora wieku, na kształcie sieci kolejowej regionu lubelskiego zawsze ciążył jego przygraniczny charakter, najpierw związany z granicą rosyjsko-austriacką (konsekwencje istnienia której widoczne są po dziś dzień), a później polsko-radziecką (która również ma konsekwencje współczesne).

Przekłada się to na taki aspekt kształtu sieci kolejowej jak szerokość toru. Początkowo podstawowa sieć kolejowa na Lubelszczyźnie, podobnie jak w całej części Królestwa Polskiego położonej na lewym brzegu Wisły oraz w głębi imperium rosyjskiego, posiadała tor szeroki (1524 mm). Zmianę na normalną szerokość toru (1435 mm) przyniosły dopiero działania państw centralnych po zajęciu byłego zaboru rosyjskiego w 1915 roku. Epizodami ponownego pojawienia się znów toru szerokiego była przebudowa linii z kierunku wschodniego w stronę Dębina w 1920 roku, powstanie stacji przeładunkowych na granicy niemiecko-radzieckiej w latach 1939–1941, oraz zastosowanie go dla zaopatrzenia Armii Czerwonej pod koniec II wojny światowej. Na trwale znów pojawił się w okresie powojennym w przygranicznych rejonach przeładunkowych, a w 1979 roku w postaci Linii Hutniczo-Siarkowej.

Z kolei tory o szerokości mniejszej niż normalna (wąskie) pojawiły się pod koniec XIX wieku na kolejach obsługujących przemysł cukrowniczy, w tym na obszarach gdzie władze rosyjskie celowo blokowały rozwój jakiegokolwiek innej infrastruktury kolejowej. Znacząco rozpowszechnione podczas I wojny światowej aż po lata sześćdziesiąte XX wieku były trwałym elementem lokalnych układów komunikacyjnych – jako koleje użytku publicznego w rejonie Białej Podlaskiej,

⁵⁴ PKP, *Warszawa–Lublin – postępy w modernizacji linii nr 7*, 19.02.2020, <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/multimedia/video/szczegoly/warszawa-lublin-postepy-w-modernizacji-linii-nr-7-4562> (dostęp 1.04.2025).

Opola Lubelskiego, Hrubieszowa i Biłgoraja, a także jako koleje użytku niepublicznego wspierające przemysł cukrowniczy czy eksploatację lasów.

Trudno też nie zauważyć pewnego zapóźnienia omawianego obszaru. To tutaj zbudowano jeśli nie ostatnią, to jedną z ostatnich linii kolejowych w klasyczny sposób uzupełniającą lukę w obsłudze terenu przez kolej. Na tym samym obszarze nastąpiła ostatnia zmiana szerokości toru kolei wąskotorowej użytku publicznego oraz powstała jedna z najmłodszych leśnych kolei wąskotorowych. Z drugiej strony wprowadzenie trakcji elektrycznej, połączone z odpowiednimi inwestycjami infrastrukturalnymi (elektryfikacja) objęło Lubelszczyznę już pod koniec lat sześćdziesiątych, czyli przed kilkoma innymi regionami Polski. Jednak kolejny przyrost linii zelektryfikowanych nastąpił dopiero w latach osiemdziesiątych XX wieku w ramach walki z kryzysem całego systemu transportu kolejowego i nie objął w ogólnie południowej części województwa.

Jak zaznaczono we wstępie, nawet najbardziej podstawowa faktografia (w zakresie dat otwierania linii kolejowych) wymaga niekiedy uściśleń, w oparciu o badania źródłowe. Szczególnie są one pożądane w odniesieniu do nieco mniej spektakularnych inwestycji, takich jak budowa łącznic, czy przebudowa linii na dwutorowe. Podobnie jako obszary dalszych badań należy wskazać uruchamianie i likwidacje takich punktów eksploatacyjnych jak przystanki kolejowe i bocznice, istotnie wpływające na dostępność kolei jako środka transportu ludzi i ładunków a także na wszelkie takie aspekty funkcjonowania sieci kolejowej jak inne przejawy modernizacji obsługi taborowej niż elektryfikacja, zmiany w budowie nawierzchni kolejowej (wpływające na prędkość i masę pociągów) czy urządzeń sterowania ruchem (mające wpływ na przepustowość linii i bezpieczeństwo ruchu). Wszystko to zaś przekłada się na rolę kolei zarówno jako środka transportu jak i poważnego pracodawcy, czy istotnego elementu życia codziennego tudzież krajobrazu kulturowego na przestrzeni dziejów.

