



DAWID KELLER  
Koleje Śląskie  
ORCID: [0000-0003-2586-3913](https://orcid.org/0000-0003-2586-3913)

## POLSKIE KOLEJOWE POROZUMIENIA GRANICZNE W OKRESIE PRL NA WYBRANYCH PRZYKŁADACH

### POLISH RAILWAY BORDER AGREEMENTS DURING THE PEOPLE'S POLISH REPUBLIC PERIOD ON SELECTED EXAMPLES

**ABSTRACT:** Among the issues that researchers have almost never analyzed is the railway cross-border traffic in the period of 1945–1989. The article presents the legal and organizational context of the relations between Polish, Czechoslovak and Soviet state railway entities in southeast Poland, outlines the related difficulties and international background, and reconstructs the course of crucial investments within the borderland, such as rebuilding of the Łupków border crossing.

**KEYWORDS:** railways, border agreements, transit, USSR, Czechoslovakia, operation and maintenance conditions

W historiografii istnieją zagadnienia, które nie doczekały się dotąd opracowania. Traktowane jako pewna oczywistość, w istocie umykają ze studiów i badań, faktycznie są natomiast kluczowe dla zrozumienia zjawisk o znaczeniu znacznie szerszym niż one same. Przykładem na to może być tło prawne w stosunkach transgranicznych między, zwłaszcza nominalnie „bratnimi”, narodami. W latach obowiązywania tych ustaleń była to codzienność, a wyjaśnienie takich lub innych zapisów aktów prawnych czy działań służb granicznych lub kolejarzy nie było możliwe. Ale, jak pokazali już badacze zagraniczni, tłem dobrosąsiedzkich relacji bywały nie zawsze pokojowe negocjacje<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Falk Flade, *Beyond Socialist Camaraderie. Cross-border Railway between German Democratic Republic, Poland and Soviet Union (1950s–60s)*, „The Journal of Transport History”,

Jak zostało to udokumentowane w przygotowywanym do druku tomie *Kolej wobec granicy*, po 1945 r. linie kolejowe w Polsce zostały przecięte przebiegiem wytyczonych, najpewniej bez udziału czynników kolejowych, granic w kilkudziesięciu punktach. Najczęściej były to także podziały trwałe i nigdy już nie odbudowano przebiegających tamtędy szlaków. Wymuszone podziały przyczyniły się również do tego, że najczęściej zachowywano przewozy przez granicę na liniach magistralnych, gdzie istniejący ruch, nawet przy będących konsekwencją przebiegu granicy zmianach kierunków migracyjnych, nadal pozostał dość silny. Inaczej było na liniach lokalnych, gdzie granica ograniczała także codzienne migracje i, jak na Warmii i Mazurach czy na Dolnym i Górnym Śląsku, przecięte granicą linie prowadziły „donikąd” i ostatecznie zaniedbane, o ograniczanych przewozach, konsekwentnie stawały się reliktem (np. Pilszcz – Baborów – przed 1945 r. linia kończyła się w Opawie).

Ciekawostką pozostaje fakt, że pomimo haseł o „bratnich” narodach, w istocie przewozy pasażerskie na liniach transgranicznych w całej epoce po 1945 r. były konsekwentnie ograniczane. Pomijając formalne utrudnienia paszportowe, nawet w dobie relatywnej liberalizacji np. w latach 70. XX w., sytuacja nie ulegała tutaj znaczącej zmianie (o czym świadczy lektura rozkładów jazdy)<sup>2</sup>. Zdarzały się także przypadki istnienia ruchu transgranicznych pociągów pasażerskich, niedostępnych jednak dla podróżnych, które przeznaczano dla personelu kolejowo-celnego. Szczególnym przykładem pozostaje tutaj przejście Bohumin – Chałupki (z trzema parami pociągów dla pracowników z Czechosłowacji) czy Medzilaborce – Łupków<sup>3</sup>.

Faktycznie jednak wiedza historyków o kolejowych przejściach granicznych po 1945 r. jest w istocie znacząco ograniczona. Pomijając wspomnienia dwie

---

40 (2019), 2, s. 251–269 (tekst powstał na podstawie akt niemieckiej proweniencji); Tomáš Nigrin, *Kontakty transportowo-polityczne między Kolejami Czechosłowackimi a Polskimi Kolejami Państwowymi w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w.: bratnia współpraca czy ochrona własnych interesów?*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2017, s. 365–378 (tekst powstał na podstawie akt czeskiej proweniencji).

<sup>2</sup> W 1980 r. na granicy wschodniej czynne były jedynie przejścia w Kuźnicy (430 tys. odprawionych, w 1989 r. 1133,2 tys.), Terespolu (odpowiednio 1037,8 tys. i 1867,8 tys.) oraz Medyce (552,7 i 665,5 tys.). Na granicy południowej w Muszynie (290,5 i 850,1 tys.), Zebrzydowicach (1423 i 3943,8 tys.) oraz Międzyzlesiu (248,6 i 366,5 tys.), a na zachodniej w Zgorzelcu (1068,7 i 1123,9 tys.), Zasiękach (316,2 i 358,3 tys.), Kunowicach (1694,4 i 3132,8 tys.) oraz Szczecinie Gumieńcach (556,2 i 1051 tys.). Teofil Lijewski, *Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej*, „Zeszyty Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN”, 23 (1994), s. 25.

<sup>3</sup> Archiwum Narodowe w Krakowie Ekspozytura w Spytkowicach (dalej: ANKES), Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie (dalej: PDOKP), sygn. 488/7, k. 7, 108.

prace historyków europejskich, odnotować należy opracowania poświęcone przekraczaniu granic w czasie wielkich migracji (powojennej i 1968 r.<sup>4</sup>).

Obszarowa struktura zarządzania Polskimi Kolejami Państwowymi (w terenie Dyrekcje Okręgowe, w latach 1975–1983 także Dyrekcje Rejonowe<sup>5</sup>) funkcjonowała do 1998 r. Zachowana w archiwach państwowych spuścizna aktowa nie jest jednak spójna i (mimo istnienia normatywów kancelaryjno-archiwalnych przedsiębiorstwa) w istocie każda z dyrekcji przekazała do nich różne rodzaje akt (np. Katowice, Warszawa Lublin, Kraków, Wrocław, Poznań). Wśród akt pochodzących z byłej Południowej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie (uzupełniająco także dyrekcji lubelskiej) zachowały się bogate i cenne archiwalia dotyczące kolejowych przejść granicznych oraz organizacji ich funkcjonowania. Pozwalają one na odtworzenie części (nie są niestety, najpewniej, kompletne) uwarunkowań dla przejść granicznych Polski z ZSRR poniżej Rawy Ruskiej oraz dla całej granicy polsko-czechosłowackiej (te ostatnie staną się tematem odrębnego studium).

## Studia przypadków – granica z ZSRR

Dnia 22 IV 1963 r. podpisana została umowa pomiędzy Polską (ściślej Polską Rzeczpospolitą Ludową) a ZSRR regulująca kwestie kolejowo-graniczne<sup>6</sup>, nosząca

<sup>4</sup> Por. np.: *Obcy w domu. Wokół Marca ,68 = Estranged. March ,68 and Its Aftermath*, katalog wystawy, red. Justyna Koszarska-Szulc, Natalia Romik, Warszawa 2018; Jiří Friedl, *Domů, a za svobodou. Role Československa v migracích obyvatel Polska v letech 1945–1948*, Praha 2020; Halina Hila Marcinkowska, *Wieczni tulacze. Powojenna emigracja polskich Żydów*, Warszawa 2019 (reportaż).

<sup>5</sup> Nie zachowały się z nich żadne (!) pozostałości aktowe wyodrębnione w zespoły archiwalne w archiwach państwowych, ani w zespołach dyrekcyjnych.

<sup>6</sup> Jej podstawą był zapis umowy międzypaństwowej stwierdzający, że „art. 26. 1. Komunikację na drogach kolejowych, wodnych, szosach i innych drogach przeciętnych linią granicy oraz przejściami granicznymi na tych drogach ustalają specjalne porozumienia między Umawiającymi się Stronami. 2. W miejscach przecięcia linii granicy przez drogi kolejowe, wodne, szosy i inne drogi każda z Umawiających się Stron ustawia na swoim terytorium i utrzymuje w należyтым stanie odpowiednio szlabany i specjalne znaki. 3. Umawiające się Strony będą stosowały odpowiednie środki w tym celu, ażeby otwarte dla ruchu odcinki dróg kolejowych, wodnych, szos i innych dróg w miejscach ich przecięcia linią granicy były utrzymywane w stanie sprawności. Naprawy tych dróg dokonuje każda z Umawiających się Stron do linii granicy na swój koszt. Wyjątki od tej zasady mogą być przewidziane w porozumieniach między właściwymi naczelnymi władzami obu Umawiających się Stron”. Umowa między rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o stosunkach prawnych na polsko-radzieckiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych, podpisana w Moskwie dnia 15 II 1961 r. – Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej (dalej: Dz.U. RP) 1961, nr 47, poz. 253. Warto zauważyć, że umowa ta zachowuje nadal swoją ważność. Poprzednikiem była Umowa między Rządem

nazwę „Umowy [...] o kursowaniu polskich pociągów tranzytowych na odcinku kolei Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich”<sup>7</sup>. Podpisana na szczeblu rządowym, ich pełnomocnikami byli ministrowie komunikacji Józef Popielas i Borys Pawłowicz Bieszczew. Regulowała ona przewozy pasażerskie, towarowe i pasażersko-towarowe (mieszane) po torze 1435 mm na odcinku granica państwa: Niżankowice – Chyrów – Starżawa – granica państwa. Obsługę zapewniało PKP, również w zakresie odpowiedzialności dyscyplinarnej. Zapewniono zatem wyłączenie polskich kolejarzy z obcego ustawodawstwa. Przekraczanie granicy przez personel odbywało się za okazaniem legitymacji służbowych oraz wykazów imiennych (sporządzanych w czterech egzemplarzach). Podróżni przekraczali granicę bez kontroli celnej i paszportowej, a im samym uniemożliwiono wsiadanie / wysiadanie na terenie ZSRR, a także przebywanie na mostkach wagonowych – w związku z tym stosowano zamykanie wagonów. Przewidywano również, choć opcjonalnie, konwojowanie pociągów przez służby kraju tranzytowego. Opłaty za przejazdy tranzytowe ustalano w trybie „płatności z tytułu obrotu towarowego”.

