

dr Jakub Żygawski

Akademia Zamojska

Archiwum Państwowe w Zamościu

e-mail: jzygawski@zamosc.ap.gov.pl

<https://orcid.org/0000-0003-2098-5305>

Śladami zamojskiej infrastruktury kolejowej z lat 1915-1939. Potencjał turystyki kolejowej w Zamościu

TRACING ZAMOŚĆ'S RAILWAY INFRASTRUCTURE FROM 1915-1939:
THE POTENTIAL OF RAILWAY TOURISM IN THE CITY

Summary

Apart from its architecture and urban planning, Zamość can interest tourists in something unique, so far not used in its promotion. One opportunity for the Padua of the North is undoubtedly railway tourism, which can result in a number of activities promoting the city and the region economically and culturally. Invented in 1825, the railway as a means of transport made it possible to move people en masse in ways previously unimaginable, at the same time giving rise to a new type of tourism. The railway is not only infrastructure, traction vehicles, buildings and junctions, but, above all, evidence of the historical changes taking place in an area, shaping its landscape and determining its development. The history of the railway in Zamość is different from that of, say, other towns in the Lublin Voivodeship. The construction of the railway line by the Austrians in 1916 and its extension in the direction of Volodymyr created opportunities for economic development in Zamość during the short but very intensive interwar period of 1919-1939. The layout of the railway station, the loading and shunting yards with a system of sidings, of which there are hardly any traces left, as well as the plans for the construction of new lines and railway settlements, along with the existing communication network, give an idea of the extent to which the railway contributed to the spatial development of contemporary Zamość. Railway tourism, which has been neglected in the promotion of Zamość, will make it possible to get to know the city from a hitherto unknown perspective, increasing its attractiveness in terms of, among other things, alternative tourism.

Keywords: Zamość; railway tourism; railway; railway infrastructure; Zamość station; Nowa Osa-
da loading yard; World War I; interwar period (1919-1939)

Streszczenie

Poza architekturą i urbanistyką Zamość może zainteresować turystów czymś wyjątkowym, niszowym, dotąd niewykorzystywanym w jego promocji. Turystyczną szansą dla Padwy Północy jest niewątpliwie turystyka kolejowa, która może inicjować szereg działań promujących gospodarczo i kulturowo miasto oraz region. Kolej jako środek transportu, od czasu uruchomienia do użytku publicznego w 1825 roku, umożliwiła masowe przemieszczanie się osób w sposób dotąd niewyobrażalny, inicjując nie tylko wyjazdy turystyczne, lecz sama poniekąd stając się celem „turystyki”. Kolej to nie tylko infrastruktura, pojazdy trakcyjne, budynki i węzły, ale przede wszystkim dowód historycznych zmian zachodzących na danym obszarze, kształtujących jego krajobraz i determinujących rozwój. Historia kolei w Zamościu jest odmienna niż w przypadku choćby innych miejscowości województwa lubelskiego. Doprowadzenie przez Austriaków linii kolejowej w 1916 roku oraz jej przedłużenie w kierunku Włodzimierza uruchomiły perspektywy rozwoju gospodarczego Zamościa w okresie krótkiego, lecz jakże intensywnego okresu międzywojnia 1919-1939. Organizacja stacji kolejowej, ładowni, rejonu manewrowego z systemem bocznic, po których w dużej mierze brak już śladów, plany budowy nowych linii i osiedli kolejarskich czy dostępność komunikacyjna w tamtym czasie dają wyobrażenie, w jakim stopniu kolej przyczyniła się do rozwoju przestrzennego Zamościa współczesnego. Pomijana w promowaniu Zamościa tematyka kolejowa umożliwi poznanie miasta z nieznaney dotąd perspektywy, podnosząc jego atrakcyjność m.in. w zakresie turystyki alternatywnej.

Słowa kluczowe: Zamość; turystyka kolejowa; kolej; infrastruktura kolejowa; stacja Zamość; ładownia Nowa Osada; I wojna światowa; dwudziestolecie międzywojenne (1919-1939)

1. Turystyczny Zamość

Zamościa nie trzeba nikomu przedstawiać. Jest przykładem doskonale zachowanego miasta renesansowego w Polsce. Należy tym samym do prestiżowego grona europejskich miast epoki odrodzenia, które przetrwały do naszych czasów niemal nienaruszone¹. Zamość został lokowany 10 kwietnia 1580 roku² przez kanclerza wielkiego koronnego, późniejszego hetmana, Jana Zamoyskiego (1542-1605), będącego drugą po królu osobą w Rzeczypospolitej. Twórca potęgi rodu Zamoyskich założył również

1 Poza Zamościem należy tu wskazać takie miasta jak choćby włoskie Palmanova, Livorno i Sabbioneta czy maltańska Valetta.

2 Akt lokacyjny Zamościa został wydany przez Jana Zamoyskiego w niedzielę przewodnią 10 kwietnia 1580 roku w należącym do niego folwarku w Jarosławcu, znajdującym się około 8 km na wschód od Rynku Wielkiego w Zamościu. Od 2022 roku ten najważniejszy w dziejach miasta dokument znajduje się w zasobie Archiwum Państwowego w Zamościu (dalej: APZ), Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 6: Akta miasta Zamościa. Akt lokacyjny Zamościa z dnia 10 IV 1580 r., sygn. 1: Jan Zamoyski z Zamościa, kanclerz wielki koronny, starosta bełski, knyszyński itd. czyni wiadomym, że w miejsce starego zamku Skokówka, położonego na wyspie między rzekami Wieprzec i Kalinowica w ziemi chełmskiej i powiecie krasnostawskim, zbudował nowy zamek z kamienia i cegły oraz świątynię. Przy tym zamku i świątyni postanowił zbudować miasto wzmocnione wałem i fosą, któremu nadaje nazwę Zamoście nad Wieprzecem. Nadał temu miastu prawo magdeburskie oraz obowiązki i przywileje mieszkańcom.

latyfundium – Ordynację Zamojską (1589) oraz trzecią w kraju uczelnię wyższą – Akademię Zamojską (1594). Zamiary kanclerza zmaterializował jego bliski współpracownik, włoski architekt Bernardo Morando, który stworzył na wskroś nowoczesne miasto na planie hippodamejskim o cechach antropomorficznych, czerpiące w pełni pod względem organizacyjnym z włoskich renesansowych traktatów miast idealnych. Z tego również powodu Zamość przez wielu badaczy³, literatów i dziennikarzy⁴ określany jest mianem „miasta idealnego”, „perły renesansu”, „Padwy Północy”, „hetmańskiego grodu” czy „miasta arkad”. Dzięki zachowanemu układowi urbanistycznemu i zabytkom architektonicznym Stare Miasto w Zamościu wpisano 14 grudnia 1992 roku na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Unikatowa urbanistyka i architektura w połączeniu z wyjątkową historią miasta oraz rodu Zamojskich z powodzeniem przekładają się na popularyzację Zamościa jako ważnego ośrodka turystycznego rangi europejskiej. Czy poza architekturą i urbanistyką Zamość może zainteresować turystów jeszcze czymś wyjątkowym, niszowym, dotąd niewykorzystywanym w jego promocji? Uważam, że tak. I warto w tej kwestii roztoczyć przed miastem „kolejowe” perspektywy.

2. Potencjał turystyczny kolei

Niewykorzystaną dotąd szansą turystyczną Zamościa jest turystyka kolejowa. Pociągi rozpatruje się jako środek transportu dowożący pasażerów (w tym również turystów) do celu – destynacji turystycznej. To właśnie kolej może inicjować szereg działań promujących gospodarczo i kulturowo miasto bądź region. Patrząc na mapę połączeń kolejowych Polski, widoczna jest marginalizacja komunikacyjna Zamojszczyzny objawiająca się niewielką liczbą połączeń. Jej kulminacja przypadła na 2009 rok, kiedy zlikwidowano ostatnie pasażerskie połączenia kolejowe⁵. Jednak od ponad dekady notuje się w tej kwestii

3 Należą do nich historycy, historycy sztuki, architekci i urbaniści, m.in. Stanisław Herbst, Jan Zachwatowicz, Jerzy Adam Miłobędzki, Jerzy Kowalczyk, Teresa Zarębska czy Bonawentura Maciej Pawlicki.

4 Określeniem „Padwa Północy” (dosłownie z wł. *Piccola Padole der Nord*) posłużył się włoski dziennikarz i literat Arnaldo Frateili, który przybył do Zamościa pod koniec stycznia 1935 roku. Zob. E. Targońska, *Mala Padwa Północy*, „Archiwariusz Zamojski”, 4 (2005), s. 140, 143.

5 Wiosną 2000 roku zlikwidowano regionalne pociągi pasażerskie łączące Zamość, Bełżec i Hrubieszów m.in. z Lublinem, Rzeszowem i Stalową Wolą Rozwadowem. W ciągu kolejnych dwóch lat usunięto połączenia Zamościa i Hrubieszowa z Bełżcem, Chełmem i Przeworskiem, pozostawiając jedynie kursy do Hrubieszowa i Zawady. Od 2004 roku z Zamościa odjeżdżały wyłącznie 4 pary pociągów dalekobieżnych (2 pary pociągów samodzielnych do stacji Wrocław Główny oraz 2 pary grup wagonów do stacji Warszawa Zachodnia, w tym 1 para do stacji Bydgoszcz Główna lub Kostrzyn, w zależności od rozkładu) oraz 2 pary pociągów sezonowych dalekobieżnych (do stacji Częstochowa Stradom i Wrocław Główny). W rozkładzie jazdy na 2009 rok w okresie obowiązywania od 14 grudnia 2008 roku do 1 września 2009 roku z Zamościa odjeżdżały tylko 4 połączenia dalekobieżne, składające się jedynie z grup wagonów do stacji Bydgoszcz Główna (2 połączenia),

progres przejawiający się przywracaniem relacji dalekobieżnych⁶ oraz, co szczególnie cieszę, połączeń regionalnych⁷, cenionych przez turystów odwiedzających Roztocze. Efektem tego stanu jest poprawa dostępności turystycznej Zamościa i regionu. Ponadto przez miasto bieżąco obecnie dwie⁸ linie kolejowe o różnych rozstawach szyn: normalnotorowa (prześwit 1435 mm) linia nr 72 Zawada – Hrubieszów Miasto oraz szerokotorowa (prześwit 1520 mm) linia nr 65 most na rzece Bug (w okolicach Hrubieszowa) – Sławków Południowy⁹, co stanowi nie lada gratkę dla miłośników kolei. Meandrująca przez Zamość trasa linii kolejowej nr 72, ingerująca w obszar zabytkowego Starego Miasta, od momentu swojego powstania budziła kontrowersje, jednak z punktu widzenia typowego „mikola”¹⁰ stanowi interesujący i wręcz wyjątkowy przykład swoistej koegzystencji komunikacyjno-społecznej na problemowym obszarze zurbanizowanym. Czy jednak takie argumenty są wystarczające, aby urozmaicić atrakcyjność turystyczną „Padwy Północy”?

3. Turystyka kolejowa

Zacznijmy od wyjaśnienia, czym jest turystyka kolejowa. Zjawisko to pojawiło się równocześnie z narodzinami transportu kolejowego, którego początki sięgają 1825 roku¹¹.

Wrocław Główny/Gorzów Wielkopolski (przez Biłgoraj, Stalową Wolę Rozwadów, Dębicę) oraz Wrocław Główny (przez Bełzec, Jarosław, Rzeszów Główny), które w okresie od 1 września do 12 grudnia zastąpiono autobusami dowożącymi pasażerów do stacji Dębica, Lublin, Rejowiec i Rzeszów Główny. Po tej dacie zawieszono pasażerską komunikację kolejową z Zamościa do 1 marca 2011 roku, kiedy uruchomiono połączenie do Zielonej Góry (przez Biłgoraj, Stalową Wolę Rozwadów, Rzeszów Główny, Kraków Główny, Katowice, Opole Główne, Wrocław Główny), natomiast od 1 czerwca – lokalne połączenia (autobusy szynowe) do Lublina i Chełma.

6 Aktualnie (rozkład jazdy 2023/2024) komunikację dalekobieżną na Zamojszczyźnie zapewniają dwa pociągi PKP IC „Górski” w relacji Hrubieszów Miasto – Świnoujście (przez Lublin Główny, Warszawę Centralną, Kutno, Poznań Główny, Krzyż Wielkopolski, Szczecin Główny) i „Hetman” (grupa wagonów) w relacji Hrubieszów Miasto – Wrocław Główny (przez Stalową Wolę Rozwadów, Rzeszów Główny, Tarnów, Kraków Główny, Katowice, Opole Główne).

7 Od 2011 roku powróciły regionalne połączenia do Lublina Głównego oraz sezonowe do Rzeszowa Głównego i Zawady (skomunikowanie z sezonowymi pociągami relacji Lublin Główny – Bełzec – Lublin Główny). Od stycznia 2024 roku mają zostać przywrócone regionalne połączenia relacji Zamość Wschód – Bełzec – Zamość Wschód, wydłużone w weekendy do stacji Hrebenne.