BIBLIOGRAFIA

Źródła

- Ogłoszenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 27 grudnia 1923 roku zawierające wykaz linii kolejowych, na potrzeby których wywłaszczenia gruntów miały zostać utrzymane (M.P. 1924, nr 6, poz. 32).
- PKP, *Warszawa–Lublin – postępy w modernizacji linii nr 7*, 19.02.2020, <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/multimedia/video/szczegoly/warszawa-lublin-postepy-w-modernizacji-linii-nr-7-4562> (dostęp 1.04.2025).
- Regulamin sieci 2019/2020 przyjęty do stosowania uchwałą nr 899/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA z dnia 13 listopada 2018 roku, załącznik nr 2.12, nr linii 68, <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/archiwum-regulaminow/regulamin-sieci-2019/2020> (dostęp 1.04.2025).
- Regulamin sieci 2021/2022 przyjęty do stosowania uchwałą nr 734/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA z dnia 17 listopada 2020 roku, załącznik nr 1, nr linii 588, <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/archiwum-regulaminow/regulamin-sieci-2021/2022>

- www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_sieci_2021_2022/02.09.2022/N_ZAL_1-pub.pdf (dostęp 1.04.2025).
- Rynek Kolejowy, *Jeszcze w tym roku trasa Lublin–Stalowa Wola będzie zelektryfikowana*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jeszcze-w-tym-roku-trasa-lublin--stalowa-wola-bedzie-zelektryfikowana-95839.html> (dostęp 1.04.2025).
- Rynek Kolejowy, *Nowa lubelska łącznica kolejowa. Jakie pociągi po niej pojadą?*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/nowa-lubelska-lacznica-kolejowa-jakie-pociagi-po-niej-pojada-zdjecia-104778.html> (dostęp 1.04.2025).
- „Urzędowy Rozkład Jazdy Pociągów” 1961–1962.