Sama umowa miała charakter ogólny, gdyż szczegółowe warunki tranzytu określały Przepisy o kursowaniu pociągów kolei Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej tranzytem przez koleje Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich na tym odcinku, podpisane 16 V 1963 r. w Warszawie przez D. Tarantowicza i W. Gawriłowa<sup>8</sup>. Zezwolono wówczas na przewóz przesyłek bagażowych, ekspresowych, towarowych oraz poczty. Przewozy dopuszczono wyłącznie w porze dziennej, co stanowiło ważne ograniczenie przepustowości szlaku i wymuszało bądź prowadzenie ruchu o zmiennych w zależności od pory roku godzinach, bądź wykorzystywanie jedynie bezwzględnej pory dziennej (w rzeczywistości w kolejnych latach

---

Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o stosunkach prawnych na polsko-radzieckiej granicy państwowej, podpisana wraz z Protokołem końcowym w Moskwie dnia 8 VII 1948 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 18 XI 1948 r.). Jej postanowienia generalnie były tożsame. Wśród umów wykonawczych do obu umów (aktualnie znane są wyłącznie te po 1961 r.) znajdowały się te dotyczące poszczególnych przejść granicznych, w praktyce o dużym poziomie stabilności, powstające w wyniku dwustronnych negocjacji. To lokalnie wypracowywano szczegółowe zasady, natomiast w drażliwych kwestiach globalnych (np. skala ruchu) wydaje się, że operowano w ramach ustalonych wytycznych.

<sup>7</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 34–35v. Dz.U. RP 1963, nr 54, poz. 295.

<sup>8</sup> Co ciekawe, nie używano w tych dokumentach rzeczywistego prawnego statusu kolei w Polsce, czyli formy przedsiębiorstwa pod nazwą Polskie Koleje Państwowe. Por. Ustawa z dnia 2 XII 1960 r. o kolejach (Dz.U. RP 1960, nr 54, poz. 311) oraz Uchwała nr 189 Rady Ministrów z dnia 26 V 1961 r. w sprawie nadania statutu przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe” (Monitor Polski 1961, nr 47, poz. 210). ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 36–42. Dopiero w samych, cytowanych w artykule, instrukcjach odwoływano się już do nazwy PKP.

odstąpiono od tego ograniczenia). Szczegółowe ustalenia rozkładowe miała ustalić, na podstawie delegacji zawartej w przepisach, konferencja dwustronna na szczeblu obszarowych struktur administracji kolejowej. Obsługę taborową w całości zapewniała strona polska, natomiast strona ZSRR deklarowała pomoc medyczną w nagłych wypadkach, a kierownikom pociągów na stacjach Niżankowice i Starżawa możliwość uzyskania połączenia telefonicznego z Polską. Koleje ZSRR zezwalały polskiemu personelowi na korzystanie z pomieszczeń służbowych i bytowych oraz na przebywanie na wydzielonym terenie kolejowym na obszarze tego kraju. Na odcinku tranzytowym obowiązywały przepisy ruchu dyrekcji lwowskiej, które zobowiązano się udostępnić stronie polskiej do celów szkoleniowych. Formularze rozkazów szczególnych (dwujęzyczne) należało jednak wypełniać wyłącznie w języku rosyjskim (zresztą zasada ta dotyczyła wszystkich dokumentów związanych z przewozem). Strona rosyjska na stacjach wyposażonych w urządzenia do nawadniania parowozów deklarowała możliwość skorzystania z nich przez lokomotywy pociągów tranzytowych, natomiast nie zapewniała paliwa ani smarów. Sam tabor powinien natomiast być w pełni sprawny. Dopuszczalne wyłączenie z powodu awarii na terenie odcinka tranzytowego realizowane było jednak wyłącznie taborem składu, pod nadzorem miejscowych kolejarzy. Wagony uszkodzone winny były zostać naprawione w ciągu maksymalnie trzech dób (jeśli konieczne było sprowadzenie części zamiennych) i odesłane z kolejnym składem tranzytowym. W przepisach umieszczono również szczegółowe zasady dotyczące ruchu pociągów, wymiany odpowiednich dokumentów czy sporządzanych wykazów. Punktem odniesienia były dla całości tych postanowień zapisy dwóch umów międzynarodowych opracowanych i uzgodnionych przez członków Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD, Организация сотрудничества железных дорог), tj. Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS) oraz Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Osobowej (SMPS)<sup>9</sup>. Do przepisów dołączono również wzory odpowiednich druków<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Ostatnie redakcje z 2015 r. Jej pierwsze wydanie było ważne od 1 XI 1951 r. Towarzyszyły im, od 1951 r.: Taryfa przewozowa kolejną pasażerów, bagażu i bagażu towarowego w bezpośrednim ruchu kolejowym (obecnie MPT); Jednolita taryfa tranzytowa na przewóz towarów przez kraje, których koleje uczestniczą w Umowie o przewozie kolejną towarów w bezpośrednim ruchu międzynarodowym (ETT); Zasady wzajemnego użytkowania wagonów w ruchu międzynarodowym (PPW) oraz Zasady rozliczeń do Umów MPS i MGS. <https://www.seim-tsz.pl/prof-m-antonowicz-prezentuje-historie-powstania-i-podstawowe-zadania-oszd/> (dostęp: 26 IV 2022); <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/umowy-miedzynarodowe> (dostęp: 26 IV 2022).

<sup>10</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 48–50.

Warto zauważyć, że drobiazgowo regulowane przepisy wymagały oczywiście czasami poprawy. Było tak np. w 1964 r., gdy strona radziecka wniosowała o zmianę miejsca kontroli wykazów wagonowych<sup>11</sup>. Jak wspomniano wyżej, wszelkie ustalenia podejmowano na dwustronnych konferencjach na szczeblu (najczęściej lokalnym). Co ciekawe, zdecydowaną większość spisanych ustaleń zajmowały kwestie dotyczące magistralnej linii prowadzącej przez Medykę. Sprawy tranzytowe były jakby drugorzędne, albo cała uwaga koncentrowała się tam na szczegółowych wytycznych techniczno-ruchowych, których nie było potrzeby szerzej uzgadniać.

Przykładowo we Lwowie, od 2 do 10 IV 1973 r.<sup>12</sup>, przedstawiciele dyrekcji krakowskiej i lwowskiej, opierając się na omawianych wyżej normach międzynarodowych oraz na ustaleniach konferencji w Cottbus między przedstawicielami PRL, ZSRR i NRD „w sprawie ustalenia wielkości przewozów ładunków handlu zagranicznego” (8–14 lutego)<sup>13</sup>, ustalili, że między Medyką a Mościskami II po torze szerokim kursować będzie dziennie 27 par pociągów<sup>14</sup> w tym pięć pasażerskich<sup>15</sup>, a po torze normalnym pięć par składów towarowych<sup>16</sup>. Na odcinku tranzytowym przewidziano jedną parę pociągów mieszanych, dwie pary pociągów pasażerskich oraz jedną (!) parę pociągów towarowych (kierowanych na przejście w Łupkowie<sup>17</sup>)<sup>18</sup>. Odcinek z Medyki mógł być obciążony taborem o nacisku do 23 ton/oś, z wyjątkiem cystern przestawionych na tor normalny (z mazutem), gdzie ograniczono nacisk do wartości 20 ton/oś. Maksymalna długość pociągów wynosiła po torze szerokim 100 wagonów (720 m), a po torze normalnym 70 wagonów

<sup>11</sup> *Ibidem*. Tłumaczenie telegramu z języka rosyjskiego, b.p.

<sup>12</sup> Wcześniejsza konferencja odbyła się w Zakopanem w dniach 9–15 IV 1972 r. Jej ustalenia traciły swą ważność wraz z podpisaniem protokołem nowej.

<sup>13</sup> Podczas tej konferencji ustalono także, że przestawienie cystern kolei SŽD (Советские железные дороги) z mazutem dla PKP będzie realizowane na stacji Mościska II, natomiast sam przewóz odcinkiem granicznym będzie realizowany taborem PKP. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 288.

<sup>14</sup> Rozkład jazdy pociągów towarowych. *Ibidem*, k. 296. Wykaz obrotów lokomotyw. *Ibidem*, k. 298.

<sup>15</sup> Ściślej rzecz biorąc, cztery pary. Jedna to był podsyl wagonów do pociągu „Varna”. *Ibidem*, k. 295.

<sup>16</sup> *Ibidem*, k. 299. Składy te w większości (4) wykorzystywano jako podsyl wagonów próżnych, natomiast jedna para obejmowała przewóz cystern mazutowych.

<sup>17</sup> Szerzej w dalszej części tekstu.

<sup>18</sup> Rozkład jazdy. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 301–302. Godziny odjazdów jednego z pociągów (w stronę Krościenka, najpewniej towarowego, sądząc po numerze), a także wieczornego kursu mieszanego w stronę Przemysła, został zmieniony „na żądanie” dyrekcji lwowskiej we wrześniu 1973 r. Czas jazdy w stronę Krościenka wynosił od 125 do 130 minut dla pociągów mieszanych i 79 minut dla pociągu pasażerskiego.

– w obu przypadkach bez ograniczeń ciężaru<sup>19</sup>. Maksymalne dopuszczalne prędkości ustalono na 70 km/h (po stronie radzieckiej, na obu torach) i 45 km/h (po stronie polskiej)<sup>20</sup>. Zakładano formowanie zwartych składów (do 84–86 wagonów w dwuosiowym przeliczeniu, maksymalnie 100 wagonów) z rudą, uzupełnionych odrębnymi częściami z jednorodnym ładunkiem (węglem, zbożem, produktami naftowymi, surówką i metalem), bądź też składów z jednorodnym ładunkiem albo złożonych z oddzielonych grup poszczególnych ładunków (masowych)<sup>21</sup>. Nie przewidywano zatem przewozu drobniejszych ładunków. Określono także szczegółowe zasady obrotu lokomotyw. Każdego miesiąca, pod koniec pierwszej dekady, przedstawiciele obu dyrekcji spotykali się roboczo naprzemiennie po obu stronach granicy, na terenie działania obu dyrekcji (a więc także w Jagodinie i Dorohusku, konsultowanych z dyrekcją lubelską)<sup>22</sup>.