8 Do 1999 roku w granicach administracyjnych Zamościa przebiegała również normalnotorowa linia nr 83 Zawada – Jarosławiec, którą rozebrano na odcinku od stacji Zamość Bortatycze do posterunku odgałęźnego Jarosławiec.

9 Zob. szerzej: T. Ciemnoczułowski, *Szerokim torem LHS*, Łódź 2009.

10 Funkcjonujące w obiegu określenie miłośnika kolei [czyt. „mikal”, „mi” – miłośnik, „kol” – kolei].

11 W 1825 roku uruchomiono pierwszą kolej użytku publicznego (przewóz towarów). Zob. szerzej: A. Pawłowski, *Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglii*, „Inżynier Kolejowy”, 3 (1926), nr 8-9, s. 202-210; J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański, *Koleje*, Warszawa 2008, s. 10.

Kolej jako środek transportu natychmiastowo umożliwiła masowe przemieszczanie się osób w sposób dotąd niewyobrażalny. Konstrukcja dwuszynowej drogi żelaznej oraz rozstaw szyn wpływały na gabaryty wagonów, które poruszane przez pojazdy trakcyjne (parowozy czy późniejsze jednostki silnikowe) stanowiły odpowiedni środek transportu dla przewozu ludzi oraz towarów. Wagony dostosowano szybko do potrzeb użytkowych pasażerów, czyniąc zeń pojazdy bezpieczne, wygodne, komfortowe, a nawet luksusowe, odpowiednie na dalekie trasy i spełniające tym samym wysokie wymagania klientów. Już w 1830 roku Brytyjczyk Thomas Cook zorganizował pierwszą kolejową wycieczkę pociągiem z określonym programem wyjazdu, w ramach której przewiózł 500-osobową grupę na liczącej 24 km trasie z Leicester do Loughborough. Zorganizowany według misternie opracowanego programu turystycznego wyjazd zaspokajał socjalne potrzeby ubogich mieszkańców, co było działaniem pożądanym w dobie rewolucji przemysłowej¹².

Turystyka kolejowa w Polsce jest zjawiskiem stosunkowo nowym, funkcjonującym w praktyce na wolnorynkowych zasadach dopiero po 1989 roku. Jednak już w dwudziestoleciu międzywojennym Polskie Koleje Państwowe dostrzegły potencjał turystyki masowej jako źródła dodatkowego dochodu, szczególnie w okresach zastoju w bezpośrednich przewozach pasażerskich oraz wzrostu konkurencyjności indywidualnego transportu samochodowego. Pobudzano w ten sposób atrakcyjne geograficznie, lecz ubogie gospodarczo części kraju oraz inicjowano ruch turystyczny, prowadzący do wymiany dóbr kultury pomiędzy regionami, umożliwiającą społeczeństwu poznawanie dziedzictwa kulturowego odrodzonego państwa¹³. Obecnie turystyka kolejowa jest upowszechniana dzięki różnego rodzaju inicjatywom społecznym, pracom naukowym oraz opracowaniom samorządowym z zakresu strategii i planowania. W założeniu turystyka kolejowa zagospodarowuje więc infrastrukturę kolejową na cele turystyczne, dostrzegając w tym potencjał ekonomiczny i społeczny. Tego typu działania stały się popularne w krajach Europy Zachodniej w latach 50. XX wieku. Turystyka kolejowa nie posiada jasno wyodrębnionej genezy, dlatego część badaczy traktuje ją jako subdyscyplinę turystyki przemysłowej z uwagi na przypadający na „epokę węgla i stali” (XIX wiek) rozwój kolei, mającej przez to ścisły związek z muzealnictwem kolejowym¹⁴. Wiąże się ją również z cieszącymi się coraz większą popularnością urbexami (z ang. *urban exploration* – eksploracja miejska) w zakresie poznawania i penetrowania opuszczonych oraz niszczących obiektów

12 Zob. *Turystyka*, red. W. Kurek, Warszawa 2012, s. 54-55, 168; J. Hawlena, *Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe (1). Początki elitarniej turystyki kolejowej na poszczególnych kontynentach świata*, „Technika Transportu Szynowego”, 20 (2013), nr 12, s. 35.

13 I. Kawalla-Lulewicz, „Pociągi popularne” jako forma turystyki kolejowej w dwudziestoleciu międzywojennym, „Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP. Oddział w Krakowie”, 2017, nr 3 (114), s. 45-46.

14 F. Bebenow, *Turystyka kolejowa w Polsce*, Poznań 2015, s. 9-10.

infrastruktury komunikacyjnej, np. stacji, dworców, parowozowni czy tuneli¹⁵. Warto także rozróżnić turystykę koleją od turystyki kolejowej. Pierwszy przypadek zachodzi, gdy kolej służy wyłącznie za środek lokomocji, bez nadrzędnego traktowania przejazdu pociągiem lub kontaktu z infrastrukturą kolejową. W drugim przypadku głównym celem migracji turystycznej jest przejazd pojazdem kolejowym (niekoniecznie pociągiem) lub „pielgrzymowanie” (najlepiej pociągiem) do miejscowości oraz miejsc związanych z koleją (np. lokomotywni, węzłów kolejowych, obiektów infrastruktury)¹⁶.

Zakres tematyczny turystyki kolejowej jest bardzo szeroki. Obejmuje przede wszystkim pojazdy trakcyjne: parowozy i jednostki silnikowe, także wagony pasażerskie i towarowe, infrastrukturę techniczną, służącą do organizacji przewozów: parowozownie, lokomotywnie, wagonownie, wieże ciśnień, żurawie wodne, nastawnie, mosty, wiadukty, tunele, urządzenia sterowania ruchem (semafony kształtowe i świetlne). Do turystyki kolejowej zalicza się również imprezy plenerowe, organizowane przez pasjonatów kolei i prowadzone przeważnie przy użyciu pojazdów szynowych, użytkowanych w poprzednich epokach prowadzenia ruchu pasażerskiego, mających status „retro” albo pojazdów zabytkowych. Należą do nich chociażby kultowe parowozy i lokomotywy spalinowe różnych serii, wagony pasażerskie przedziałowe, bezprzedziałowe, restauracyjne, sypialne itd., zachowane w oryginalnym stanie lub odrestaurowane, które od co najmniej kilkudziesięciu lat nie są eksploatowane po szlakach. Pomimo coraz większej popularyzacji oraz wzrastającej świadomości organizatorów i klientów organizacja tego typu przewozów wciąż napotyka na przeszkody formalne w zakresie ograniczonych źródeł finansowania, niedostatecznej znajomości rynku, oczekiwań poszczególnych grup klientów oraz ograniczonych możliwości technicznych zabytkowego taboru¹⁷. Wzajemne zależności zachodzące między organizatorami przewozów wychodzącymi naprzeciw rosnącym wymaganiom klientów wpłynęły na dynamiczny rozwój interregionalnego segmentu usług przewozowych – kolejowej turystyki sypialnej, cechującej się najwyższym poziomem obsługi pasażerów oraz czerpiącej z dziedzictwa XIX- i XX-wiecznych międzynarodowych połączeń kolejowych, z których najpopularniejszym był legendarny Orient Express kursujący na trasie z Paryża przez Wiedeń, Budapeszt, Bukareszt do Stambułu oraz Aten¹⁸.

Turystyka kolejowa to również imprezy plenerowe odbywające się na stacjach lub w skansenach kolejowych¹⁹, obejmujące zwiedzanie pojazdów trakcyjnych, budynków

15 P. Różycki, *Geneza i teoria turystyki*, Warszawa 2022, s. 303-304.

16 D. Otta, *Turystyka kolejowa w województwie pomorskim*, „Warsztaty z Geografii Turyzmu”, 11 (2021), s. 79.

17 Por. *Turystyka*, red. W. Kurek, s. 169; J. Hawlena, *Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe (1)*, s. 35-36; F. Bebenow, *Turystyka kolejowa w Polsce*, s. 10.

18 Trasa Orient Expressu w zależności od okresu kursowania ulegała zmianie, jednak zasadniczo łączyła Paryż i Stambuł. J. Hawlena, *Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe (1)*, s. 36-37.

19 D. Otta, *Turystyka kolejowa w województwie pomorskim*, s. 86.

i obiektów kolejowych (np. nastawni, lokomotywowni itp.)²⁰ oraz podziwianie pojazdów trakcyjnych w ruchu. W Polsce umożliwiają to cykliczne imprezy organizowane przez operatora logistycznego PKP Cargo, tj. „Parowojazda”, odbywająca się od 2005 roku w Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru Zabytkowego „Skansen” Chabówka, oraz „Parada Parowozów”, organizowana od 1993 roku na terenie Parowozowni Wolsztyn, na której również prezentowano pojazdy trakcyjne z innych państw: Niemiec, Czech, Słowacji, Węgier, Luksemburga i Wielkiej Brytanii.

Tematyka turystyki kolejowej obejmuje jednocześnie szlaki kolejowe, po których poruszają się pociągi, związane z nimi układy torowe węzłowych stacji oraz bocznice. Niesie to ze sobą korzyści praktyczne, ponieważ potencjalny turysta w trakcie przejazdu koleją po szlakach poznaje topografię i środowisko geograficzne poszczególnych regionów, potrafiąc zlokalizować miejsca występowania atrakcji kolejowych bądź przyswajając położenie i cechy środowiskowe docelowych miejsc podróży.

Poznanie szlaków kolejowych nie odbywa się wyłącznie z okna wagonu lub pokładu pojazdu trakcyjnego. To także wędrówki piesze, przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności i bezpieczeństwa (zgodnie z obowiązującym prawem), ścieżkami lub drogami technicznymi, prowadzącymi równoległe do istniejących linii kolejowych. To podążanie po nieczynnych, rozebranych i nieodbudowanych szlakach kolejowych, bocznicach lub po ich pozostałościach – zachowanych w terenie podtorzach, nasypach, przepustach, wiaduktach, które częściowo poddano sukcesji lub rekultywacji w celach turystycznych. To radość czerpana z odszukanych w terenie pozostałości dawno rozebranych linii kolejowych i bocznic, budynków (dworce, lokomotywownie) czy infrastruktury technicznej (np. wieże ciśnień, nastawnie, wiadukty, perony, gniazda semaforów, słupki hektometryczne itp.)²¹.

Progresja turystyki kolejowej podąża w kierunku zapewnienia turystom kolejnych atrakcji. Do takich należy np. współczesna turystyka kolejowa sypialna, szczególnie popularna w krajach Europy Zachodniej, także w Japonii, Australii i Stanach Zjednoczonych, gdzie na wymagających pasażerów czekają nowoczesne składy zapewniające najwyższe standardy obsługi²².

20 S. Kurek, *Rozwój turystyki kolejowej w województwie małopolskim*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis”, seria „Studia Geographica”, 15 (2020), s. 181.

21 Zob. Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007 (Monografie Instytutu Geografii i Przemysłowego Zagospodarowania PAN, 7), s. 140-153.

22 Zob. J. Hawlena, *Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe (1)*, s. 36-38.

4. Terminologia

W niniejszym artykule występować będą kluczowe terminy, które należy wyjaśnić, mianowicie: linia kolejowa, bocznicą, droga kolejowa oraz rejon manewrowy. Dwa pierwsze pojęcia są traktowane przez laików bądź niewprawnych turystów kolejowych mylnie albo zamiennie, mimo że różnią się od siebie diametralnie²³.

Podając za ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym **linia kolejowa** to „wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia pociągów”²⁴. Będąc elementem sieci kolejowej, linia kolejowa ma własną kilometrację, numer i nazwę na odcinkach pomiędzy zdefiniowanymi punktami²⁵. Do cech charakterystycznych linii kolejowej należą m.in.: prowadzenie po niej wspólnych zadań przewozowych przez poszczególnych przewoźników, którzy otrzymali do niej dostęp, oraz podobna charakterystyka techniczna²⁶. Linie kolejowe dzielą się na:

- linie kolejowe **o znaczeniu państwowym**, których budowa, utrzymanie i eksploatacja są istotne z punktu widzenia ważnych względów gospodarczych, społecznych, ekologicznych lub obronnych²⁷;
- linie kolejowe **o znaczeniu obronnym** o znaczeniu państwowym, których utrzymanie i eksploatację uzasadniają względy obronności państwa wraz z potrzebami Polskich Sił Zbrojnych i wojsk sojuszniczych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowane do objęcia osłoną techniczną²⁸;
- linie kolejowe **o znaczeniu wyłącznie obronnym**, stanowiące linie państwowe, dla których jedynym kryterium zaliczenia ich do linii kolejowych o znaczeniu państwowym były względy obronności państwa, w tym Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także wojsk sojuszniczych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa oraz w czasie wojny²⁹.

Poza powyższą klasyfikacją linie kolejowe można podzielić zgodnie z 9 zasadami³⁰ według:

23 Zob. F. Bebenow, *Turystyka kolejowa w Polsce*, s. 16.

24 Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727, 1846, rozdz. I, art. 4, ust. 2.

25 To jest pomiędzy początkiem linii a posterunkiem zapowiadawczym; pomiędzy dwoma posterunkami zapowiadawczymi; pomiędzy posterunkiem zapowiadawczym a granicą państwa; pomiędzy posterunkiem zapowiadawczym a końcem linii; pomiędzy bocznicą a posterunkiem zapowiadawczym; pomiędzy posterunkiem zapowiadawczym a bocznicą. Zob. Polskie Linie Kolejowe S.A. Instrukcja Id-12 (D-29). Tekst ujednolicony. Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 1/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 lutego 2009 r., Warszawa 2011, s. 10, § 2, ust. 1, pkt 1)-6).