Opracowania

- Bebenow F., *Transformacja lokalnych systemów kolei w Polsce w XXI wieku w kontekście historycznych przemian transportu kolejowego*, Poznań 2024.
- Becker C., Pochadt H., *Wojskowa kolej polowa Bełżec–Trawniki*, „Świat Kolei” 2002, nr 11.
- Borowiec R., *Plany budowy linii kolejowej Lublin–Szczepieszyn–Bełżec w okresie Drugiej Rzeczypospolitej*, „Rocznik Lubelski” 2019, t. 45.
- Chwedyk H., *Kolej wąskotorowa Bełżec–Budy*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny” 2008, nr 4.
- Chwedyk H., *Koleje wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*, Zamość 2006.
- Chwedyk H., Pokropiński B., *Hrubieszowskie koleje wąskotorowe*, Zamość 2008.
- Ciechański A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013.
- Ciechański A., *Wojenne koleje polowe a rozwój wybranych kolei cukrowniczych w Polsce w latach 1918–1939*, [w:] *Koleje polowe na ziemiach polskich w okresie I wojny światowej. Funkcja, znaczenie, późniejsze wykorzystanie*, red. Ł. Popowski, T. Karolak, M. Przygoda, M. Szymańska, Sochaczew 2019.
- Ciernoczułowski T., *Szerokim torem LHS*, Łódź 2009.
- Dmowski R., *Kolej wąskotorowa w Białej Podlaskiej. Zarys dziejów*, „Rocznik Białkopodlaski” 1999, t. 7.
- Filipek F., *Budowa i eksploatacja Warszawsko-Terespolskiej Drogi Żelaznej (1867–1880)*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970.
- Frontczak F., Kuczborski S., Kuligowski K., *50 lat elektryfikacji PKP*, Warszawa 1989.
- Gołębiowski J., *Koncepcje rozbudowy sieci kolejowej w Centralnym Okręgu Przemysłowym u schyłku lat trzydziestych*, „Pamiętnik Sandomierski” 1995, t. 2.
- Gzowski P., *Skiermiewice–Łuków. Zarys dziejów wojskowej linii*, „Świat Kolei” 2010, nr 12.
- Jerczyński M., *Zabytki architektury i techniki kolejowej. Typologia, zasoby, stan zachowania, rekomendacje*, Łódź 2024.
- Jeziarski P.B., *Pociągiem na lotnisko*, „Świat Kolei” 2024, nr 4.
- Kociuba D., *Lublin. Rozwój przestrzenny i funkcjonalny od średniowiecza do współczesności*, Toruń 2011.
- Kosidło M., *Korzystne współlistnienie, czyli wpływ kolei na rozwój Nierdzwicy Dużej na przestrzeni minionego wieku*, „Nierdzwica Duża Info” 2023, nr 96.
- Kowalczyk R., *Gospodarcze aspekty rozwoju kolejnictwa w Królestwie Polskim do 1914 r.*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2009, nr 2.
- Koziarski S.M., *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole 1993.
- Lijewski T., Koziarski S., *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995.
- Odziemkowski J., *Kolejnictwo polskie w transporcie wojskowym i operacjach wojennych na froncie polsko-ukraińskim i polsko-rosyjskim 1918–1920 r.*, Warszawa 2020.
- Stankiewicz R., *Historia linii Jarosław–Sokal*, „Świat Kolei” 2024, nr 3.
- Stankiewicz R., *Towarzystwo Kolei Żelaznej Lwów–Bełżec*, „Świat Kolei” 2012, nr 8.

- Staszewski P., *Koleje wąskotorowe Lubelszczyzny*, „Eksploatacja Kolei” 1985, nr 2.
- Styk P., *Kolej Nadwiślańska 1874–1877. Techniczne, społeczne i gospodarcze problemy wielkiej inwestycji*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1997, nr 2.
- Sztolcman S., *Koleje odziedziczone przez Polskę w b. zaborze rosyjskim*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11.
- Tajchert A., *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec–Biłgoraj*, Łódź 2010.
- Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.
- Terczyński P., *Zamość utracił połączenia kolejowe*, „Świat Kolei” 2009, nr 10.
- Trammer K., *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej*, Warszawa 2019.
- Tucholski Z., *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009.
- Tucholski Z., Kucharski M., *Kolej Leśna Lipa–Biłgoraj 1941–1983*, Zamość 2009.
- Wilgat T., *Linia kolejowa hutniczo-siarkowa w Roztoczańskim Parku Narodowym. Historia bezprawa*, Zwierzyniec 1997.
- Wojasiewicz W., *Z dziejów budowy kolei Brześć–Chełm*, [w:] *Tradycje kolejowe Chełma. Chełm nieznanym*, red. B. Jarosz, Chełm 2009.
- Wójcik R., *Historia cukrowni „Garbów”*, Lublin 2010.
- Zuziak W., *Droga Nadwiślańska w latach 1874–1898*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970.
- Żygawski J., *Oddziaływanie kolei na strukturę przestrzenną i sferę społeczną Zamościa w okresie dwudziestolecia międzywojennego 1918–1939*, „Facta Simonidis” 2024, t. 17, nr 1.

ABSTRACT

The article concerns the transformation of the railway network, understood as sections of railway lines and stations (railway junctions) where these lines connect. The text covers the area of the contemporary (as of 1999) Lublin Voivodeship, but to the extent necessary, it also includes stations located on the outskirts of the voivodeships or neighbouring countries. From the second half of the 19th century to the present day, railway lines have been built, modernised, and also liquidated. The text attempts to systematise the factual information concerning such transformations in the Lublin Voivodeship against the background of phenomena occurring on a wider scale.

Keywords: railway history; railway network; Lublin Voivodeship