O stopniu skomplikowania ruchu pociągów międzynarodowych może świadczyć fakt, że ustalone do ruchu w 1973 r. pociągi pasażerskie<sup>23</sup> były efektem decyzji podjętych w czasie Europejskiej Konferencji Rozkładu Jazdy w St. Gallen (18–29 IX 1972 r.) oraz konferencji w Budapeszcie (24–31 I 1973 r.). Długość składów zależała od bieżących potrzeb i mogła być zwiększana. Obsługę trakcyjną i konduktorską zapewniała dyrekcja lwowska, natomiast wagony sypialne na całej trasie były prowadzone przez polskich konduktorów. Przekładanie wózków odbywało się w Przemyśle i Wadul Seret (właściwie Vadul-Siret). Wodę uzupełniano na obu wymienionych stacjach. Uzgodniono także zachowanie ważności „Tymczasowego trybu operatywnego planowania, rachunku analizy i materialnej odpowiedzialności Lwowskiej Kolei i Krakowskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych za wykonanie planów przekazywania ładunków handlu zagranicznego i pociągów, a także za wykorzystanie lokomotyw na przejściu granicznym

---

<sup>19</sup> Dopuszczalne było wyprawienie składów dłuższych, ale wymagano każdorazowego uzgodnienia dyżurnych ruchu.

<sup>20</sup> Podobna sytuacja była w odniesieniu do prędkości na zwrotnicach wjazdowych do obu stacji. Generalnie stan techniczny linii po polskiej stronie nie był najlepszy.

<sup>21</sup> Wykaz przewiezionych towarów w I kwartale 1973 r. na przejściu Medyka – Mościska II. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 303 (w relacji do Polski), k. 304 (w relacji do ZSRR). Przewieziono wówczas 310,3 tys. t węgla i 5,1 tys. t „samochołów”.

<sup>22</sup> *Ibidem*, k. 302.

<sup>23</sup> Lwów – Przemyśl – Lwów (64/63) zestawiony z wagonów dyrekcji lwowskiej (pięć sztuk, II klasy, po 68 miejsc siedzących), Lwów – Przemyśl – Lwów (66/65) zestawiony również z wagonów dyrekcji lwowskiej (5–8 sztuk II klasy oraz wagon serii Fg – pocztowo-bagażowy), oraz dwa ekspresy: Warszawa – Lwów – Wadul Seret – Mangalia – Warna (61/62 „Warna”) oraz Warszawa – Lwów – Bukareszt – Sofia (25/26 „Karpaty”).

Mościska II – Medyka<sup>24</sup>. Do porozumienia dołączono, nowe wersje (znanych skądinąd<sup>25</sup>) przepisów. Wagi wagonowe na stacjach Mościska II (1435 mm) oraz Żurawica i Medyka (1520 mm) planowano kontrolować w kwietniu i listopadzie każdego roku. Dodatkowo raz na pół roku kontrolowano widoczność sygnałów, a raz w roku sprawność działania blokady liniowej. Ustalono, że wagony obce nie mogą przebywać na obu granicznych stacjach dłużej niż 40 h. Stwierdzano także, że sprawy odprawy wagonów z olejem roślinnym dla NRD zostały ustalone w czasie trójstronnej konferencji w Brześciu w lipcu 1972 r. Z kolei w drugim kwartale 1973 r. zaplanowano spotkanie specjalistów eksploatacji trakcji elektrycznej w celu omówienia szczegółów technicznych jej eksploatacji na odcinku granicznym<sup>26</sup>.

Od 10 do 21 III 1969 r w Lublinie odbyła się z kolei konferencja w *sprawach specjalnych*, czyli o warunkach prowadzenia ruchu w razie wojny. Określała ona skalę przewozów wojskowych na przejściu Dorohusk – Jagodin (24 pary pociągów stałych oraz sześć zapasowych na torze szerokim, oraz 24 pary pociągów stałych i cztery zapasowe na normalnym), prowadzonych według moskiewskiego czasu<sup>27</sup>. Normatywne obciążenie wynosiło 1200 t (w 1973 r. 1500 t<sup>28</sup>, w 1979 r. 2200 t z Jagodina, 1800 t z Dorohuska, wojskowe 1500 t<sup>29</sup>), a długość składów (bez lokomotywy) 600 m. Zezwalało jednocześnie na wyprawianie (w razie potrzeby, po

<sup>24</sup> ANKES. PDOKP, sygn. 488/1, k. 282–292.

<sup>25</sup> Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku granicznym Medyka – Mościska II, Instrukcja o prowadzeniu pociągów tranzytowych PKP na odcinku Niżankowice – Starżawa Lwowskiej Dyrekcji po torze 1435 mm, Instrukcję obsługi zrk systemu elektroberłowego przy prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku Przemyśl – Bakończyce – Niżankowice i Starżawa – Krościenko. Przedłużono także na kolejny rok ważność Instrukcji eksploatacji i remontu urządzeń sieci i zasilania w strefie granicznej między ZSRR i PRL. *Ibidem*, k. 287.

<sup>26</sup> *Ibidem*, k. 282–292.

<sup>27</sup> Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej: AP Lublin), Wschodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Lublinie (dalej: Wschodnia DOKP), sygn. 2/5, s. 1. Co warte odnotowania, odręczna adnotacja na dokumencie z 8 IX 1999 r. nadaje mu status „zastrzeżone” (w miejsce pierwotnego „tajne”). Może być to skutkiem pochodzenia teczki aktowej, na której odbito pieczętkę „PKP SA Dyrekcja Infrastruktury Kolejowej Wydział Spraw Obronnych w Warszawie Terenowy Dział Spraw Obronnych” (w Lublinie). Nadal nie są znane historiografii te struktury w ramach PKP. Wkrótce potem akta te, po likwidacji Wschodniej DOKP w połowie 1998 r., zostały przekazane do Archiwum Państwowego. Por. Zbigniew Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego: technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009, s. 86–102.

<sup>28</sup> Zachowany dokument posiada odręczne notatki, związane z kolejną edycją spotkań, tym razem odbywającą się we Lwowie w 1973 r. Wersja z 1973 r. w stosunku do wcześniejszej zawiera dość liczne zmiany i dopiski, niewpływające jednak znacząco na ocenę dokumentu dla potrzeb niniejszego tekstu. Wyjątkiem mogą być jedynie zapisy dotyczące zapasowych rejonów załadowniczych. Protokół z 1973 r.: AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/6.

<sup>29</sup> AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/7, s. 1. Cały protokół z konferencji odbytej od 10 do 14 IX 1979 r. w Muszynie – *ibidem*.



uzgodnieniu) składów dłuższych (podwójnych, 2 x 600 m). Zakładano, że w przypadku przerwania łączności komunikacja miała odbywać się z wykorzystaniem *pisemnego porozumienia na zasadach kierunku uprzywilejowanego*, którym był, co politycznie było zrozumiałe, do Polski. Wcześniejsze (poza czasem *specjalnym*) transporty wojskowe miały być realizowane i ustalane *w trybie operatywnym*. Do ruchu przewidziano na torze szerokim lwowskie parowozy oporządzone w Dorohusku serii TE, Ł, ER, a na torze normalnym wszystkie typy serii Ty o nacisku na os do 21 t (oporządzone w Jagodinie, pochodzące z dyrekcji lubelskiej)<sup>30</sup>. Obie wymienione stacje były uznawane także za zwrotne, jednocześnie jednak nie zapewniało to drugiej stronie ani prawa do odpoczynku załóg, ani węgla czy wody<sup>31</sup>. Przyjęto dwuosobową obsadę składów dyrekcji lwowskiej oraz trzyosobową (maszynista, pomocnik, konduktor) dla pociągów dyrekcji lubelskiej. Ustalono także najniższe normy rezerwy wagonowej PKP na terenie kowelskiego rejonu przeładunkowego (60 jednostek, w tym 30 krytych, w tym 10 umeblowanych, 10 platform czterosiośowych oraz 20 platform dwuosiośowych). W Dorohusku podobna rezerwa wynosiła 10 wagonów. Ponownie widać zatem zasady planowania przyszłych działań, zakładanych jako możliwa interwencja sił ZSRR w innych krajach (nie tylko Polsce).

Określono także zasady transportu i czyszczenia cystern pod naładunek produktów naftowych oraz łączności. Te ostatnie opierały się na postanowieniach dwustronnych rozmów przedstawicieli ministerstw komunikacji w Moskwie od 7 do 12 XII 1959 r.<sup>32</sup> Wskazano tam konieczność „bezpośredniej łączności pociągowej telegraficznej i telefonicznej między stacjami granicznymi, łącza telefonicznego między łącznicami stacji granicznych, bezpośredniej dyspozytorskiej łączności między dyspozytorami pociągowymi sąsiednich rejonów przeładunkowych, bezpośredniej selektorowej łączności między wojskowymi komendantami sąsiednich rejonów przeładunkowych, telefonicznej i telegraficznej łączności między granicznymi oddziałami kolejowymi” oraz między obiema dyrekcjami<sup>33</sup>. Ustalono także, że dla sprawnego przejścia *w okres specjalny* konieczne jest maksymalne zwolnienie rejonów

<sup>30</sup> W 1979 r. wykorzystywano odpowiednio parowozy serii L lub lokomotywy spalinowe serii M62 na torze szerokim, a parowozy serii Ty wszystkich typów lub lokomotywy spalinowe serii ST44 (a więc również M62) po torze normalnym. *Ibidem*, s. 3.

<sup>31</sup> Wyjątkiem była sytuacja nadzwyczajna, wyjątkowa.

<sup>32</sup> Kolejna odbyła się w Warszawie od 16 do 25 XII (?) 1972 r. AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/5, s. 15.