26 Por. Z. Taylor, *Rozwój i regres*, s. 12.

27 Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, art. 4, ust. 2a).

28 Tamże, ust. 2b).

29 Tamże, ust. 2c).

30 Polskie Linie Kolejowe S.A. Instrukcja Id-12 (D-29), s. 9, tab. 6.

- 1) długości linii – zgodnie z wykazem linii zawartym w instrukcji Id-12;
- 2) kategorii linii – magistralna, pierwszorzędna, drugorzędna, znaczenia miejscowego;
- 3) liczby torów – dwutorowa, jednotorowa, zero;
- 4) elektryfikacji – zelektryfikowana, nieelektryfikowana;
- 5) szerokości toru – normalnotorowa, szerokotorowa;
- 6) znaczenia linii – państwowa, pozostałe;
- 7) klasy toru – w zakresie 0-5 (warunki techniczne utrzymania na liniach Id-1³¹);
- 8) umowy AGC³² i AGTC³³ – objęta umową na odcinku (od km do km);
- 9) prędkości konstrukcyjnych – 15 klas: od 200 km/h do 20 km/h.

Specjalnym rodzajem linii kolejowej jest **bocznicą kolejową**³⁴. Stanowi wyznaczoną przez zarządcę infrastruktury drogę kolejową, która jest w sposób bezpośredni lub pośredni połączona z linią kolejową. Na bocznicach wykonuje się czynności ładunkowe, utrzymaniowe lub postojowe pojazdów kolejowych. Może również służyć do przemieszczania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. Zarządcami bocznic są użytkownicy wykorzystujący je do prowadzenia działalności. Bocznicę kolejową są rejestrowane w krajowym rejestrze infrastruktury³⁵.

Drogę kolejową tworzą: nawierzchnia, podtorze oraz budowle inżynierskie. Nawierzchnię stanowi tor kolejowy, składający się z dwóch szyn o określonym rozstawie, podkładów oraz elementów stalowych przytwierdzających szyny do podkładów i łączących szyny ze sobą. Do nawierzchni zalicza się również rozjazdy, skrzyżowania torów oraz podsypkę stabilizującą tor. Ziemną podstawę nawierzchni tworzy podtorze w postaci nasypów i przekopów z wierzchnią częścią zwaną torowiskiem. Do budowli inżynierskich należą wiadukty, mosty, przepusty, estakady, tunele i mury oporowe³⁶.

Istotnym pojęciem przytoczonym w niniejszej pracy jest **rejon manewrowy**. Jest to obszar wydzielony stacji lub jej otoczenia pod względem organizacji i technologii manewrów, w obrębie którego zatrudniona jest jedna drużyna manewrowa (pracownicy), obsługująca co najmniej jedną lokomotywę manewrową lub urządzenie techniczne, służące

31 Szerzej zob. Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-1 (D-1). Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Załącznik do zarządzenia Nr 14/2005 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 maja 2005 r., Warszawa 2005.

32 Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC), sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r., Dz. U. z 1989 r. Nr 42, poz. 231 (ang. European Agreement on Main International Railway Lines).

33 Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r., M.P. z 2004 r. Nr 3, poz. 50.

34 F. Bebenow, *Turystyka kolejowa w Polsce*, s. 16.

35 Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, ust. 6g), 10), 10a).

36 Z. Taylor, *Rozwój i regres*, s. 12-13.

do przeprowadzenia manewrów. Pracę w obrębie rejonu manewrowego regulują odrębne przepisy³⁷.

5. Stan badań

Badania historii kolei oraz infrastruktury kolejowej w Zamościu i na Zamojszczyźnie prowadzone były w ograniczonym zakresie. Nie pojawiła się dotąd monografia badawcza, na którą zarówno Zamość, jak i region, z pewnością zasługują. Tematykę kolei podejmowano przeważnie w publikacjach prasowych (w ostatnim ćwierćwieczu 1998-2023 raczej w negatywnej wymowie) oraz rozdziałach książek i artykułach, których autorami byli urbaniści, historycy, geografowie i regionaliści zajmujący się sprawami komunikacji, a także dziennikarze i miłośnicy popularyzujący temat kolei. Już w 1921 roku sprawę marginalnego położenia kolejowego Zamościa dostrzegł urbanista, pracownik Politechniki Lwowskiej, Ignacy Drexler, publikując artykuł poświęcony kwestii planowania w niepodległej Polsce ważnej magistrali łączącej Morze Bałtyckie (Gdańsk) z Morzem Czarnym (Odessa), na trasie której miał znaleźć się Zamość, postulując utworzenie tu dużego węzła³⁸. Historię kolei w Zamościu zajął się dopiero w latach 90. XX wieku historyk, dziennikarz i regionalista Krzysztof Czubara, który zgromadził i chronologicznie uporządkował najważniejsze wydarzenia z tego zakresu³⁹. Sporo merytorycznych informacji kolejowych z terenu Roztocza oraz samego Zamościa można było odnaleźć w przewodniku turystycznym z 1999 roku autorstwa Pawła Włada i Marka Wiśniewskiego⁴⁰. Regionalista Andrzej Kędziora zebrał szereg informacji dotyczących kolei oraz komunikacji kolejowej w Zamościu, które uporządkował w sposób encyklopedyczny w formie hasłowej⁴¹. Część zamieszczonych tam informacji trudno jednak zweryfikować z powodu braku źródłowych podstaw. W związku z autorską wystawą zebranych fotografii poświęconych kolei na Zamojszczyźnie w 2004 roku Danuta Kawalko⁴² podjęła się

37 Polskie Linie Kolejowe S.A., *Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9. Tekst ujednolicony*, Warszawa 2012, s. 6, 8.

38 I. Drexler, *Zamość jako ośrodek komunikacji*, „Teki Zamojskie”, 1921, nr 1-2, s. 29-32.

39 Temat kolei był poruszany przez Krzysztofa Czubarę w latach 90. XX wieku na łamach „Tygodnika Zamojskiego”, następnie znalazł się w monografii zbierającej dotychczasowy dorobek autora. Zob. K. Czubara, *Kolei żelaznej nieznana historia*, w: tegoż, *Dawniej w Zamościu. O skarbach, duchach i czartach, sławnych generacjach, poetach, wizytach dostojnych gości, wielkich balach, pojedynkach i kurtyzanach*, Zamość 1998, s. 159-170, oraz jej wznowienie z 2005 roku (s. 203-210).

40 P. Wład, M. Wiśniewski, *Roztocze Wschodnie. Przewodnik nie tylko dla turystów*, Lubaczów 1999.

41 Zob. A. Kędziora, *Encyklopedia miasta Zamościa*, Chełm 2000 oraz jej rozszerzone wydanie z 2012 roku (Zamość). Dostępna także w wersji rozszerzonej elektronicznej: <https://www.zamosciopedia.pl/> [dostęp: 21.11.2023].

42 D. Kawalko, *Kolej na Zamojszczyźnie*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny”, 2004, nr 3-4 (81-82), s. 63-70.

próby uporządkowania wydarzeń związanych z tym środkiem transportu, włączając doń również kwestie budowy szerokotorowej linii kolejowej z Hrubieszowa do Sławkowa, nie ustrzegając się jednak kilku merytorycznych błędów⁴³.

Istotną rolę w popularyzacji historii kolei na Zamojszczyźnie odegrali miłośnicy kolei. Głośnym echem w środowisku „mikoli” oraz regionalistów odbił się artykuł Carlheina Beckera i Helmuta Pochadta z 2002 roku o militarnej kolei wąskotorowej z Bełżca do Trawniki, wyznaczając trend regionalnych badań nad komunikacją kolejową opartych na źródłach archiwalnych⁴⁴. Podążając tym tropem, w pierwszej dekadzie XXI wieku ukazały się wartościowe monografie poświęcone kolejkom wąskotorowym oraz kolei normalnotorowej na Zamojszczyźnie. Ich autorzy: Hubert Chwedyk⁴⁵, Bogdan Pokropiński⁴⁶ oraz Andrzej Tajchert⁴⁷ poruszali w swoich publikacjach również kwestie linii kolejowych planowanych i niezrealizowanych lub zrealizowanych i przebiegających w początkach XX wieku przez Zamość. Należy również wspomnieć o bardzo istotnym artykule Huberta Chwedyka⁴⁸ poświęconym przebiegowi przez Zamość wojskowej kolejki Bełżec – Trawniki oraz lokalizacji stacji wąskotorowej w koszarach. W 2009 roku Tomasz Ciemnoczułowski wydał monografię poświęconą Linii Hutniczej Szerokotorowej⁴⁹, w której zawarł nie tylko informacje dotyczące budowy magistrali szerokotorowej, ale również przytoczył dane dotyczące projektu z lat 20. XX wieku poprowadzenia z Zagłębia Dąbrowskiego dwutorowej linii kolejowej przechodzącej przez Zagłębie Staropolskie, Zamość, Hrubieszów w kierunku Wołynia, która była protoplastą dzisiejszej LHS.

Kwestie budowy i funkcjonowania kolei na Zamojszczyźnie w okresie okupacji austriackiej podczas I wojny światowej podejmował w badaniach Ryszard Maleszyk⁵⁰. O rozwoju kolei na terenie Zamojszczyzny wspomnieli również Dawid Keller i Eugeniusz Cybulak w monografii z 2012 roku poświęconej dziejom kolei w Polsce.⁵¹ Janusz Panasiwicz zajął się strukturą Polskich Kolei Państwowych w czasie organizacji i rozpoczęcia

43 Autorka mylnie opisała zamieszczoną w artykule fotografię stacji Hrubieszów Wąskotorowy, dopatrując się w niej parowozowni i wieży ciśnień na stacji Zamość (zob. tamże, s. 67).

44 C. Becker, H. Pochadt, *Wojskowa kolej polowa Bełżec – Trawniki*, „Świat Kolei”, 2002, nr 11, s. 32-37.

45 H. Chwedyk, *Koleje wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*, Zamość 2006; tenże, *Zapomniana historia Kolei Tomaszowskiej*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny”, 2010, nr 1 (102), s. 41-42.

46 H. Chwedyk, B. Pokropiński, *Hrubieszowskie koleje wąskotorowe*, Zamość 2008.

47 A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec – Biłgoraj*, Zamość 2008.

48 H. Chwedyk, *Stacja Zamość kolei wąskotorowej Bełżec – Trawniki*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny”, 2015, nr 1 (122), s. 37-38.

49 T. Ciemnoczułowski, *Szerokim torem LHS*.

50 R. Maleszyk, *Organizacja austriackich władz wojskowych na Zamojszczyźnie w latach 1915-1918*, „Archiwariusz Zamojski”, 13 (2014), s. 41-54; tenże, *Austriackie inwestycje kolejowe na Zamojszczyźnie w latach 1915-1918*, „Archiwariusz Zamojski”, 14 (2015), s. 65-72.

51 D. Keller, E. Cybulak, *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Wschodniej Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych w Lublinie*, w: *Dzieje Kolei w Polsce*, red. D. Keller, Gliwice 2012.

eksploatacji Linii Hutniczo-Siarkowej (obecnej Linii Hutniczej Szerokotorowej) na Zamojszczyźnie⁵². Historia kolei w Zamościu była również tematem prac badawczych Jakuba Żygawskiego – autora niniejszego artykułu⁵³.

W ostatnich latach do spopularyzowania historii oraz działalności kolei w Zamościu i na Zamojszczyźnie przyczynił się Internet. Publikowano tam m.in. wspomnienia naczelnika Oddziału Drogowego PKP w Zamościu inż. Józefa Maszka⁵⁴ z czasów organizacji i odbudowy linii kolejowych na Zamojszczyźnie po II wojnie światowej czy badania Jarosława Szczuryka vel Szczerby⁵⁵. Obecnie największą i stale aktualizowaną witryną internetową zawierającą ciekawe informacje o kolei w Zamościu i na Zamojszczyźnie pozostaje prowadzona przez pasjonatów transportu szynowego strona „LubelskaKolej.net”⁵⁶.

6. Zakres czasowy

Ze względu na obszerność podejmowanej problematyki analizę przeprowadzono dla okresu od 1916 roku do końca 1939 roku. W 1916 roku wojska państw centralnych podczas I wojny światowej doprowadziły odgałęzienie do Zamościa linii kolei normalnotorowej z Bełżca do Rejowca. 1 września 1939 roku wybuchła II wojna światowa, w wyniku której Zamość znalazł się pod okupacją Trzeciej Rzeszy. Ze względu na to, że Niemcy prowadzili istotne inwestycje w sferze infrastruktury kolejowej Zamościa począwszy od 1940 roku, za datę kończącą analizowany okres przyjęto 31 grudnia 1939 roku. Dla uporządkowania i przejrzystości tematu badań charakterystykę infrastruktury kolejowej Zamościa przeprowadzono, opierając się na jej najważniejszych, a zarazem charakterystycznych elementach, tj. stacji kolejowej, punktach obsługi towarowej (ładownie), bocznicach do zakładów przemysłowych oraz planowanym i zrealizowanym budownictwie mieszkalnym.

52 J. Panasiewicz, *Okoliczności funkcjonowania Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe” na Zamojszczyźnie*, „Archiwariusz Zamojski”, 15 (2016/2017), s. 127-140.

53 Tematyka kolei w Zamościu pojawiała się w publikacjach: A. Kędziora, J. Żygawski, *Leksykon ulic i placów Zamościa*, Zamość 2015; J. Żygawski, *Niezrealizowane projekty śródmieścia Zamościa w XIX i XX wieku na podstawie archiwalnych opracowań kartograficznych i planistycznych*, „Teki Komisji Urbanistyki i Architektury PAN Oddział w Krakowie”, 18 (2015), s. 135-155; B. Nowak, J. Żygawski, *Zamość. Ulice i place*, Zamość 2021.

54 J. Maszek, *Moje wspomnienie jako byłego naczelnika oddziału drogowego z okresu lat od 21 VII 1944 do 30 IX 1957 związane ze zniszczeniem i odbudową obiektów kolejowych w obrębie Oddziału Drogowego w Zamościu DOKP Lublin*, b.d., mps. Maszynopis został odnaleziony przez pana Zbigniewa Petrynkę, przewodnika PTTK w Zamościu, dzięki którego uprzejmości pod koniec 2023 roku został wypożyczony do Archiwum Państwowego w Zamościu w celu konserwacji i digitalizacji. Kopia cyfrowa maszynopisu znajduje się w zasobie Archiwum Państwowego w Zamościu.

55 J. Szczuryk vel Szczerba, *Historia kolei w Zamościu*, oprac. P. Rydzewski, http://www.roztocze.horyniec.net/Roztocze/Fh09/kolej_w_zamosciu.htm [dostęp: 20.07.2010], obecnie strona jest niedostępna.

56 Lubelska Kolej, <https://lubelskakolej.net/wp2020/> [dostęp: 20.11.2023].

7. (Niekrótką) historia kolei w Zamościu do 1918 roku

Normalnotorową linię kolejową do Zamościa doprowadzili Austriacy w 1916 roku. Gdyby nie I wojna światowa i zmiana sytuacji na froncie, miasto zapewne długo nie zaznałoby dobrodziejstwa tego wynalazku. Winna temu była polityka Rosji niedopuszczająca do budowy w pobliżu granicy linii kolejowych o dłuższym kilometrażu. Rozwój transportu kolejowego w cesarstwie rosyjskim nastąpił pod koniec XIX wieku, później niż w przypadku mocarstw zachodnich. Na terenach przygranicznych wydawano przeważnie koncesje na koleje wąskotorowe z łatwą do demontażu infrastrukturą, którą w wypadku konfliktu zbrojnego mogło przejąć i zagospodarować wojsko⁵⁷.

Nad doprowadzeniem do Zamościa kolei od drugiej połowy XIX wieku ciążyło swoje fatalne fatum. Niemożliwe wydawały się jakiegokolwiek niepowodzenia lub przeszkody mogące storpedować dobrze zaplanowane inwestycje, które uzyskiwały poparcie polityczne. Pierwsze plany poprowadzenia kolei przez Zamość pojawiły się już w 1858 roku na kanwie projektu wytyczenia szlaku międzymorskiego łączącego Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Szacowana na 10 mln rubli inwestycja miała na celu połączenie istniejącej Kolei Warszawsko-Bydgoskiej, skomunikowanej z Gdańskiem, z realizowaną od 1856 roku, z inicjatywy księcia Leona Ludwika Sapiehy, Koleją Galicyjską im. Karola Ludwika, doprowadzoną z Krakowa przez Tarnów do Rzeszowa, w perspektywie lat 1858-1861 wydłużonej przez Przemyśl i Mościska do Lwowa. Lwów, będący w założeniu dużym węzłem kolejowym, miał już plan połączeń w kierunku księstw naddunajskich, konkretnie Wołoszczyzny, zwanej w dawnej Rzeczypospolitej Multanami⁵⁸. Z terytorium księstw naddunajskich planowano dodatkowo połączenie kolejowe od granicy Galicji do Gałacz (dzisiejsza Rumunia) i Brajlowa (Ukraina). Zrealizowana tym samym linia kolejowa łącząca Warszawę ze Lwowem miała przebiegać najdogodniejszą trasą przez Lublin i Zamość do Tomaszowa i umożliwić rozkwit handlu, przemysłu oraz eksport płodów rolnych z terenu guberni lubelskiej i wołyńskiej⁵⁹.

Za poprowadzeniem linii orędowną w 1862 roku wielki książę Rosji i namiestnik Królestwa Polskiego Konstanty Romanow. Projektowana trasa z Warszawy przez Zamość do

57 A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec – Bilgoraj*, s. 7. Zob. także: H. Chwedyk, *Koleje wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*; H. Chwedyk, B. Pokropiński, *Hrubieszowskie koleje wąskotorowe*.

58 Pierwotna nazwa Księstwa Wołoskiego brzmiała Muntenia, z jęz. rumuńskiego Țara Muntenească – „kraj górski”, po czym została spolszczona jako Multany (brak powiązania z prowincją Multan w Indiach Brytyjskich, na terytorium dzisiejszego Pakistanu). Zob. szerzej: D. Milewski, *Wołoszczyzna i Multany, czyli o zmienności nazw ku utrapieniu historyków*, w: *Pasaż Wiedzy Muzeum Palacu Króla Jana III Sobieskiego w Wilanowie*, https://www.wilanow-palac.pl/woloszczyzna_i_multany_czyli_o_zmienności_nazw_ku_utrapieniu_historyków.html [dostęp: 11.10.2023]

59 Zob. „Gazeta Warszawska”, 1858, nr 141, s. 1.

Tomaszowa⁶⁰ o znaczeniu strategicznym łączyła zachodnie rubieże Cesarstwa Rosyjskiego ze strefą przygraniczną z Cesarstwem Austrii. Jednocześnie komunikowała z centrum Królestwa Polskiego przeznaczoną do likwidacji twierdzą zamojską, stanowiącą nadal silny punkt obrony z uwagi na stacjonujący tu garnizon. To właśnie w kolei pokładano duże nadzieje na zainicjowanie, po kasacie twierdzy, dynamicznego rozwoju Zamościa jako ośrodka cywilnego i administracyjnego w tej części Królestwa. Kres ambitnym planom położył jednak wybuch powstania styczniowego w 1863 roku.

Wkrótce po likwidacji zamojskiej twierdzy w 1868 roku brytyjscy inżynierowie Graham, Yeatman i Rethstein opublikowali projekt budowy połączenia kolejowego od Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej do granicy z monarchią austro-węgierską. Według koncepcji nowa linia brała początek na stacji w Łukowie, następnie wiodła przez Lublin, Krasnystaw, Zamość, Krasnobród do Tomaszowa i dalej do Tyszowic, w pobliżu granicy rosyjsko-austro-węgierskiej⁶¹. Mimo wstępnych analiz projekt okazał się kosztowny ze względu na konieczność przecięcia przez szlak działu wodnego Wieprza oraz wału Roztocza. Z tej również przyczyny nie doczekał się realizacji.

W 1869 roku powstał projekt połączenia kolejowego z Warszawy przez Lublin, Zamość do Tomaszowa i granicy z Austro-Węgrami. Głównym orędownikiem planowanej inwestycji był ordynat Tomasz Franciszek hrabia Zamoyski, który objął przewodnictwo w spółce występującej o koncesję na realizację przedsięwzięcia⁶². Inicjatywa zatrzymała się jednak w fazie projektów. Trasa między Warszawą a Lublinem nie wzbudzała zastrzeżeń, natomiast dla odcinka od Lublina do Tomaszowa opracowano w 1872 roku dwie koncepcje poprowadzenia linii. Jedną z nich, autorstwa inż. Grabowskiego, zakładała przebieg torów przez Krasnystaw, Tarnogórze, Zamość, Krynice i Tarnawatkę⁶³. Projekt był trudny w realizacji ze względów technologicznych, ponieważ trasa kolejowa biegła przez urozmaicony fizjograficznie obszar. Na odcinku między Zamościem a Tomaszowem, w okolicach Łabuń, konieczne było wydrążenie 600-metrowego tunelu przez biegnący tamtędy dział wodny⁶⁴. Tymczasem w 1873 roku zapadła decyzja o budowie Kolei Nadwiślańskiej o znaczeniu strategiczno-gospodarczym, prowadzącej z Mławy przez Warszawę, Iwanogród (Dęblin), Lublin, Chełm do Kowla, przekreślającej tym samym lubelsko-tomaszowski wariant linii. Najbliższe Zamościowi stacje kolejowe znajdowały

60 H. Chwedyk, *Zapomniana historia Kolei Tomaszowskiej*, s. 41.

61 J. Szczuryk vel Szczurba, *Historia kolei w Zamościu*; J. Zętar, J. Popiel-Popielec, Ł. Oś i in., *Kolej w Lublinie i na Lubelszczyźnie – kalendarium*, <http://teatrnn.pl/leksykon/node/223/pamiej.php?mkat=15&kat=177> [dostęp: 12.02.2011].

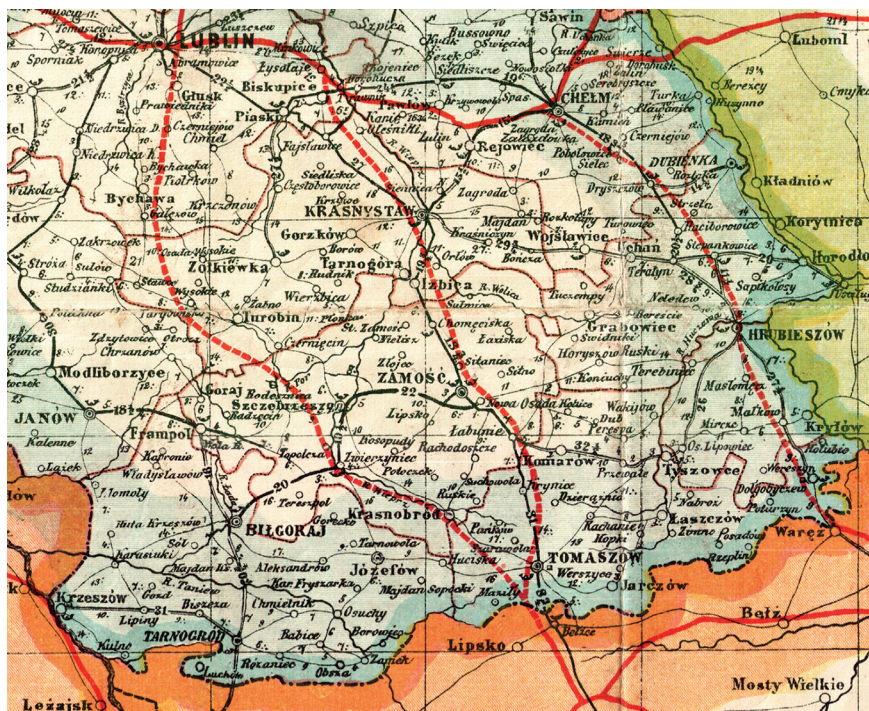
62 Ordynat pełnił również funkcję wiceprezesa Zarządu Kolei Warszawsko-Terespolskiej. M. Kozaczka, *Poczet ordynatów Zamojskich*, Lublin 2009, s. 105.

63 Drugi projekt zakładał ominięcie Zamościa i poprowadzenie linii od Lublina przez Bychawę, Turobin, Szczepieszyn, Krasnobród do Tomaszowa.

64 H. Chwedyk, *Zapomniana historia*, s. 41.

się w Rejowcu i Chełmie. Przykład Chełma ukazał, w jaki sposób kolej może przesądzić o tempie i eskalacji rozwoju przestrzennego miasta, na czym ucierpiał Zamość⁶⁵. Mimo tego koncepcje budowy kolei łączącej Lublin z monarchią austro-węgierską (Bełżec) funkcjonowały jeszcze na początku XX stulecia (il. 1).

Prywatni inwestorzy, pragnący zdobyć koncesję od władz carskich na budowę linii kolejowej, musieli uzyskać pozwolenie dowództwa administratury wojskowej, które uzależnione było od ewentualnej przydatności planowanego szlaku na potrzeby armii w razie wybuchu konfliktu zbrojnego. Takiej koncesji nie udało się zdobyć Ordynacji Zamojskiej wnioskującej 21 listopada 1896 roku w sprawie budowy linii wąskotorowej kolejki gospodarczej od stacji Trawniki (Kolej Nadwiślańska) przez Turobin, Szczepreszyn, Klemensów (cukrownia), Zamość do Tomaszowa i granicy austro-węgierskiej⁶⁶. W lipcu 1897 roku pozwolenie takie otrzymał ordynat Maurycy hrabia Zamoyski od naczelnika sztabu,



Il. 1. Projekty poprowadzenia linii kolejowej od Lublina do Lwowa, stan na 1913 rok.