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 7–8. Jednocześnie zrelacjonowano istniejący system oraz ówczesnie podejmowane inwestycje. *Ibidem*, s. 8–10. W protokole umieszczono także schemat rozmieszczenia poszczególnych linii telekomunikacyjnych na kontrolnym słupie granicznym (*ibidem*, s. 11).

przeładunkowych z wagonów (a więc ułatwienie przeładunku transportów wojskowych). W związku z tym w pierwszych dwóch–trzech dniach *okresu specjalnego* zabroniono zwiększania liczby składów podchodzących do rejonów ponad dobowe normy czasu pokoju, wstrzymanie składów eksportowych poza rejonami, przyspieszenie pracy przy zwalnianiu torów, przyspieszenie zwrotu wagonów próżnych, przeniesienie części prac (rozrząd, przeglądy techniczne) poza rejon, przyspieszenie przeładunku eszelonów i transportów do wyprawienia ich w miejsca docelowe, przyspieszenie odprawy granicznej eszelonów i transportów wojskowych według uproszczonych zasad specjalnych (na mocy dwustronnego porozumienia) oraz przyspieszenie wyjścia wagonów z naprawy (dla maksymalnego pozyskania taboru)<sup>34</sup>. *Okres specjalny* umożliwiał także (czasowo) wykonywanie drobnych napraw parowozów drugiej strony oraz (maksymalnie w ciągu pięciu dni od chwili jego rozpoczęcia) przekazanie w dzierżawę sześciu parowozów serii TE (od trzeciego dnia po dwa na dobę z parowozowni w Kowlu)<sup>35</sup>. Dodatkowo określono zasady przygotowania do prowadzenia ewentualnej odbudowy, uszkodzeń i awarii, zwłaszcza w obrębie rejonów przeładunkowych (w tym wzajemnej pomocy). Obszerne zapisy dotyczyły zapasowych rejonów załadowczych oraz funkcjonowania rejonów przeładunkowych<sup>36</sup>.

Inna zachowana dokumentacja konferencji dwustronnych pochodzi dopiero z 1987 r. Wówczas obrady prowadzono w Brześciu od 30 marca do 4 kwietnia. Po raz kolejny widać, że w relacjach z kolejami ZSRR kluczową rolę odgrywał tranzyt do NRD, gdyż to ustalenia trójstronnej konferencji (tym razem w Prądocinie od 21 do 29 I 1987 r.) były podstawą tych dwustronnych negocjacji. Mimo upływu lat, nie zmieniała się w sposób drastyczny obsługa poszczególnych przejść. Przez Medykę – Mościska II zakładano kursowanie 26 par pociągów torem szerokim (w tym cztery pasażerskie) oraz pięciu par torem normalnym (cysterny z mazutem). Wyjątkiem był tranzyt, gdzie jedną parę pociągów mieszanych zastąpiła para pociągów pasażerskich, a dodatkowo kursowało aż sześć par pociągów towarowych. Podobnie nie zmieniały się maksymalne naciski na oś, natomiast (co jest efektem postępu technicznego

<sup>34</sup> *Ibidem*, s. 12–13.

<sup>35</sup> 25 X 1972 r. obie strony, na szczepku ministerstw, podpisały umowę określającą warunki dzierżawy. AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/7, s. 16.

<sup>36</sup> AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/5, s. 1–21. W konferencji brali udział przedstawiciele (dwustronnie) obu dyrekcji (łącznie z dyrektorami) oraz ministerstw komunikacji i obrony (*ibidem*, s. 22). Do protokołu dołączono liczne załączniki (dotyczące *okresu specjalnego*): wykaz maksymalnych szybkości i czasów jazdy (60 km/h), stacyjnych czasów krzyżowania, sposób prowadzenia ruchu na odcinku granicznym w sytuacji całkowitego przerwania łączności, wykaz obrotu lokomotyw, warunki dzierżawy parowozów serii TE i rozkłady jazdy. *Ibidem*, s. 23–67.

i wykorzystywania wagonów o większej liczbie osi) maksymalna długość składów wynosiła od 140 do 200 osi (na torze szerokim). Częściowo poprawiły się warunki ruchowe i maksymalna prędkość po stronie ZSRR wynosiła 80 / 70 km/h. Pozostałe zasady przewozu nie ulegały zmianie w stosunku do wcześniejszych ustaleń. Na odcinku granicznym owe cztery pary pociągów pasażerskich stanowiły wspomniane już ekspresy, choć „Karpaty” kursowały aż do nadmorskiej Mangalii (w Rumunii). Ponadto składami dykcji lwowskiej prowadzono pociągi do Lwowa i Czerniowiec. W sprawie przewozu wagonów z olejem roślinnym dla NRD obowiązywały postanowienia konferencji z Brześcia z 1982 r., co pokazuje znaczącą stabilizację tych zasad. Podobnie zresztą wydaje się wyglądała sytuacja z pozostałymi normami. Kolejne przedłużanie ich ważności wskazywać może, że o ile w pierwszych latach następował proces dostosowania infrastruktury do nowej sytuacji ruchowej i przewozowej, o tyle później ważniejsza była codzienna skuteczna praca<sup>37</sup>. Odnotować warto zasady telefonicznego przekazywania informacji o wagonach oczekujących po drugiej stronie granicy. Z kolei katalog wniosków wskazuje, że wagony z ZSRR powracały tam załadowane siarką (PKP domagało się przesyłania ładunków w sprawnych technicznie wagonach), składy zatrzymywano pod semaforami (co najpewniej groziło kradzieżami), a nadto występowały przypadki naruszeń bezpieczeństwa wobec osób trzecich (np. przekazywano agentom wagony do rozładunku na torach zelektryfikowanych i pod napięciem). PKP obiecywało także skrócenie obrotu radzieckich cystern z chlorem na własnej sieci<sup>38</sup>. Wyłącznie w I kwartale 1987 r. przewieziono (import) 276,2 tys. t węgla, 1400,9 tys. t rudy żelaza, 221,9 tys. t surówki, 55,6 tys. t mazutu, ale też samochody, maszyny i urządzenia czy produkty naftowe. Wyeksportowano z Polski natomiast głównie metale (103,7 tys. t), siarkę (49,3 tys. t) czy maszyny i urządzenia. Odrębnie odnotowywano towary dla organizacji budowlanych NRD w ZSRR (14,4 tys. t) oraz niewielką masę z CSRS do ZSRR (tranzytem)<sup>39</sup>.

Kolejne spotkanie odbyło się w dniach od 16 do 20 V 1988 r. w Suścu k. Bełżca. Co ciekawe, zachowany protokół z racji swojej formy, a nie treści jest raczej świadectwem przebiegu tych negocjacji. W istocie bowiem są to rękopiśmienne notatki na protokole z roku poprzedniego (stenogram albo projekt). Punktem odniesienia jest zatem konferencja trójstronna z 21–28 I 1988 r. w Fincken

<sup>37</sup> Por.: ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 219. Wykaz prac modernizacyjnych na terenie ZSRR wpływających na przewozy w kierunku Polski – *ibidem*, k. 219–220. Prace w Polsce – *ibidem*, k. 220.

<sup>38</sup> *Ibidem*, k. 169–181. Poprzednia konferencja odbyła się w Wieżycy w dniach 12–17 V 1986 r.

<sup>39</sup> *Ibidem*, k. 184–185.

(Meklemburgia-Pomorze Przednie). Obniżono liczbę par na przejściu w Medyce o jedną (ograniczenie ruchu pociągów pasażerskich na skutek przesunięcia pociągu „Karpaty”), zmieniono zapis „samowyladowczych” na „typu Talbot”, pociąg z Czerniowiec uzyskał status „na zarządzenie”, a zamiast ekspresu „Varna” wprowadzono (zaplanowano) pociąg Kijów – Legnica. Jak widać zatem, obniżono rangę przejścia w ruchu pasażerskim, sprowadzonego niemal wyłącznie do ruchu lokalnego, z wyjątkiem wspomnianego planu pociągu w stronę Wrocławia (jak się ostatecznie okazało, do czego przyjdzie jeszcze wrócić). Zmiany te przynosiły oczywiście kolejne, w odpowiednich paragrafach. Drobne i nieliczne dalsze korekty nie zmieniają zasadniczej konstatacji, że protokół ten był wyrazem stabilizacji zasad prowadzenia ruchu transgranicznego<sup>40</sup>.

Oprócz technicznych spotkań odbywały się również posiedzenia „programowe”. Polsko-Radziecka Stała Grupa ds. współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej w zakresie transportu kolejowego spotykając się w 1987 r., opierała się na ustaleniach Długofalowego Programu rozwoju współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej między PRL i ZSRR na okres do roku 2000 (jak dotąd, bliżej nieznany) z 4 V 1984 r. oraz ustaleń ministrów komunikacji obu krajów z 14–16 IX 1987 r. Wśród zagadnień odnoszących się do „wykonania planów” znalazły się jednak i dyskusje wokół modernizacji linii magistralnych wykorzystywanych w dwustronnej komunikacji (zaplanowano powstanie grupy roboczej, która miała skupić swoją uwagę szczególnie na potencjale LHS<sup>41</sup>). Analizowano współpracę na polu technicznym, zwłaszcza kwestie napraw taboru 1520 mm w zakładach w ZSRR (kapitałny – 10 lokomotyw ST44, 11 – SM48/TEM2, bieżący – 11 lokomotyw ST44, 16 lokomotyw SM48/TEM2) czy „ekwiwalentnej wymiany bezwalutowej” (barteru) naprawy 4 km toru szerokiego w Polsce i 4 km toru normalnego w ZSRR siłami odpowiednich krajowych przedsiębiorstw (chodzi najprawdopodobniej o rejon Braniewa). Sama współpraca naukowo-techniczna obejmowała jednak przede wszystkim badania niektórych typów szyn i ich przytwierdzeń oraz porozumienia dwustronne między polskimi i radzieckimi ZNTK. Oznacza to widoczną nierównowagę potencjałów i potwierdza słabość polskiego przemysłu maszynowego, całkowicie nieobecnego w tych rozmowach<sup>42</sup>.

<sup>40</sup> *Ibidem*, k. 232–244.

<sup>41</sup> Być może efektem jej działania była zaplanowana, a realnie zrealizowana dopiero w czasie wojny w 2022 r., możliwość wykorzystania linii dla przewozu osób.