Źródło: Mapa pocztowa guberni Królestwa Polskiego wraz ze skorowidzem i wykazaniem wszelkich dróg oraz odległości od nich. Ułożona podług najnowszych źródeł urzędowych, 1:1008000 (1 cal – 24 wiorsty), nakł. F. Kasprzykiewicz, Warszawa 1913, fragment.

65 Z. Taylor, *Rozwój i regres*, s. 32.

66 A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec – Bilgoraj*, s. 7.

gen. Aleksandra K. Puzyrewskiego oraz generała-gubernatora warszawskiego Aleksandra Imeretyńskiego. Równocześnie projekt potwierdził minister skarbu Siergiej Juliewicz Witte, uznając go za przydatny pod względem ekonomicznym. Opracowaniem technicznym szerokotorowej trasy zajął się inżynier ordynacki August Łobodziński. Zakładano, że długość linii kolejowej wyniesie od 128 wiorst do 180 wiorst (od 136,5 km do 192 km), natomiast koszt budowy jednej wiorsty obliczono na 60 tys. rubli, co dawało łączną kwotę całej inwestycji rzędu 10 mln rubli. Linia miała na siebie zarabiać, czerpiąc dochody z przewozu towarów i pasażerów. Na stacji granicznej w Bełżcu łączyłaby się z austro-węgierskim systemem kolei, umożliwiającą od 1887 roku dojazd przez Rawę Ruską do Lwowa⁶⁷.

Specjalna komisja w Departamencie Kolejowym w Moskwie pozytywnie rozpatrzyła 4 maja 1898 roku wniosek złożony przez hrabiego Zamoyskiego i księcia Potockiego w sprawie budowy Kolei Tomaszowskiej i wydała koncesję na rozpoczęcie prac. Pierwsza wersja zakładała, że trasa rozpocznie się w Lublinie, jednak wkrótce początek linii przesunięto do Trawnik. Żelazny szlak planowano poprowadzić przez Siedliska, Pilaszkowice, Żółkiewkę, Wysokie, Turobin, Tworczów, Szczepreszyn do Zamościa, a następnie skierować na południe przez Krasnobród do Tomaszowa⁶⁸, gdzie zaplanowano towarowe komory celne. Najtrudniejszy odcinek linii wypadł między Zamościem a Krasnobrodem. Na terenie wsi Majdan Ruszowski znajdował się najwyżej położony fragment szlaku. Z tego powodu powrócono do koncepcji budowy 200-metrowego tunelu przez garb graniczny Padołu Zamojskiego, co znacznie podwyższało koszty inwestycji.

Prace terenowe rozpoczęto w 1899 roku. Ordynacja Zamojska zarządziła wyrąb lasu niedaleko Dąbrowy koło Tomaszowa w celu pozyskania drewna na produkcję podkładów kolejowych. Roboty zostały jednak przerwane z uwagi na trudności finansowe inwestorów⁶⁹. W listopadzie 1899 roku wprowadzono poważną korektę w planach. Linia kolejowa miała brać początek na stacji w Lublinie i przebiegać szerokim łukiem wzdłuż doliny Bystrzycy, zbaczając w kierunku południowym na Bychawę, Starą Wieś, Tarnawkę, Turobin, Szczepreszyn do Zamościa. Stację węzłową w Zamościu zaplanowano na gruntach położonych na północny-zachód od dawnej twierdzy, w rejonie dzisiejszej ul. Sadowej. Stąd linia miała rozwidlać się na dwa kierunki: na południe do granicy z monarchią austro-węgierską (Bełżec) oraz na północny-wschód, do Chełma. Pierwszy odcinek prowadził wzdłuż szosy Zamość – Tomaszów i liczył 125 wiorst (133 km) dla trasy Lublin – Bełżec. Linia wychodziła z Zamościa w kierunku południowo-wschodnim przez Kalinowice, Wierzbie, Ruszów, Majdan Ruszowski, Bożą Wolę, Zieloną, omijała szerokim łukiem Tomaszów i przez Jeziernię dochodziła do granicy państwowej oraz

67 H. Chwedyk, *Zapomniana historia*, s. 41-42.

68 Tor szeroki (kolej rosyjska) miał prowadzić do Bełżca, natomiast tor normalnej szerokości (kolei galicyjsko-lwowskiej) miał się kończyć w Tomaszowie.

69 K. Czubara, *Kolei żelaznej nieznana historia*, s. 205.

stacji w Bełżcu. Licząca 49 wiorst (52 km) linia Zamość – Chełm prowadziła przez Łapiguz, Dębowiec, Huszczkę, Brzeziny, Chełmiec, Uher i Pokrówkę⁷⁰.

Budowa Kolei Tomaszowskiej miała rozpocząć się wiosną 1900 roku, jednak prace pokrzyżowały problemy finansowe. Aby uzyskać brakujące fundusze, rozpoczęto wydawanie akcji, których większość zakupiła firma L. Polakowa z Moskwy. Pomimo zastrzyku kapitału początek prac przesunięto na czerwiec lub lipiec 1900 roku⁷¹. Hrabia Zamoyski wraz ze współnikami nadal nie byli zdolni samodzielnie sfinalizować budowy linii, dlatego zdecydowali się wydać obligacje pozwalające pozyskać zagranicznych inwestorów. Mimo sporego zainteresowania pojawiły się trudności z wypuszczeniem obligacji i kolejny raz prace przy szlaku przesunięto na czas nieokreślony. W listopadzie 1900 roku bezskutecznie starano się o pożyczkę obligatoryjną w bankach Paryża, Brukseli i Amsterdamu. Sytuacja patowa trwała do 1910 roku, kiedy spółka hrabiego Zamoyskiego utraciła koncesję na budowę⁷². Pomimo porażki Kolej Tomaszowska wypracowała sobie szeroką reklamę w Europie Zachodniej, ponieważ po 1910 roku na poglądowych mapach kontynentu linię nadal zaznaczano jako trasę projektowaną. Szlak wykazywał potencjał gospodarczy, łącząc dwie równoleżnikowe linie kolejowe o różnych rozstawach szyn oraz dwa ważne miasta: Warszawę i Lwów. Zmieniono nieznacznie przebieg trasy między Zamościem a Bełżcem, prowadząc ją przez Tomaszów. Odcinek z Zamościa do Chełma przetrasowano natomiast przez Sitno i Wojsławice (il. 2).

Wzorem gospodarczych kolejek wąskotorowych, funkcjonujących od początku XX wieku na terenie Ordynacji Zamojskiej oraz powiatu hrubieszowskiego, wysunięto propozycję budowy mniej kosztownej i szybszej w realizacji linii o wąskim rozstawie szyn prowadzącej z Zamościa do Chełma, następnie do Rejowca. W 1911 roku zlecono architektowi Władysławowi Luchtowi opracowanie projektu tej drugiej trasy, który złożył 28 stycznia 1912 roku do Rządu Gubernialnego Lubelskiego w Lublinie. Trasa rozpoczynała się na stacji Rejowiec (Kolej Nadwiślańska), następnie prowadziła przez Żulin, Krasnystaw, Izbicę, Stary Zamość, Chomęciska Duże, Sitaniec do Zamościa, gdzie stację końcową ulokowano przy skrzyżowaniu Lubelskiego Wyjazdu⁷³ z zachodnim przedłużeniem Szosy Obwodowej⁷⁴. Do budowy kolejki nie doszło z uwagi na sytuację w Królestwie oraz widmo światowego konfliktu⁷⁵.

70 H. Chwedyk, *Zapomniana historia*, s. 42.

71 Linia Tomaszów – Lublin pojawiła się na kilku mapach wydawanych od 1901 roku. Zob. K. Czubarą, *Kolei żelaznej nieznana historia*, s. 205.

72 H. Chwedyk, *Zapomniana historia*, s. 42.

73 Obecnie ul. Marszałka Piłsudskiego.

74 Obecnie ul. Sadowa. Stacja miała się znajdować na miejscu zabudowań XVIII-wiecznej austriackiej poczthalterii, gdzie ostatecznie stanął w latach 20. XX wieku dom czynszowy (ul. Marszałka Piłsudskiego 13).

75 W 1912 roku rozpoczął się trwający do 1915 roku proces wydzielienia z Królestwa Polskiego tzw. Chełmszczyzny. Por. K. Czubarą, *Kolei żelaznej nieznana historia*, s. 206; KubaB, *Wąskie tory Ordynacji Zamojskiej*,



Il. 2. Przebieg projektowanej Kolei Tomaszowskiej z punktem węzłowym w Zamościu, 1915 rok. Źródło: Karten zum Kriege gegen Rußland, sonderkarte 2: Polen, 1:1000000, Velhagen & Klasing, Bielefeld und Leipzig 1915, fragment.

Podstawą prowadzenia skutecznych działań militarnych w czasie I wojny światowej była komunikacja umożliwiająca sprawny transport z garnizonów żołnierzy i sprzętu wojkowego na linię frontu. W sierpniu 1914 roku Austriacy szybko zdobyli Biłgoraj, Zwierzyniec i Zamość, natomiast we wrześniu zostali odrzuceni przez siły rosyjskie. Polityka caratu zakładająca pozostawienie pasa przygranicznego pozbawionego sieci komunikacyjnej zemściła się wówczas na samych Rosjanach. Brakowało linii kolejowych ułatwiających szybkie przemieszczenie wojsk na terytorium wroga. Z tego powodu Rosjanie od sierpnia do października 1914 roku wybudowali wąskotorową linię kolejową z Chełma do Płoskiego o popularnym w cesarstwie prześwicie 750 mm. Szlak wiódł przez Wierzchowiny, Siennicę, wschodnie przedmieścia Krasnegostawu, następnie przez Wierzbę, Sitaniec dochodził do rogatek Zamościa. Szlak ominął jednak miasto od północnego-zachodu i łączył się z drogą Zamość – Szczeczeszyn na wysokości folwarku Świnki. Linia wąskotorowa dochodziła do Płoskiego, gdzie od 1907 roku brała początek

26.03.2014, <https://lubelskakolej.net/wp2020/waskie-tory-ordynacji-zamojskiej/> [dostęp: 11.09.2023].

Kolej Podjazdowa Cukrowni „Klemensów” umożliwiająca komunikację ze Zwierzyńcem i Góreckim⁷⁶. Szlak wykazywał duży potencjał, dlatego szybko rozpoczęto prace nad wydłużeniem trasy od Zwierzyńca do Biłgoraja. Realizacja całej inwestycji przypadła 3. Batalionowi Kolejowemu Armii Rosyjskiej. Kolejką transportowano żołnierzy na linię frontu oraz rannych z pola walki. 6 grudnia 1914 roku oficjalnie otwarto linię wąskotorową Chełm – Szlengiertówka – Zwierzyniec⁷⁷.

Nie wiadomo do końca, dlaczego trasa kolejki ominęła Zamość. Od Sitańca linia biegła nasypem drogi do Lublina, by od rogatek Przedmieścia Lubelskiego⁷⁸ obrać kierunek południowo-zachodni, przez teren dawnego folwarku janowickiego, aż do traktu szczebrzeszyńskiego, na wysokości skrzyżowania z drogą do folwarku Świnki⁷⁹. Następnie kolejka przechodziła nasypem traktu przez teren folwarku Janowice Małe⁸⁰ do Płoskiego, gdzie łączyła się przy cegielni ze szlakiem Kolejki Podjazdowej Cukrowni „Klemensów”⁸¹.

W styczniu 1915 roku uruchomiono transporty wojskowe i aprowizacyjne na pełnym odcinku trasy od Chełma do Biłgoraja. Z linii korzystała również Ordynacja Zamojska na potrzeby własne oraz do transportu surowców dla cukrowni w Klemensowie. Efektem wybudowanej w pośpiechu kolejki była słaba jakość podtorza, co decydowało o niskich parametrach eksploatacyjnych. Z tego względu rozebrano w lutym 1915 roku odcinek z Obroczy do Górecka, planując przedłużenie trasy od Biłgoraja do Leżajska. Ze względu na zmianę sytuacji na froncie Ordynacja Zamojska rozważała ponowną odbudowę odcinka Obrocz – Górecko. Po klęsce pod Gorlicami wojska rosyjskie rozpoczęły szybki odwrót oraz demontaż sieci trakcyjnej kolejek polowych. Na przełomie czerwca i lipca rozebrano tor na odcinku Zwierzyniec – Biłgoraj, wywożąc niemal całą infrastrukturę, torowisko i pojazdy⁸².

Zwycięska kontrofensywa wojsk niemieckich i austro-węgierskich, zakończona wyparciem Rosjan z terytorium Królestwa, rozpoczęła nowe inwestycje w sferze komunikacji kolejowej. Pierwszą z nich była budowa w 1915 roku przechodzącej przez Zamość wąskotorowej kolejki polowej z Bełżca do Trawniki o rozstawie szyn 600 mm. 28 czerwca

76 Zwana również Kolejką Podjazdową Ordynacji Zamojskiej. Linia wiodła od Płoskiego przez Kąty i Szlengiertówkę, skąd rozwidlała się na odcinek przez Niedzieliska i Marynowkę do Cukrowni „Klemensów” oraz odcinek przez Krzywe, Kamienną Górę, Kruglik do Obroczy. Z Obroczy linia dzieliła się na dwie trasy: zachodnią do Zwierzyńca oraz południową do Górecka. Zob. H. Chwedyk, *Koleje wąskotorowe*, s. 10-26; A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec – Biłgoraj*, s. 7-15.

77 A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec – Biłgoraj*, s. 17.

78 Okolice dzisiejszego Ronda Pamięci Ofiar Zbrodni Wołyńskiej u zbiegu Al. 1. Maja, ul. Lubelskiej i ul. gen. Sikorskiego.

79 Obecnie Rondo NSZZ „Solidarność” u zbiegu ul. Szczepreskiej, ul. Dzieci Zamojszczyzny i ul. Śląskiej.

80 Dzisiejszy odcinek ul. Szczepreskiej od Ronda NSZZ „Solidarność” do granicy miasta.

81 Por. niżej. Zob. również J. Szczurczyk vel Szerba, *Schemat linii kolejowych w Zamościu*. Mapa na stronie: <http://www.roztocze.horyniec.net/Roztocze/Fh09/schemat.htm> [dostęp: 20.07.2010].

82 A. Tajchert, *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec – Biłgoraj*, s. 20.

dowództwo niemieckiej armii „Bug” podjęło decyzję o realizacji 118,5-kilometrowego szlaku w celu lepszego zaopatrzenia oddziałów operujących w okolicy Zamościa⁸³. Następnego dnia prace rozpoczęła 7. Eisenbahnkompanie wraz z trzynastoma innymi kompaniami (il. 3). Dziennie układano około 2 km toru, osiągając 1 sierpnia Zamość, natomiast po kolejnych 28 dniach – Trawniki.

Wąskotorowy szlak wchodził do miasta dość zawiłą trasą od strony południowo-zachodniej⁸⁴, następnie po grobli drogi do Szczebrzeszyna⁸⁵ docierał do folwarku wojskowego Podgroble. Linia zahaczała o Stare Miasto, przechodząc w sąsiedztwie ruin bastionu III, dawnej prochowni oraz Arsenału równoległe do tylnej oficyny dawnego pałacu Zamoyskich, gdzie koszarowało wojsko (il. 4)⁸⁶. Kolejką dowożono na front aprowizację



Il. 3. Żołnierze rezerwowej 4. Kompanii Budowy Kolei podczas pobytu w Zamościu, grudzień 1915 rok.

Źródło: APZ, Zbiór pocztówek Zamościa i okolicy 1890-1986 (nr zesp. 366), seria 7: Spis roboczy nr 1-2023, sygn. 3.

83 Dla sprawnego zaopatrzenia niezbędne były dwie linie kolejowe: austriacka normalnotorowa linia Lwów – Rawa Ruska – Bełżec oraz rosyjska szerokotorowa linia Warszawa – Lublin – Chełm – Kowel, biegnąca przez Trawniki.

84 Kolej wąskotorowa omijała Zamość od południa, przechodząc od Tomaszowa przez Majdan Wielki, Bożą Wolę do Ruszowa, gdzie znajdował się ogromny wiadukt drewniany. Od Ruszowa tor kolejki prowadził przez Pniówek i Zwódne do folwarku w Mokrem, skąd obierając kierunek północny, docierał po dawnej odnodze traktu szczebrzeszynieckiego (obecnie ulice Myśliwska i Błonie) do folwarku Janowice Małe (rejon ul. Szczebrzeskiej w zachodniej części Osiedla Karolówka), po czym wkraczał do Zamościa.

85 Obecnie ul. Szczebrzeska.

86 Po rozbiórce toru kolejki wytyczono dzisiejszą ul. Zamkową prowadzącą od ul. Szczebrzeskiej do ul. Królowej Jadwigi.

i żołnierzy, natomiast w drodze powrotnej – jeńców rosyjskich oraz rannych żołnierzy wymagających hospitalizacji. Spod pałacu szlak meandrował obok dawnych budowli fortecnych – prochowni mieszczącej piekarnię wojskową⁸⁷ oraz reliktów Bramy Lubelskiej Starej (il. 5), docierając wąskim nasypem⁸⁸ po śladach ziemnych umocnień oraz bastionu V do ul. Lubelskiej⁸⁹, prowadząc jej wschodnią stroną. Na przecięciu skrzyżowania ul. Lubelskiej z ul. Obwodową⁹⁰ odchodziła bocznic lub zespół bocznic (il. 6) w kierunku tzw. Placu Borodinowskiego⁹¹ i koszar kozackich, gdzie znajdowały się m.in. warsztaty



Il. 4. Wykolejony skład pociągu wąskotorowej kolejki Bełzec – Trawniki na tyłach dawnego pałacu Zamoyskich w Zamościu, autor N.N., 1915 rok.

Źródło: Fotoalbum eines Angehörigen der Militär Eisenbahn Direktion 6 (Brest-Litowsk) – aukcja internetowa, https://www.ebay.de/itm/133698591965?_trkparms=amelksrc%3DITM%26aid%3D1110025%26algo%3DHOMESPLICE.COMPOSITELISTINGS%26ao%3D1%26asc%3D256560%26meid%3D39d1fb040bd84d72a050c0741e0486d9%26pid%3D101506%26rk%3D1%26rkt%3D25%26sd%3D133698591640%26itm%3D133698591965%26pmt%3D0%26noa%3D1%26pg%3D3458402%26algv%3DAIgoIndex5SimRanker&_trksid=p3458402.c101506.m1851 [dostęp: 13.06.2022].

Rekonstrukcja zdjęcia: Kazimierz Chmiel.

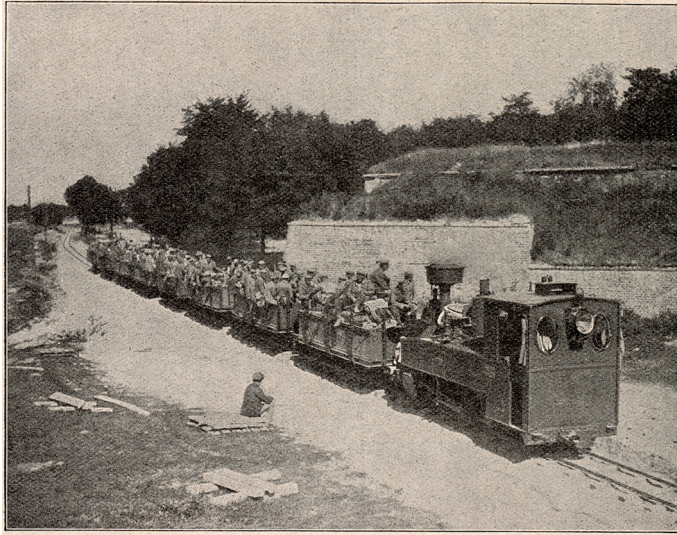
87 Prochownia powstała przed 1837 rokiem i została rozebrana w latach 30. XX wieku. Znajdowała się pomiędzy pałacem Zamoyskich a ziemnym nadszańcem bastionu IV. O jej istnieniu świadczy funkcjonujący w tym rejonie meander ul. Królowej Jadwigi.

88 Po śladzie kolejki Bełzec – Trawniki przebiega m.in. południowa alejka w Parku Miejskim od strony ul. Akademickiej.

89 Obecnie ul. Marszałka Piłsudskiego.

90 Obecnie ul. Peowiaków.

91 Obecnie teren Osiedla Planty.



Il. 5. Pociąg z żołnierzami niemieckimi budującymi wąskotorową linię Bełzec – Zamość – Trawniki na tle ruin Bramy Lubelskiej Starej w Zamościu, autor N.N., 1915 rok (fotografia prasowa z epoki).

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (nr zesp. 1178), seria 32: Spis roboczy nr 1-2023, sygn. 4.



Il. 6. Skrzyżowanie ul. Lubelskiej (ul. Lubelskiego Przedmieścia, obecnie ul. Marszałka Piłsudskiego) z drogą Obwodową (obecnie ul. Peowiaków) w Zamościu. Widoczny przejazd kolejowy przez drogę Obwodową kolejki polowej Bełzec – Trawniki z bocznicą odchodzącą w kierunku dawnych koszar kozackich na Plantach, autor N.N., 1915 rok.

Źródło: ze zbiorów Wiesława Smyka (składam serdeczne podziękowania Panu Wiesławowi Smykowi za użyczenie kopii cyfrowych fotografii na potrzeby niniejszej publikacji).



Il. 7. Widok stacji wąskotorowej Zamość na terenie koszar na Przedmieściu Lubelskim. Na pierwszym planie ulica Lubelska (ul. Lubelskiego Przedmieścia, obecnie ul. Marszałka Piłsudskiego), autor N.N., 1915 rok.

Źródło: ze zbiorów Wiesława Smyka.



Il. 8. Żeński personel medyczny i żołnierze niemieccy przed budynkiem dworca na stacji wąskotorowej Zamość na terenie koszar na Przedmieściu Lubelskim, autor N.N., sierpień 1915 rok.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (nr zesp. 1178), seria 25: Spis roboczy nr 5-2021, sygn. 4.



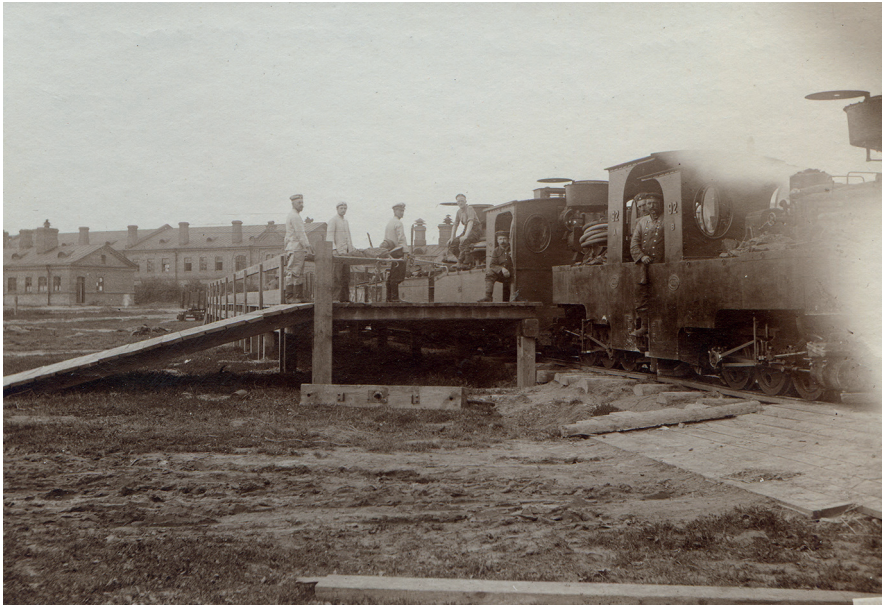
Il. 9. Jeńcy rosyjscy na stacji wąskotorowej Zamość w koszarach na Przedmieściu Lubelskim. Na pierwszym planie widoczne prowizoryczne perony (rampa?) oraz teren przygotowany pod ułożenie toru. W głębi widoczne budynki stacyjne, na dalszym planie wieża dawnej garnizonowej cerkwi pw. Przemienienia Pańskiego zamienionej na szpital, autor N.N., sierpień 1915 roku.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (nr zesp. 1178), seria 25: Spis roboczy nr 5-2021, sygn. 5.

metalowe i kuźnia, w których wytwarzano prawdopodobnie części do serwisowania wagonów i parowozów.

Pierwszą w dziejach Zamościa stację kolejki wąskotorowej ulokowano na terenie koszar na Przedmieściu Lubelskim⁹², na płaszczyźnie między zabudową przedmieścia a bramą koszarową (il. 7) (obecnie w tym miejscu znajduje się gmach Garnizonowego Klubu Oficerskiego). Na stacji równoległe do ul. Lubelskiej stał drewniany budynek prowizorycznego dworca mieszczący obsługę stacji (il. 8). Po przeciwnej stronie stały kolejne drewniane budynki – dwa bliźniacze, prostokątne z kolumnkami przy wejściu, między którymi znajdował się mniejszy budynek na planie kwadratu (il. 9). Na ścianach była wymalowana nazwa stacji „Zamosc”, natomiast przy budynkach umieszczono maszty, na których wywieszano flagi pruskie. Poza budynkami stacja składała się z czterech lub pięciu torów, gdzie następowało obrządzanie parowozów (parowozownie znajdowały się w Bełżcu i Trawnikach), oraz dwóch prowizorycznych ziemnych peronów dla obsługi wojska i podróżnych. Od stacji odchodził system bocznic umożliwiających dzięki

⁹² H. Chwedyk, *Stacja Zamość kolei wąskotorowej Bełżec – Trawniki*, s. 37; R. Maleszyk, *Austriackie inwestycje kolejowe na Zamojszczyźnie w latach 1915-1918*, s. 71.



Il. 10. Pociąg frontowy na terenie koszar na Przedmieściu Lubelskim w Zamościu – wyładunek rannych żołnierzy na rampie w pobliżu szpitala, autor N.N., 1915 rok.

Źródło: ze zbiorów Wiesława Smyka.