<sup>42</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 211–223. Por. Dawid Keller, „Bez odpowiednich doświadczeń”. *Produkcja taboru kolejowego w zakładach Zjednoczenia Przemysłu Taboru Kolejowego*

W 1987 r. przewieźć miano (trudno zweryfikować te dane) z ZSRR do PRL 22 998 tys. t towarów, a w drugą stronę wyjechało 9214 tys. t, dodatkowo linią LHS 6019 tys. t rudy i 1836 tys. t eksportu (w tym głównie węgiel – 1038 tys. t, dodatkowo 477 tys. t tranzytem do Rumunii<sup>43</sup>). Oznacza to gigantyczną przewagę polskiego importu i jest spójne z ówczesną sytuacją gospodarczą Polski. Zwiększyły się przewozy pasażerskie. W 1986 r. było to ponad 488 tys. osób, a w 1987 r. za 10 miesięcy już ponad 593 tys. Najpewniej część z nich stanowili pasażerowie 44 pociągów specjalnych „Przyjaźń” (każdy dla 350–420 osób) oraz składów „pracowniczych”. Wiązało się to zatem z utrzymaniem również w sezonie zimowym kursowania pociągu 109/110 z Wilna do Warszawy (przez Kuźnicę) wagonami SŻD (Советские железные дороги), ale także uruchomiono dwa pociągi Białystok – Grodno (wagony PKP), z których jeden prowadził wagony z Warszawy, oraz planowano w nowym rozkładzie letnim uruchomienie pociągu 35/36 Warszawa – Moskwa złożonego z 12 wagonów kolei SŻD, pociągu 103/104 Wilno – Warszawa – Berlin (sześć wagonów do Warszawy, sześć (cztery) dodatkowo do Berlina, zestawianego przez SŻD), pociąg 109/110 wydłużyć do Leningradu (jako pociąg dzienny), uruchomić pociąg Wilno – Kuźnica – Sokółka po torze szerokim składem SŻD, a także wprowadzać lub modyfikować terminy kursowania wagonów bezpośrednich z Tallina i Rygi. Na przejściu Terespol – Brześć zaplanowano dodanie do pociągu 21/22 Moskwa – Praha wagonów w relacji Zebrzydowice – Moskwa, który miał umożliwić polskim pracownikom dojazd do pracy w Magnitogorsku. Dodatkowo w relacji Warszawa – Moskwa wprowadzono dodatkowe połączenie z przesiadką w Brześciu. Na przejściu Medyka – Mościska II uruchomiono pociąg Kijów – Wrocław, w składzie 12 wagonów (w tym osiem PKP). Rozważano także otwarcie przejścia Hrubieszów – Izow dla umożliwienia dojazdu polskich pracowników na budowy w ZSRR<sup>44</sup>.

---

– przyczynek badawczy, [w:] *Modernizacja bez suwerenności. Przemiany gospodarcze i społeczne w Polsce Ludowej*, red. Paweł Grata, Rzeszów 2021, s. 468–490.

<sup>43</sup> Oznacza to zatem może wykorzystanie przepustowości szlaków normalnotorowych (w tym wypadku bowiem konieczna była zmiana wózków na granicy ZSRR – Rumunia). Por. Marek Graff, *Komunikacja kolejowa pomiędzy Rumunią oraz Związkiem Radzieckim (1945–1991) / Ukrainą i Mołdawią (po 1991 r.)*, „Technika Transportu Szynowego”, 2019, 2, s. 36–51.

<sup>44</sup> Por. oczekiwania strony polskiej zaangażowania w budowę punktu przygotowania wagonów w Baranowicach i stacji postojowej pociągów elektrycznych w miejscowości Metallstroj (tak w źródle, na terenie Okrabrianskraj SŻD) – miejscowość oraz jednostka administracyjna niezidentyfikowane. ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 220.

Warto również zauważyć szereg instrukcji i regulaminów. W 1966 r. (formalnie w Gdańsku) ukazało się polskie tłumaczenie *Instrukcji obsługi urządzeń z [abezpieczenia] r.[uchu] k.[olejowego] systemu elektroberłowego przy prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku między stacją Niżankowice – Lwowskiej Żelaznej Drogi – a stacją Przemysł Bakończyce – Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie* oraz podobnego dokumentu dla odcinka Starżawa – Krościenko<sup>45</sup>. W praktyce oznacza to, że ówczesnie na kolejach ZSRR stosowano, pochodzący jeszcze z początków kolejnictwa, system wyjmowanych / wkładanych berel, wsparty uzyskaniem potwierdzenia telefonicznego i indukcyjnego (odchylenie strzałki miliamperomierza w aparacie berłowym). Dokument ten został uzgodniony na szczepku obu dyrekcji, zgodnie z zasadami określonymi we wcześniej wskazanych przepisach.

Odrębny dokument obejmował odcinek wewnątrz ZSRR, a więc Niżankowice – Starżawa. Pomiędzy Chyrowem a Starżawą istniał tam splot torów 1524 i 1435 mm. Nieparzystym kierunkiem był z Niżankowic do Starżawy. Ta ważna uwaga, przy istniejących parametrach linii (spadek 1,0‰, w kierunku parzystym spadek 10,4‰) powodowała, że ciężar brutto określono odpowiednio na 800 t – 110 osi oraz 1000 t – 110 osi. Ruch również tu prowadzono z wykorzystaniem systemu elektroberłowego. Maksymalna szybkość pociągów wynosiła do Niżankowic 50 km/h, a dalej 40 km/h (jedynie w okolicach Chyrowa<sup>46</sup> 50 km/h), podobnie niższe szybkości obowiązywały na stacjach (na rozjazdach maksymalnie 25 km/h). Maksymalne obciążenie lokomotyw nie mogło przekraczać 18 ton/oś, a wagonów 20 ton/oś. Ruch zabezpieczali stacyjny dyżurni ruchu oraz zwrotniczowie<sup>47</sup>. W różny sposób określono jedynie ruch pociągów ze strony polskiej do przystanków Pikulice, Hermanowice i Malhowice oraz związanych z nimi bocznice. W instrukcji określono także sposób rozmieszczenia wagonów z hamulcami w składach (droga hamowania 800 m, awaryjnego 400 m).

---

<sup>45</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 18–33, 94–109 (dwa takie same komplety). Nowa edycja instrukcji dla odcinka Starżawa – Krościenko ukazała się w 1973 r. Widać tutaj, że w tym czasie linia została przebudowana, a archaiczny system berłowy zastąpiono przekątnikową półsamoczną blokadą liniową. Co prawda, nadal widać było różnicę w systemach sygnalizacji (w Starżawie świetlna, w Krościenku kształtowa). Wykaz prędkości ruchu pociągów wskazuje również, że tej zmianie towarzyszyła modernizacja szlaku w rejonie Starżawy, gdzie zwiększono prędkość do 60 km/h. *Ibidem*, k. 180–189v. Zaskakiwać może poziom skomplikowania tych instrukcji, powtarzających niemal w odpowiedniej części przepisy ogólne. Wydaje się, że wynikało to z dążenia do ułatwienia pracy kolejarzom z drugiego państwa.

<sup>46</sup> Tabela w przepisach nie wskazuje jednoznacznie granicy prędkości maksymalnych.

<sup>47</sup> Co ciekawe, z zapisów tych przepisów wynika dopuszczalność ruchu pociągów także w porze nocnej. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 82–83.

Obowiązywała tzw. znajomość szlaku przez maszynistów. Opisano również warunki prowadzenia pociągów roboczych oraz awaryjnych zamknięć torów<sup>48</sup>.

Nowa wersja instrukcji dla odcinka granicznego Przemyśl Bakończyce – Niżankowice ukazała się w 1979 r. Dopuszczono w niej, ponownie, wykorzystanie wszystkich rodzajów taboru parowego i spalinowego PKP (najmniejszy promień łuku 196 m). Szlak zabezpieczony był już wówczas przekaźnikową półsamoczynną blokadą liniową, z zastrzeżeniem, że na polskiej stacji granicznej obowiązywała jazda pociągów „do kilometra i z powrotem”. Nadal stacja Niżankowice, z elektrycznym nastawianiem zwrotnic i sygnałów, z semaforami świetlnymi, była znacznie nowocześniejsza niż Bakończyce. W stosunku do poprzedniego opracowania warto zauważyć poprawę (niewielką) parametrów torowiska po polskiej stronie<sup>49</sup>.

Podobną instrukcję wydano instrukcję dla odcinka Medyka – Mościska II. Jak wiadomo, nie chodzi tutaj o ruch tranzytowy, natomiast o dwa tory szlakowe, z których jeden był szeroki (1524<sup>50</sup> mm), natomiast drugi obejmował splot obu szerokości (1435 mm i 1524 mm, z wykorzystaniem czterech szyn)<sup>51</sup>. Całość zabezpieczona była przekaźnikową, półautomatyczną blokadą liniową, umożliwiającą jednoczesne prowadzenie ruchu po obu torach. Na stacji Mościska II zainstalowane były semafony świetlne, w Medyce nadal kształtowe, przy czym na obu istniała blokada stacyjna. Jednocześnie jednak ruch odbywał się „w zasadzie jednokierunkowo na zasadzie dwutorowego ruchu z obowiązkiem posługiwania się aparatem według przepisów jednotorowego ruchu”. Instrukcja wyjaśniała również znaczenie poszczególnych sygnałów świetlnych i kształtowych. Sama odprawa następowała na podstawie telefonicznego uzgodnienia oraz (w przypadku toru splecionego) naciśnięciu przycisku wyboru szerokości toru – dopiero ich zgodne naciśnięcie zwalniało blokadę<sup>52</sup>. Określono odrębnie zasady prowadzenia ruchu pociągów roboczych czy drezyn motorowych (o nacisku na oś poniżej 3,75 t), z wykorzystaniem telegraficznego zapowiadania, z zastrzeżeniem, że ruch w obrębie jednego państwa odbywał się zgodnie z właściwymi lokalnymi przepisami. Pozostałe przepisy nie różniły się w sposób znaczący od typowych norm OSŻD. Ważnym zastrzeżeniem

<sup>48</sup> *Ibidem*, k. 75–92.

<sup>49</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 90–114.

<sup>50</sup> Ważne zastrzeżenie: w protokole z dwustronnych negocjacji z 1969 r. występuje prześwit szeroki 1524 mm, w wersji z 1973 r. już 1520 mm. AP Lublin, Wschodnia DOKP, sygn. 2/5, s. 1.

<sup>51</sup> Najmniejszy promień łuku 300 m.

<sup>52</sup> Zapalona zielona żarówka na pulpicie w nastawni oznaczała ruch po torze szerokim, żółta normalnym. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 55–67.

było kursowanie składów po torze 1524 mm bez obsady konduktorskiej<sup>53</sup>. Również ta instrukcja doczekała się nowego wydania w 1973 r.<sup>54</sup> Kluczową zmianą było zelektryfikowanie obydwu torów, a do ruchu dopuszczono cały tabor obu zarządów kolejowych. Zmianie nie uległ jednak sam system sterowania ruchem i jego prowadzenia.

W 1977 r. ukazało się nowe wydanie instrukcji ruchowej dla tego przejścia. Pozwala ono wskazać, że w Medyce wreszcie zamontowano sygnalizatory świetlne, jak również powstała centralna nastawnia dysponująca. Pozostałe zapisy nie zostały znacząco zmienione względem poprzedniej wersji, z zastrzeżeniem, że zachowany egzemplarz owej instrukcji jest bardzo silnie pokreślony, zawiera fragmenty zaklejone, wykreślone itp. Najprawdopodobniej zatem w kolejnych latach wprowadzano bieżące poprawki, zamiast wydawania nowej wersji<sup>55</sup>. Z 1974 r. dysponujemy także instrukcją regulującą prowadzenie ruchu między stacjami Rawa Ruska (kolei lwowskiej) i Werchrata (dyrekcji krakowskiej). Ten jednotorowy odcinek (1520 mm) zabezpieczony był przekaźnikową półsamoczynną blokadą liniową<sup>56</sup>. Podobnie jak w omówionych wyżej przypadkach po stronie ZSRR funkcjonowały sygnalizatory świetlne, po polskiej kształtowe. Zaskakiwać może bardzo duży promień łuków (minimum 495 m)<sup>57</sup>.

## Studia przypadków – granica z Czechosłowacją

Innym przykładem ruchu transgranicznego było, znane z literatury, przejście w Łupkowie. Stronie polskiej zależało na jego odbudowie, gdyż otwierało to nową drogę do szybkiego eksportu polskiego węgla na Bałkany. Dwustronne negocjacje na szczeblu politycznym były trudne<sup>58</sup>, ale ostatecznie zakończyły się sukcesem i podpisaniem Kolejowego Porozumienia Granicznego o wzajemnej komunikacji

---

<sup>53</sup> *Ibidem*, k. 68–73. Odpowiednia instrukcja prowadzenia pociągów zdawczych bez obsady konduktorskiej: *Ibidem*, k. 110–114 (21 IX 1965 r.). Podobnie wydano Instrukcję eksploatacji i remontu urządzeń sieci i zasilania w strefie granicznej między ZSRR i PRL. *Ibidem*, k. 174–178 (uzgodniona i podpisana w Krakowie 21 VI 1972 r., we Lwowie 18 VII 1972 r.).

<sup>54</sup> *Ibidem*, k. 192–227.

<sup>55</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 22–56.

<sup>56</sup> W przypadku awarii obowiązywały rozkazy szczególne „S” i telefonogramy.

<sup>57</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/2, k. 1–21. Generalnie zasady określone w tej instrukcji nie różnią się od omówionych wyżej dla przejścia Medyka – Mościska II, z dostosowaniem do warunków lokalnych (zwłaszcza wyłącznie jednej szerokości toru). Był to fragment dawnej linii Munia – Werchrata – Sokal.

<sup>58</sup> Nigrin, *Kontakty*, s. 374–377.



kolejowej na przejściu granicznym Łupków – Medzilaborce z 11 IX 1974 r. Opierało się ono na podstawie porozumienia między odpowiednimi ministrami „o wzajemnej komunikacji kolejowej” z 19 XI 1971 r.<sup>59</sup> Otwarte w 1974 r. przejście graniczne przeznaczone było wyłącznie dla przesyłek towarowych całowagonowych

<sup>59</sup> Samo porozumienie było wynikiem Umowy między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Czechosłowacką Republiką Socjalistyczną o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisanej w Warszawie 8 IV 1967 r., a ratyfikowanej dopiero w czerwcu 1972 r. (weszła w życie 3 VI 1972 r.). Jej postanowienia obowiązywały do 26 II 1995 r. (Dz.U. RP 1972, nr 25, poz. 179). Poprzedziła ją umowa (do której w analizowanym materiale nie znaleziono dokumentów wykonawczych) o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisana w Pradze 31 I 1958 r. (Dz.U. RP 1958, nr 53, poz. 257). Generalnie postanowienia tych umów było spójne z odnotowaną już umową z ZSRR i NRD (Umowa między Rządem PRL a Rządem NRD o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez granicę państwową z 25 XI 1971 r., <https://traktaty.msz.gov.pl/umowa-4>, dostęp: 30 IV 2022). Kwintesencją potrzeb jest zapis art. 16: „1. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron budują i utrzymują w należyłym stanie niezbędne dla wzajemnej komunikacji kolejowej objekty i urządzenia kolejowe na stacjach zdawczo-odbiorczych, jak również na odcinkach kolejowych między granicą państwową a stacjami granicznymi na terytorium własnego Państwa. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron uwzględniają przy budowie obiektów i urządzeń kolejowych na stacjach zdawczo-odbiorczych potrzeby organów kontroli granicznej, celnej, jak również innych organów kontrolnych oraz uzasadnione żądania zarządu kolejowego drugiej Umawiającej się Strony. 2. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron uzgadniają sprawę naprawy i utrzymania obiektów i urządzeń kolejowych, przeciętych granicą państwową. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron uzgodnią również sprawy budowy tego rodzaju obiektów i urządzeń kolejowych, o ile nie ma w tym zakresie odrębnych umów między Umawiającymi się Stronami”. Uzupełniająco warto jeszcze przytoczyć fragment dotyczący łączności: Artykuł 17. „1. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron zapewniają kolejową łączność telekomunikacyjną między stacjami granicznymi w każdym granicznym przejściu kolejowym. 2. Kolejowa łączność telekomunikacyjna może być zakładana również między zarządami kolejowymi Umawiających się Stron oraz między innymi jednostkami kolejowymi. 3. Łączność określona w ustępach 1 i 2 nie może mieć połączeń z wewnętrzną siecią telekomunikacyjną. 4. Pracownicy kolejowi Umawiających się Stron, wykonujący czynności służbowe na stacjach zdawczo-odbiorczych lub na odcinkach między stacjami granicznymi, mają prawo do bezpłatnego korzystania dla celów służbowych z kolejowej łączności telekomunikacyjnej drugiej Umawiającej się Strony. 5. Pracownicy organów kontroli granicznej, celnej, jak również innych organów kontrolnych mają prawo do bezpłatnego korzystania dla celów służbowych z kolejowej łączności telekomunikacyjnej na odcinkach wyznaczonych do wspólnego dokonywania kontroli z zastrzeżeniem pierwszeństwa rozmów dotyczących ruchu kolejowego”. Umowa obejmowała postanowienia eksploatacyjne, o przekraczaniu granicy państwowej, o odpowiedzialności za szkody, o odpłatności, dotyczące organów niekolejowych (a więc służb celnych i pocztowych). Jeśli chodzi o stosunki z Czechosłowacją, trzeba jeszcze pamiętać o umowach tranzytowych, gdzie to Polska była krajem przyjmującym: Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym transzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez Głuchołazy, podpisana w Warszawie dnia 12 XI 1948 r. (Dz.U. RP 1950, nr 15, poz. 134, akt nadal obowiązujący), Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym transzycie kolejowym z Polski do Polski przez Broumov – Meziměstí, podpisana w Pradze dnia 2 VII 1949 r. (Dz. U. RP 1951, nr 48, poz. 349, ważna do 15 V 1952 r.), Układ między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym transzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji na odcinku Liberec – Varnsdorf przez Polskę, podpisany w Pradze dnia 2 VI 1949 r. (Dz.U. RP 1951, nr 48, poz. 351).

węgla i koksu w komunikacji SMGS, a odprawa dokonywana miała być w Łupkowie. Opis stacji (podany w dokumencie) wskazuje na jej lokalny charakter (mimo remontu) i nieprzystosowania do zakładanych potrzeb przewozowych (brak stałych sygnałów manewrowych, ręczne nastawianie zwrotnic). Jednotorowy (na krótkim fragmencie znajdował się drugi, nieczynny tor) miał niewiele ponad 16 km i przebiegał m.in. przez graniczny tunel (ustalono, że co najmniej co dwa lata jego stan będzie sprawdzać dwustronna komisja). Łączność zapewniał dwudrutowy obwód telefoniczny (ściślej: obwód do zapowiadania pociągów, zabezpieczony magnetofonem<sup>60</sup> i drugi dla dyżurnych ruchu), nieposiadający połączenia z sieciami zewnętrznymi (zgodnie z postanowieniami umowy międzypaństwowej). Ze względu na fakt, że to stronie polskiej zależało na działaniu przejścia, dyrekcja krakowska zobowiązana była do napraw bieżących torowiska, remontu bieżącego podtorza<sup>61</sup> oraz do utrzymania przejezdności w okresie zimowym, poprzez zapewnienie pługą odśnieżnego (na zamówienie dyżurnego ruchu stacji Medzilaborce) do km 109,00 czeskosłowackiej sieci (okolice posterunku odgałęźnego Vydraň<sup>62</sup>). Było tak, mimo że granice utrzymania przebiegały zasadniczo na granicy państwa. Co rozumiałe, w Łupkowie służbom czeskosłowackim (Československé štátne dráhy – CSD) udostępniono pomieszczenia biurowe. W Łupkowie składy przejmowały drużyny i tabor CSD. Obowiązywały typowe zasady wymiany aktualnych przepisów drogowych i ruchowych i ich wzajemnej znajomości, a także częściowa (formalna) dwujęzyczność druków urzędowych oraz wymienna dwujęzyczność komunikatów (strona polska przekazywała je w języku polskim, czeskosłowacka w języku słowackim). Dopuszczano używanie lokomotywy popychowej PKP do

---

<sup>60</sup> Choć w przypadku jego awarii porozumienie dopuszczało fakt odstąpienia od nagrywania rozmów. W pewnym stopniu mogła to być furtka do zaniechań.

<sup>61</sup> Według zakresu określonego podczas konferencji w Zakopanem. ANKES, PDOKP, sygn. 488/6, k. 61–62. Terminy prac wyznaczono na 15 marca do 15 maja i/lub 1–30 października.