Il. 11. Żeński personel medyczny w wagonach kolejki wąskotorowej na terenie koszar na Przedmieściu Lubelskim w Zamościu. W tle jeden z budynków szpitalnych, autor N.N., 1915 rok.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (nr zesp. 1178), seria 25: Spis roboczy nr 5-2021, sygn. 6.

drewnianym rampom wyładunek towarów, sprzętu oraz rannych żołnierzy do dwóch szpitali wojennych zlokalizowanych w koszarach⁹³ (il. 10, 11). Ze stacji Zamość kolejka wąskotorowa przebiegała przed wejściem do dawnej cerkwi garnizonowej, następnie wzdłuż ul. Lubelskiej wychodziła z miasta w kierunku Sitańca, biegnąc po pasie drogi przez Chomęciska, Wierzbę, gdzie znajdował się charakterystyczny układ torowy dla pokonania krawędzi Padołu Zamojskiego, następnie przez Wólkę Orłowską i Krasnystaw docierała do Trawnik przy linii Kolei Nadwiślańskiej z Warszawy do Kowla.

Linia Bełzec – Trawniki była jedną z ważniejszych kolejek polowych na froncie wschodnim. Szybka realizacja inwestycji, urozmaicona topografia terenu oraz trudne warunki gruntowe podtorza sprawiły, że na linii obowiązywały niskie prędkości szlakowe, często dochodziło także do wykolejenia pociągów. Wprowadzony limit przewozowy towarów dla wojska w ilości 1 tony dziennie okazał się niewystarczający dla sprawnej apro wizacji frontu. Los kolejki dopełniły ulewne deszcze rozmywające podtorze w sierpniu 1915 roku, w wyniku których zdecydowano o budowie normalnotorowej linii z Bełzca do Zamościa i Rejowca. Z powodu przesunięcia linii frontu 20 listopada 1915 roku wprowadzono na krótko cywilny ruch pasażerski⁹⁴, jednak już w grudniu rozpoczęto rozbiórkę kolejki⁹⁵. Materiał podtorza planowano wykorzystać na potrzeby realizowanej linii normalnotorowej⁹⁶.

We wrześniu 1915 roku rozpoczęto naprędce realizację militarnej linii kolejowej normalnotorowej z Bełzca do Zamościa i Rejowca. Prace prowadzili początkowo Niemcy, by pod koniec roku⁹⁷ przekazać je stacjonującej w Radomiu 9. Komendzie Cesarskiej i Królewskiej Wojskowej Kolei Północnej⁹⁸, dowodzonej przez mjr. Schaiblego. Po stronie austro-węgierskiej realizacją inwestycji zajął się austriacki batalion kolejowy pod dowództwem nadporucznika Czernego oraz żołnierze I. Kompanii Królewsko-Pruskiej Kolei. Do prac wykorzystywano głównie jeńców rosyjskich. W okolicy Zamościa zatrudniono także kilkuset Polaków, płacąc im od 7 do 10 koron za 10-godzinną dniówkę. Odcinek

93 Szpitale austriackie nr 12/4 i 6/4 (zakazny) znajdowały się w budynkach przy ul. Koszary 23, 24, 26, 33, 70 (nie istnieje) i 80. Garnizonowa cerkiew pw. Przemienienia Pańskiego została również zamieniona na szpital.

94 Liczącą 33,2 km trasę z Zamościa do Krasnegostawu pociąg kolejki wąskotorowej pokonywał w ciągu 3 godzin i 57 minut. Podróż z Zamościa do Tomaszowa (50,7 km) trwała 6 godzin 29 minut. Za długi czas jazdy odpowiadał trudny profil linii i słabe podtorze, co wymuszało niską prędkość maksymalną składu. Ponadto pociągi na trasie Bełzec – Trawniki w Zamościu miały 2,5-godzinny postój, w drodze powrotnej „tylko” 33-minutowy. Zob. *Rozkład jazdy kolejki polowej Bełzec – Trawniki ważny od dnia 20 listopada 1915*, w: C. Becker, H. Pochadt, *Wojskowa kolej polowa Bełzec – Trawniki*, s. 37.

95 Informacje o funkcjonowaniu kolei wąskotorowej z Bełzca do Trawnik można znaleźć na stronie internetowej: <http://www.trawniki.hg.pl> [dostęp: 19.11.2023].

96 Archiwum Państwowe w Zamościu (dalej: APZ), Akta miasta Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 6: Różne rozporządzenia Komendatury, 1916, s. 33.

97 Zob. <http://www.trawniki.hg.pl> [dostęp: 19.11.2023].

98 9. Komand K. u. K. Heerebahn Nord Radom.

trasy między Izbicą a Rejowcem budowano pod kierownictwem niemieckiego inżyniera Carla Büschera⁹⁹. Linii nadano priorytet strategiczny, o czym świadczył jej przebieg, niekorzystny z punktu widzenia potrzeb cywilnych. Trasę poprowadzono esowatymi odchyleniami z pominięciem większych miejscowości¹⁰⁰, natomiast stacje i ładownie lokowano z dala od zabudowy ze względu na taktyczne wymogi wojska. Nadrzędnym celem inwestycji nie było bezpośrednie połączenie Lwowa z Lublinem i Warszawą, lecz utworzenie arterii komunikacyjnej do obsługi linii operacyjnej, biegnącej od Rawy Ruskiej przez Rejowiec, Chełm, Brześć Litewski, Hajnówkę do Białegostoku. Trasa kolejowa z Bełżca do Zamościa miała trudny technicznie profil o ostrych łukach i nieproporcjonalnych spadkach. Kiepska infrastruktura z drewnianymi wiaduktami, prowizorycznymi mostami i niestabilnym podłożem torowiska przyczyniała się do niskiej prędkości eksploatacyjnej szlaku¹⁰¹.

14 stycznia 1916 roku oddano do użytku odcinek z Bełżca przez Susiec, Zwierzyniec do Topólczy, po którym uruchomiono kursowanie dwóch pociągów transportowych na dobę. W kolejnych tygodniach szlak wydłużono przez Brody, Klemensów do Zawady, skąd przez Ruskie Piaski, Izbicę i Krasnystaw skierowano go Rejowca, tworząc w ten sposób połączenie Galicji i Lwowa z linią Kolei Nadwiślańskiej. Ruch na pełnej trasie od Bełżca do Rejowca uruchomiono 1 maja 1916 roku.¹⁰²

Od stacji Zawada poprowadzono krótką linię do Zamościa z perspektywą jej przedłużenia w kierunku Włodzimierza¹⁰³. Początkowo była to ślepa bocznica, kończąca się

99 K. Czubara, *Kolei żelaznej nieznana historia*, s. 207.

100 Linia kolejowa ominęła Józefów i Szczebrzeszyn.

101 APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Wydział Techniczny, sygn. 592: Kolej Gdańsk – Odessa, 1919-1920, k. 17; K. Czubara, *Kolei żelaznej nieznana historia*, s. 207.

102 K. Czubara, *Kolei żelaznej nieznana historia*, s. 207.

103 Zdaniem niektórych autorów (zob. J. Szczuryk vel Szczerba, *Schemat linii kolejowych w Zamościu*) Zamość otrzymał połączenie kolejowe jeszcze jesienią 1915 roku. Linia z Bełżca do Rejowca miała składać się początkowo z dwóch odcinków: Bełżec – Zamość oraz Zamość – Rejowiec. Przebieg pierwszego odcinka wyglądał następująco: od Bełżca linia prowadziła przez Susiec, Józefów, Zwierzyniec, Szczebrzeszyn do Zawady, skąd przez Płoskie bezpośrednio docierała tylko do Zamościa, gdzie znajdowała się stacja czołowa. Podróż w kierunku Rejowca rozpoczynała się w Zamościu. Trasa wiodła tym samym szlakiem kolejowym do Płoskiego, skąd około 1 km przed stacją Zawada odbijała w kierunku północno-zachodnim i przez Ruskie Piaski, Izbicę, Krasnystaw do Rejowca. W 1916 roku z Zamościa wydłużono linię kolejową przez Werbkowice, Hrubieszów do Włodzimierza Wołyńskiego. Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w 1918 roku linie kolejowe przejęło państwo polskie. Wkrótce dokonano remontu i modernizacji linii Bełżec – Zamość – Rejowiec, w wyniku której dobudowano bezpośredni odcinek toru z Zawady do Siedlisk Zamojskich, gdzie łączył się z linią z Zamościa do Rejowca. Inwestycja ta umożliwiała bezpośrednią podróż ze Lwowa do Rejowca z ominięciem Zamościa. Tym samym priorytet miał otrzymać szlak (Lwów) Bełżec – Zawada – Rejowiec (Chełm/Lublin), odcinek między Siedliskami Zamojskimi a Płoskiem miał zaś zostać rozebrany jako nieprzydatny. Powyższej koncepcji przeczy austro-węgierska mapa topograficzna *Übersichtsblatt der Spezialkarte der österreichisch-ungarischen Monarchie 1:75.000 und der im Maßstabe 1:75.000 vorhandenen Auslandsblätter* arkusz Zamość (Zone 3 kol. XXVIII) z 1917 roku, na której zaznaczono linie kolejowe: Bełżec – Zawada – Rejowiec oraz

rampą w rejonie Starego Miasta¹⁰⁴. Na wojskowych łąkach przy trakcie szczebrzeszyńskim ulokowano stację z infrastrukturą¹⁰⁵.

Ze stacji Zamość wybudowano w kierunku północno-wschodnim bocznice do ładowni w pobliżu Bramy Lwowskiej Nowej, skąd została szybko przedłużona do koszar na Przedmieściu Lubelskim. Tor przechodził za stacją mostem nad Łabuńką, następnie łagodnym łukiem wzdłuż pozostałości południowych kurtyń twierdzy wspinał się w kierunku cerkwi pw. św. Mikołaja, niszcząc głębokim wkopem ziemny zarys plateau bastionu I. Mijając cerkiew, po 200 m linia przecinała gruntową ścieżkę będącą pozostałością dawnego traktu lwowskiego¹⁰⁶, poza którym szerokim łukiem obierała kierunek północny, przecinając szabrowaną nawierzchnię ulicy stanowiącej południowe przedłużenie drogi obwodowej dawnej twierdzy¹⁰⁷ oraz klinkierową ul. Lwowską¹⁰⁸. Bezpośrednio za szosą lwowską, w odległości około 2 km od stacji Zamość, urządzono na gruntach miejskich ładownię Nowa Osada w celu aprowizacji skoszarowanych na Plantach żołnierzy austriackich¹⁰⁹. Za stacją tor biegł dalej w kierunku północnym, niszcząc teren zamkniętego w 1904 roku cmentarza prawosławnego (il. 12).

W kwietniu 1917 roku trzy cesarskie i królewskie kompanie kolejowe: nr 6, 22 i 24, pod kierownictwem kpt. von Scheda, oraz dwie kompanie: nr 5 i 10, pod dowództwem kapitanów: Novaka, Royki i Mofhausena, rozpoczęły budowę linii kolejowej od stacji Zamość przez Miączyn do Werbkowic, skąd przez Hrubieszów (ruch od 1 sierpnia 1917 roku) wydłużono ją do Włodzimierza (1918). Przy wyrobisku cegielni Pawła Jabłońskiego funkcjonowała przez krótki czas ładownia (il. 13).

Doprowadzając historię kolei w Zamościu do 1918 roku, należy również wspomnieć o działającej od około 1910 roku wąskotorowej kolejce konnej, prowadzącej z Rynku Nowej Osady (obecnie Nowy Rynek) przez Grabowiec, Trzeszczany do cukrowni

Zawada – Zamość – koszary na Przedmieściu Lubelskim. Stacja Zawada leżała przy głównej linii Bełzec – Rejowiec. Z Zamościa odchodziła linia bezpośrednia do stacji Zawada bez możliwości jej ominięcia w kierunku Rejowca (konieczna zmiana czoła pociągu). W przypadku, gdyby nawet funkcjonowało takie obejście i zostałyby wkrótce rozebrane, na wojskowej mapie topograficznej zostałby zaznaczony przebieg zdemontowanego torowiska. Łącznicę kolejową omijającą Zawadę, jadąc z Zamościa w kierunku Rejowca, wybudowali dopiero Niemcy przy pomocy jeńców (prawdopodobnie również Żydów) i pracowników kolei w 1940 roku w ramach przygotowań do ataku na Związek Radziecki.

104 Zob. APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 26: Różne ogłoszenia, 1920; R. Maleszyk, *Austriackie inwestycje kolejowe*, s. 72.