<sup>62</sup> To jest odcinek, który PKP remontowało, począwszy od 20 VIII 1974 r. *Ibidem*, k. 57, 62. Zakres prac obejmował regulację toru w pionie i poziomie po stronie słowackiej (od 10 do 30 cm), podbicie toru na odcinku do wspomnianego km 109,00. *Ibidem*, k. 60. Por. też notatka w tej sprawie z 8 sierpnia. *Ibidem*, k. 208–209. Na odcinku CSD znajdowały się także osuwiska, których nie można było w krótkiej perspektywie usunąć. W związku z tym na podstawie dokumentacji dyrekcji CSD dyrekcja krakowska miała przygotować plan realizacji tego remontu, przy czym prace miała zrealizować strona polska do końca 1977 r. Zakładano, że koszty zostaną poniesione po połowie, z zastrzeżeniem, że PKP zrealizuje remont. *Ibidem*, k. 60–61. Por. regulamin prowadzenia ruchu dla wykonania robót nawierzchniowych [...] przed podjęciem normalnego ruchu granicznego. *Ibidem*, k. 136–139. Pracownikom Ośrodek Socjalno-Bytowy PKP miał zapewnić w Łupkowie codzienny dowóz ciepłego posiłku oraz otwarcie kiosku spożywczego. *Ibidem*, k. 159. Poza tym, jeszcze w marcu, planowano przeprowadzenie odbudowy mijanki Mokre Małopolskie. *Ibidem*, k. 246.

km 50,20 (bez ponoszenia opłat przez CSD). Same wagony do przekazania miały być już, generalnie, sformowane i przekazane jedynie do dołączenia lokomotywy. W ruchu granicznym stosowano czas wschodnioeuropejski, a stacja Medzilaborce została zobligowana do codziennego podawania o godz. 12:00 czasu stacji w Łupkowie. Sam ruch odbywał się w odstępach stacyjnych<sup>63</sup>.

Dokument ten kończył wieloletni i skomplikowany proces opisany już w historiografii ze strony czeskiej i w oparciu o rozmowy na szczeblu ministerialnym. Tymczasem zachowane źródła polskiej proveniencji pozwalają na uzupełnienie tego obrazu. Faktycznie bowiem przejście otwarto 26 XI 1974 r., co potwierdzono wymianą not z 20 XI / 27 XII 1974 r.<sup>64</sup> W Bratysławie od 9 do 11 IX 1974 r.<sup>65</sup> przedstawiciele obu granicznych obszarowych dyrekcji kolejowych (z Krakowa i Bratysławy) dyskutowali nad postępowaniem przy odbudowie przejścia. Wskazano zatem na uzgodnienia z konferencji dwustronnej z 8–9 sierpnia w Zakopanem<sup>66</sup>, które obejmowały zasady prowadzenia ruchu, w szczególności poprzez uchwalenie 11 września Miejscowego Porozumienia Granicznego o wzajemnej komunikacji kolejowej (opisanego wyżej), Regulaminu prowadzenia ruchu pociągów oraz Harmonogramu obróbki towarowych pociągów zdawczych. Z pewnością dozą naiwności zakładano, że przejście zostanie otworzone 15 września<sup>67</sup>. W dniach 15–16 sierpnia, w związku z ustaleniami zakopiańskiej konferencji, w Łupkowie spotkali się przedstawiciele obu dyrekcji, służb ruchowych, handlowych, drogowych, przedsiębiorstwa C. Hartwig<sup>68</sup> oraz Karpackiej Brygady Wojsk Obrony Pogranicza<sup>69</sup>. Ich rozmowy opierały się oczywiście na wcześniejszym

<sup>63</sup> *Ibidem*, k. 1–11; specyfikacja techniczna linii, *ibidem*, k. 12–12v. Uwagę zwraca szczególnie zestawienie czasu trwania poszczególnych czynności przy odprawie pociągów. Do porozumienia dołączono Regulamin prowadzenia ruchu na przejściu granicznym – *ibidem*, k. 13–24.

<sup>64</sup> *Ibidem* [karta bez paginy, między k. 27 i 28]. Formalnie było to potwierdzenie wzajemnych ustaleń, choć strona czechosłowacka miała drobne uwagi (*ibidem*, k. 29). ANKES, PDOKP, sygn. 488/6, k. 28–28v. czego to dotyczy?

<sup>65</sup> Por. notatka z podróży służbowej sporządzona przez przewodniczącego polskiej delegacji, zastępcę przewodniczącego dyrekcji krakowskiej, Stanisława Pachotę. *Ibidem*, k. 67–68. Delegacja podróżowała przez Zebrzydowice. *Ibidem*, k. 84.

<sup>66</sup> Protokół: *ibidem*, k. 59–65. Było to pierwsze spotkanie robocze związane z wdrożeniem tej inwestycji.

<sup>67</sup> *Ibidem*, k. 29–30. Por. k. 92.

<sup>68</sup> W toku rokowań na stacji Sanok Zagórz 15 VIII 1974 r. wskazano, że z racji ograniczenia asortymentu przewożonego z wykorzystaniem przejścia nie ma potrzeby uruchamiania biura spedytora na stacji, natomiast konieczne jest wyposażenie jej w wagę wagonową 100-tonową. *Ibidem*, k. 158.

<sup>69</sup> W czasie spotkania 15 sierpnia domagano się dwóch pomieszczeń dla Granicznej Placówki Kontrolnej WOP o łącznej powierzchni 40 m<sup>2</sup> oraz dostosowania oświetlenia na stacji. *Ibidem*, k. 158. Szeroki zakres prac na samej stacji w Łupkowie oraz planowane przeznaczenie

porozumieniu, ale ustalono wówczas m.in. maksymalną szybkość ruchu pociągów 35 km/h (do posterunku odgałęźnego Vydraň) i dalej 50 km/h. Do obsługi dopuszczono wyłącznie słowackie lokomotywy spalinowe serii T 478.1 (współcześnie seria 749, 751)<sup>70</sup>. Strona czeska kategorycznie (*na chwilę obecną*) sprzeciwiła się uruchamianiu na przejściu nawet jednej pary pociągów pasażerskich<sup>71</sup>. Pociągi korzystające z przejścia miały mieć maksymalnie 750 t obciążenia, a dodatkowo dopuszczano zwrotne wykorzystanie dla przewozu wagonów pustych<sup>72</sup>. 12 VII 1974 r. podpisano Protokół o otwarciu przejścia, będący podstawą wszystkich tych działań<sup>73</sup>. Ciekawe, że aż do 1990 r. kursowały tutaj jedynie dwie pary pociągów towarowych dziennie (jak określono w sierpniu 1974 r.<sup>74</sup>), co w żaden sposób nie poprawiało globalnej sytuacji przewozowej PKP. A poza tym w rzeczywistości był to jeden pociąg<sup>75</sup>. Było to wypełnienie postanowień lipcowego protokołu. Dopuszczano (na tym etapie) możliwość wykorzystania przejścia także w ruchu pasażerskim (wagony motorowe CSD)<sup>76</sup>. Co prawda, jeszcze w marcu 1974 r. zakładano do 1980 r. osiągnięcie przepustowości czterech par pociągów na dobę (a więc faktycznie dwóch pociągów)<sup>77</sup> – nigdy do tego jednak nie doszło.

---

poszczególnych pomieszczeń dworca, według notatki informacyjno-dyspozycyjnej z 8 VIII 1974 r., na podstawie ustaleń spotkania komisji na miejscu 30 lipca – *ibidem*, k. 219–221. Sama notatka ze spotkania – *ibidem*, k. 222–224. Co ciekawe, remont wymagał również likwidacji noclegowni drużyn konduktorskich w Łupkowie, co przyniosło decyzję o skrócenie biegu ostatniego / pierwszego pociągu do Komańczy i przeniesienie tam noclegowni, eksmisję pracownika PKP (załatwiono mu mieszkanie z przedsiębiorstwa „Autosan”) czy budowę nowej centrali telefonicznej w Łupkowie.

<sup>70</sup> *Ibidem*, k. 55–58. W marcu 1974 r. strona polska zakładała jeszcze, że obsługę do stacji granicznej CSD będzie prowadziła również własnym taborem, ale (najpewniej) z racji tego, że musiałyby być to parowóz, nie uzyskano na to w czasie negocjacji zgody. *Ibidem*, k. 245v.

<sup>71</sup> *Ibidem*, k. 64.

<sup>72</sup> *Ibidem*, k. 124–127.

<sup>73</sup> *Ibidem*, k. 234–240v.

<sup>74</sup> Pociąg zbiorczy z Medzilaborzec do Cierna n. Tisou miał odjeżdżać najpóźniej o 20:00. Aby stało się to możliwe, pociąg służbowy (lokomotywa z wagonem służbowym) miał być w Łupkowie między 9:00 a 10:00, a między 11:00 i 12:00 oraz 14:00 i 15:00 miały odjeżdżać dwa pociągi z węglem. *Ibidem*, k. 63. Szczegółowy rozkład miał zostać ustalony podczas spotkania konstruktorów rozkładów jazdy 13 VIII 1974 r. Rozkłady uzgodniono 15–16 sierpnia w Łupkowie. *Ibidem*, k. 94.

<sup>75</sup> Por. np. ANKES, PDOKP, sygn. 488/7, k. 99.

<sup>76</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/6, k. 239v. Por. też notatka z rozmów: *ibidem*, k. 243–244. Warto zauważyć, że w polskich założeniach (z marca 1974 r.) planowano na to przejście kierować składy po 1100 t każdy (faktycznie ze Śląska wyjeżdżające jako jeden, 2200 t), prowadzone przez Przemysł – Krościenko (tranzytem przez ZSRR), od Przemysła z parowozami Ty2. Zakładano, że tranzyt możliwy będzie w godzinach od 4:00 do 20:00 (dla próżnych i ładownych składów), co uzgodniono z dyrekcją lwowską.

<sup>77</sup> *Ibidem*, k. 245v.

Wydaje się, że strona polska w negocjacjach z czeską w istocie występowała z pozycji petenta i uzyskała umiarkowany sukces<sup>78</sup>.

Warto jeszcze przypomnieć, że 3 XII 1960 r. pomiędzy dyrekcją krakowską a Zarządem Koszyckiej Kolei w Koszycach podpisano miejscową umowę graniczną w sprawie ruchu na przejściu Łupków – Medzilaborce. Zakładała ona wyłącznie przewóz towarów (całodobowy), a pod względem ruchowym obsługę pociągów zdawczych zapewniało PKP (według przepisów CSD). Być może ten stan był źródłem wspomnianego optymizmu. Szlak miał umożliwiać przejazd z prędkością do 50 km/h, pociągów o masie do 1000 t brutto i 110 osiach<sup>79</sup>. Nie znaleziono jednak potwierdzenia jej wejścia w życie.

## Podsumowanie

Analizując zachowane materiały źródłowe, wydaje się uzasadnione przychylenie się do wniosków Falka Flade i Tomáša Nigrina. W istocie bowiem w negocjacjach nad treścią umów kolejowo-granicznych oraz w bieżącym wypełnieniu ich postanowień obowiązuje niepisana zasada troski o interesy własnego państwa. Stąd ograniczenia na przejściu w Łupkowie, przerzucenie kosztów naprawy na stronę polską, ale jednocześnie (z racji ograniczonej przepustowości własnych szlaków) brak woli strony słowackiej umożliwienia szerszego wykorzystania przejścia. Z drugiej strony, zestawienie środków naprawczych, które wymieniały dyrekcje lwowska i krakowska w 1973 r., wskazuje na występujące niedostatki własne. Dyrekcja lwowska przyznawała, że konieczne są poprawa dostępności właściwych wagonów do transportu rudy (zwłaszcza w węglarkach i na platformach), niedopuszczanie do przewozu wagonów nieczytelnie opisanych lub z uszkodzonymi ścianami, a także przestrzeganie ustaleń konwencji trójstronnej z Cottbus w odniesieniu do rytmiczności przekazywania PKP wagonów z mazutem. Natomiast dyrekcja krakowska przyznawała się do wysyłania węglarek z niezamkniętymi drzwiami czołowymi czy uszkodzania wewnętrznych urządzeń w wagonach – transporterach samochodów. W tym drugim wypadku wskazywano też planowane podjęcie negocjacji z producentem przyczep samochodowych z Sanoka

<sup>78</sup> *Ibidem*, k. 246–247. T. Nigrin zwraca uwagę, że odbudowa tego przejścia wiązała się z kosztami także dla CSD, ponoszonymi wszakże na innych liniach kolejowych, które musiały przyjąć ten ruch. Również to studziło zaangażowanie w ten projekt. Relacje z tych negocjacji: *ibidem*, k. 273–289.

<sup>79</sup> *Ibidem*, k. 250–254v. Regulamin wykonywania służby ruchu – *ibidem*, k. 258–268 (w tym schemat szlaku granicznego).

w sprawie załadunku części zamiennych i drobnych elementów transportowanych pojazdów... w skrzyniach (czyli jako przesyłki drobnicowe)<sup>80</sup>.

Przewozy transgraniczne ujawniały również systemowe problemy PKP. Koncentracja działań utrzymaniowych i remontowych na głównych szlakach powodowała, że linie boczne i lokalne, w tym te prowadzące do granicy, miały ograniczoną przepustowość. To dlatego pojawiła się konieczność wznowienia ruchu granicznego przez Łupków w celu poprawy warunków transportu węgla do Rumunii. Problem w tym, że przepustowość trasy przez Jasło (zarówno w wariancie przez Tarnów, jak i Rzeszów) była znacząco ograniczona. Stąd wybór dłuższej, skomplikowanej (tranzyt) trasy przez ZSRR, kompensowanej częściowo świadczeniami dla CSD wykorzystującego ten odcinek dla tranzytu uzupełniającego do ZSRR. Było to jednak o 120 km dłużej niż najkrótszą trasą przez Jasło. Przykładem innego zjawiska może być sytuacja z grudnia 1974 r., gdy koleje CSD odmówiły przyjęcia uszkodzonych wagonów w składzie z Wodzisławia Śląskiego do Rumunii, które (dla niezbędnych napraw) musiały zjechać do Jasła, co oznaczało konieczność przejazdu łącznie 232 km<sup>81</sup>.

Zaprezentowane porozumienia graniczne skłaniają do zadania kilku pytań. Nie odnaleziono dotąd dokumentów sprzed 1961 / 1971 r. Czy zatem wcześniej nie prowadzono przewozów transgranicznych? Bynajmniej przecież! Nieznane są również realne poglądy polskich negocjatorów tych norm na szczeblu ministerialnym – zachowane i przebadane dokumenty pokazują raczej wykonawczą część porozumień. Zastanawia dlaczego, mimo polskiej deklaracji, nie udało się prowadzić ruchu przez Łupków polskim taborem. Podobnie zresztą sytuacja wyglądała na pozostałych polsko-czechosłowackich przejściach<sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> Oznacza to, że przewoźnik nie był w stanie zrealizować usługi i domagał się od zleceniodawcy demontażu drobnych (np. oświetlenie, plandeki) elementów wyposażenia do transportu. ANKES, PDOKP, sygn. 488/1, k. 294.

<sup>81</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/6, k. 27.

<sup>82</sup> ANKES, PDOKP, sygn. 488/7; Dz.U. RP 1972, nr 25, poz. 179. Art. 11: „1. Obsługę pociągów lokomotywami i drużynami pociągowymi między stacją zdawczo-odbiorczą a stacją graniczną drugiej Umawiającej się Strony wykonuje zarząd kolejowy tej drugiej Strony. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron mogą uzgadniać odstępstwa od tej zasady oraz określać, w których przypadkach tego rodzaju obsługa będzie stosowana na odcinkach linii kolejowych, położonych poza stacjami granicznymi. 2. Przy prowadzeniu ruchu kolejowego, obowiązują, jeżeli nie uzgodniono inaczej między zarządami kolejowymi Umawiających się Stron, przepisy zarządu kolejowego, na którego stacjach i odcinkach ruch się odbywa”.

## BIBLIOGRAFIA

- Archiwum Narodowe w Krakowie Ekspozytura w Spytkowicach  
Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie, sygn. 488/1;  
488/2; 488/6; 488/7.
- Archiwum Państwowe w Lublinie  
Wschodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Lublinie, sygn. 2/5; 2/6; 2/7.  
„Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej”, 1950, nr 15, poz. 134; 1951, nr 48, poz. 349,  
351; 1958, nr 53, poz. 257; 1960, nr 54, poz. 311; 1961, nr 47, poz. 253; 1963, nr 54,  
poz. 295; 1972, nr 25, poz. 179.  
„Monitor Polski” 1961, nr 47, poz. 210.
- Flade Falk, *Beyond Socialist Camaraderie. Cross-border Railway between German Democratic Republic, Poland and Soviet Union (1950s–60s)*, „The Journal of Transport History”, 40 (2019), 2, s. 251–269.
- Friedl Jiří, *Domů, a za svobodou. Role Československa v migracích obyvatel Polska v letech 1945–1948*, Praha 2020.
- Graff Marek, *Komunikacja kolejowa pomiędzy Rumunią oraz Związkiem Radzieckim (1945–1991) / Ukrainą i Mołdawią (po 1991 r.)*, „Technika Transportu Szynowego”, 2019, 2, s. 36–51.
- Keller Dawid, „*Bez odpowiednich doświadczeń*”. *Produkcja taboru kolejowego w zakładach Zjednoczenia Przemysłu Taboru Kolejowego – przyczynek badawczy*, [w:] *Modernizacja bez suwerenności. Przemiany gospodarcze i społeczne w Polsce Ludowej*, red. Paweł Grata, Rzeszów 2021, s. 468–490.
- Lijewski Teofil, *Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej*, „Zeszyty Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN”, 23 (1994).
- Marcinkowska Halina Hila, *Wieczni tulacze. Powojenna emigracja polskich Żydów*, Warszawa 2019.
- Nigrin Tomáš, *Kontakty transportowo-polityczne między Kolejami Czechosłowackimi a Polskimi Kolejami Państwowymi w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w.: bratnia współpraca czy ochrona własnych interesów?*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2017, s. 365–378.
- Obcy w domu. Wokół Marca ,68 = Estranged. March ,68 and Its Aftermath*, katalog wystawy, red. Justyna Koszarska-Szulc, Natalia Romik, Warszawa 2018.
- Tucholski Zbigniew, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego: technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009.

## SUMMARY

Among the issues that researchers have almost never analyzed is the railway cross-border traffic in the period of 1945–1989. The article presents the legal (international agreements) and

organizational (the course of bilateral negotiations) context of the relations between Polish, Czechoslovak and Soviet state railway companies in southeast Poland, based primarily on archive material preserved in railway institutions or related entities. Related difficulties and international background are outlined, and the course of crucial investments within the borderland, such as rebuilding of the Łupków border crossing or establishment of transit from Przemyśl to Krościenko, is presented. This paper is in correspondence with the findings of Tomáš Nigrin and Falk Flade in pointing out that the (unwritten) principle both during negotiations and in everyday fulfilment of the signed agreements was the concern for one's own country interests. The results of this principle were, among others, limitations enforced at the Łupkovo border crossing, offloading the reconstruction costs on Poland, but at the same time lack of Slovak authorities' willingness to allow a more intensive use of this crossing (because of limited traffic capacity of their own their own transport routes). Shortcomings on the Polish side were also a contributing factor. For example, the Regional Directorate of State Railways in Cracow admitted that transporting motor vehicles (cars, trucks) in freight railway cars caused damage to the latter, proposing – as an alternative – entering negotiations with the producer of car trailers from Sanok; the concept was that the spare parts and smaller elements of the transported vehicles were to be loaded into railway cars in boxes (that is, as unitized cargo). Cross-border transport showed also systemic problems in Polish State Railways (Polskie Koleje Państwowe – PKP). The concentration of maintenance and renovation works on the main railroad routes resulted in limited traffic capacity of back and local routes, including those leading to state borders. Such problems were the principal reason for resuming the border traffic through the Łupków crossing – the objective was to improve the coal transport to Romania; however, owing to limited traffic capacity of the route through Jasło, such improvement involved intensified transit through the Soviet territory.

## O AUTORZE

dr Dawid Keller, historyk, archiwista, muzealnik, badacz dziejów transportu kolejowego na ziemiach polskich oraz Górnego Śląska w XIX i XX w. Redaktor lub współredaktor szeregu publikacji, w tym: *Dzieje kolei w Polsce* (Rybnik 2012); *Węgiel, stal, polityka, ludzie. Studia z dziejów kolei na Śląsku* (Rybnik 2017). Ostatnio opublikował m.in. *Polish State Railways in 1945–1989 – A Research Contribution*, „*Studia Historiae Oeconomicae*” 2021, oraz *Polish State Railways During the Interwar Period – Building of a Timeless Brand?*, [w:] *Polish Brands. Historical, Cultural and Economic Contexts*, ed. S. Kamosiński, R. Pacanowska, Poznań 2021. Adres e-mail: [dawid.keller@gmail.com](mailto:dawid.keller@gmail.com).