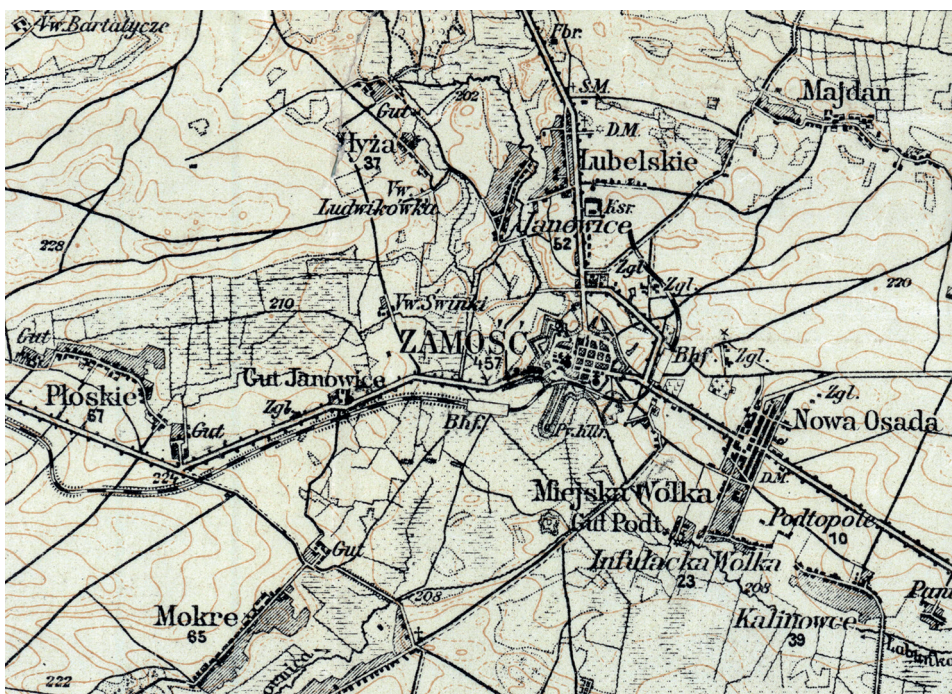
105 Opis stacji Zamość zostanie przedstawiony w: „Facta Simonidis”, 17 (2024), nr 1.

106 Ścieżka przecinała obecny parking przed Bramą Lwowską Nową i Gościńcem „Kancierz” przy ul. Partyzantów.

107 Chodzi o przedłużenie ówczesnej ul. Obwodowej. W dzisiejszej topografii Zamościa jest nim północny odcinek ul. H. Sienkiewicza, między ul. Partyzantów a rondem u zbiegu ulic J. Krysińskiego i Żdanowskiej.

108 Obecnie ul. Partyzantów.

109 Zob. Österreichisches Staatsarchiv Wien (dalej: ÖStA), Kriegsarchiv, Glk 161-10: Situationskizze der Stadt Zamość samt Lubliner Vorstadt und Nowa Osada.



Il. 12. Przebieg linii kolejowej w Zamościu z zaznaczoną ładownią Nowa Osada oraz bocznica do koszar w 1917 roku.

Źródło: Spezialkarte des österreichisch-ungarische Monarchie, 1:75000, Zone 3, kol. XXVIII Zamosc, 3770, fragment.



Il. 13. Przebieg przez Zamość linii kolejowej Zawada – Włodzimierz z usytuowaniem stacji i dwóch ładowni w 1918 roku.

Źródło: K.u.k. Generalkarte von Mitteleuropa, 1:200000, 41° 51' Zamość, fragment.

w Nieleddwi¹¹⁰. Tor o rozstawie szyn prawdopodobnie 600 mm (podaje się, że również 700 mm lub 760 mm) wybiegał po nawierzchni ul. Zarwanica¹¹¹ lub Jerozolimskiej (Jeruzalem)¹¹², następnie wzdłuż ul. Hrubieszowskiej w kierunku Jarosławca. Od lipca 1916 roku do sierpnia 1917 roku istniało również połączenie konną wąskotorówką z Miączynem, prawdopodobnie od Jarosławca funkcjonującej jako rozwidlenie od kolejki cukrowniczej do Nieleddwi. Odcinek Nowa Osada (Zamość) – Miączyn rozebrano po oddaniu do użytku normalnotorowej linii kolejowej Zamość – Werbkowice.

Budowana od 13 sierpnia 1907 roku kolej wąskotorowa, łącząca się najprawdopodobniej z realizowaną od 5 lutego 1907 roku gospodarczą kolejką Ordynacji Zamojskiej, miała również wybiegać z Zamościa¹¹³. Jednak istnienia tej stacji początkowej nie potwierdzają materiały źródłowe¹¹⁴. Tak zwana Kolej Podjazdowa Ordynacji Zamojskiej, zaprojektowana przez ordynackiego inżyniera Augusta Łobodzińskiego, prowadziła z Płoskiego¹¹⁵ do Klemensowa (cukrownia).

Dokończenie w „Facta Simonidis”, 17 (2024), nr 1.

Bibliografia

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Państwowe w Zamościu

- APZ, Akta hipoteczne Ordynacji Zamojskiej i dóbr wydzielonych z Ordynacji 1802-1949 (zesp. nr 434), spis zdawczo-odbiorczy z 1992 r., poz. 1: Plan Zbiorowy Dóbr Ordynacji Zamojskiej położonej w Guberni Lubelskiej powiat: Zamojskim, Biłgorajskim, Janowskim, Tomaszowskim, w części Krasnostawskim i Hrubieszowskim [...], 1:40000, 1906.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 6: Różne rozporządzenia Komendatury, 1916.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 26: Różne ogłoszenia, 1920.

110 *Atlas linii kolejowych Polski 2011*, red. R. Stankiewicz, M. Stiasny, Rybnik 2011, arkusz K8.

111 Prowadziła dawniej również od dzisiejszej ul. Partyzantów do ul. Hrubieszowskiej, równoległe do ul. Gminnej. Zob. A. Kędziora, J. Żygawski, *Leksykon ulic i placów Zamościa*, s. 146.

112 Obecnie ul. Gminna na odcinku od ul. Partyzantów do Ronda ks. J. Popietuszki. Zob. tamże, s. 196-197.

113 A. Kędziora, *Kolej wąskotorowa*, w: *Zamościopedia*, <https://www.zamosciopedia.pl/index.php/koa-kop/item/1919-kolej-waskotorowa> [dostęp: 23.11.2023].

114 Por. APZ, Akta hipoteczne Ordynacji Zamojskiej i dóbr wydzielonych z Ordynacji 1802-1949 (nr zesp. 434), spis zdawczo-odbiorczy z 1992 r., poz. 1: Plan Zbiorowy Dóbr Ordynacji Zamojskiej położonej w Guberni Lubelskiej powiat: Zamojskim, Biłgorajskim, Janowskim, Tomaszowskim, w części Krasnostawskim i Hrubieszowskim [...], 1:40000, 1906.

115 Kolejka brała początek z okolic cegielni i folwarku Janowice Małe znajdujących się w rejonie dzisiejszego Zespołu Szkół Ponadpodstawowych nr 5 im. Józefa Piłsudskiego w Zamościu (ul. Szczepieszka 102).

- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Wydział Techniczny, sygn. 592: Kolej Gdańsk – Odessa, 1919-1920.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 6: Akta miasta Zamościa. Akt lokacyjny Zamościa z dnia 10 IV 1580 r., sygn. 1: Jan Zamoyski z Zamościa, kanclerz wielki koronny, starosta bełski, knyszynski itd. czyni wiadomym, że w miejsce starego zamku Skokówka, położonego na wyspie między rzekami Wieprzec i Kalinowica w ziemi chełmskiej i powiecie krasnostawskim, zbudował nowy zamek z kamienia i cegły oraz świątynię. Przy tym zamku i świątyni postanowił zbudować miasto wzmocnione wałem i fosą, któremu nadaje nazwę Zamoście nad Wieprzcem. Nadał temu miastu prawo magdeburskie oraz obowiązki i przywileje mieszkańcom.
- APZ, Zbiór pocztówek Zamościa i okolicy 1890-1986 (zesp. nr 366), seria 7: Spis roboczy nr 1-2023, sygn. 3.
- APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (zesp. nr 1178), seria 25: Spis roboczy nr 5-2021, sygn. 4, 5, 6.
- APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (zesp. nr 1178), seria 32: Spis roboczy nr 1-2023, sygn. 4.

Österreichisches Staatsarchiv Wien

ÖstA, Kriegsarchiv, GIk 161-10: Situationsskizze der Stadt Zamošesamt Lubliner Vorstadt und Nowa Osada.

Zbiory prywatne Wiesława Smyka

ŹRÓDŁA WYDANE

- Karten zum Kriege gegen Rußland, sonderkarte 2: Polen*, 1:1000000, Velhagen & Klasing, Bielefeld und Leipzig, 1915.
- K.u.k. Generalkarte von Mitteleuropa, 1:200000, 41° 51' Zamość, 1918.
- Mapa pocztowa guberni Królestwa Polskiego wraz ze skorowidzem i wykazaniem wszelkich dróg oraz odległości od nich. Ułożona podług najnowszych źródeł urzędowych*, 1:1008000 (1 cal – 24 wiorsty), nakł. F. Kasprzykiewicz, Warszawa 1913.
- Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-1 (D-1). Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Załącznik do zarządzenia Nr 14/2005 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 maja 2005 r., Warszawa 2005.
- Polskie Linie Kolejowe S.A. Instrukcja Id-12 (D-29). Tekst ujednolicony. Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 1/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 lutego 2009 r., Warszawa 2011.
- Polskie Linie Kolejowe S.A., *Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9. Tekst ujednolicony*, Warszawa 2012.
- Spezialkarte des österreichisch-ungarische Monarchie*, 1:75000, Zone 3, kol. XXVIII Zamosc, 3770.

AKTY PRAWNE

- Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC), sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r., Dz. U. z 1989 r. Nr 42, poz. 231.
- Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r., M.P. z 2004 r. Nr 3, poz. 50.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz. U. z 2021 r. poz. 1984; z 2022 r. poz. 727, 1846.

OPRACOWANIA

- Atlas linii kolejowych Polski 2011*, red. R. Stankiewicz, M. Stiasny, Rybnik 2011.
- Bebenow F., *Turystyka kolejowa w Polsce*, Poznań 2015.
- Becker C., Pochadt H., *Wojkowa kolej polowa Bełżec – Trawniki*, „Świat Kolei”, 2002, nr 11, s. 32-37.
- Chwedyk H., *Koleje wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*, Zamość 2006.
- Chwedyk H., *Zapomniana historia Kolei Tomaszowskiej*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny”, 2010, nr 1 (102), s. 41-42.
- Chwedyk H., *Stacja Zamość kolei wąskotorowej Bełżec – Trawniki*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny”, 2015, nr 1 (122), s. 37-38.
- Chwedyk H., Pokropiński B., *Hrubieszowskie koleje wąskotorowe*, Zamość 2008.
- Ciennoczułowski T., *Szerokim torem LHS*, Łódź 2009.
- Czubara K., *Kolei żelaznej nieznana historia*, w: tegoż, *Dawniej w Zamościu. O skarbach, duchach i czartach, sławnych generałach, poetach, wizytach dostojnych gości, wielkich balach, pojedynkach i kurtyzanach*, Zamość 1998, s. 159-170.
- Czubara K., *Kolei żelaznej nieznana historia*, w: tegoż, *Dawniej w Zamościu. O skarbach, duchach i czartach, sławnych generałach, poetach, wizytach dostojnych gości, wielkich balach, pojedynkach i kurtyzanach*, wyd. 2, uzup. i poszerz., Zamość 2005, s. 203-210.
- Drexler I., *Zamość jako ośrodek komunikacji*, „Teki Zamojskie”, 1921, nr 1-2, s. 29-32.
- „Gazeta Warszawska”, 1858, nr 141.
- Hawlena J., *Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe (1). Początki elitarniej turystyki kolejowej na poszczególnych kontynentach świata*, „Technika Transportu Szynowego”, 20 (2013), nr 12, s. 32-38.
- Kawalla-Lulewicz I., „Pociągi popularne” jako forma turystyki kolejowej w dwudziestolecie międzywojennym, „Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP. Oddział w Krakowie”, 2017, nr 3 (114), s. 45-59.
- Kawałko D., *Kolej na Zamojszczyźnie*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny”, 2004, nr 3-4 (81-82), s. 63-70.
- Keller D., Cybulak E., *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Wschodniej Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych w Lublinie*, w: *Dzieje Kolei w Polsce*, red. D. Keller, Gliwice 2012.
- Kędziora A., *Encyklopedia miasta Zamościa*, Chełm 2000.
- Kędziora A., *Encyklopedia miasta Zamościa*, wyd. 2, Zamość 2012.
- Kędziora A., Żygawski J., *Leksykon ulic i placów Zamościa*, Zamość 2015.
- Kozaczka M., *Poczet ordynatów Zamojskich*, Lublin 2009.
- Kurek S., *Rozwój turystyki kolejowej w województwie małopolskim*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracovensis”, seria „Studia Geographica”, 15 (2020), s. 180-200.
- Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., *Koleje*, Warszawa 2008.
- Maleszyk R., *Organizacja austriackich władz wojskowych na Zamojszczyźnie w latach 1915-1918*, „Archiwariusz Zamojski”, 13 (2014), s. 41-54.
- Maleszyk R., *Austriackie inwestycje kolejowe na Zamojszczyźnie w latach 1915-1918*, „Archiwariusz Zamojski”, 14 (2015), s. 65-72.

- Maszek J., *Moje wspomnienie jako byłego naczelnika oddziału drogowego z okresu lat od 21 VII 1944 do 30 IX 1957 związane ze zniszczeniem i odbudową obiektów kolejowych w obrębie Oddziału Drogowego w Zamościu DOKP Lublin*, b.d., mps.
- Nowak B., Żygawski J., *Zamość. Ulice i place*, Zamość 2021.
- Otta D., *Turystyka kolejowa w województwie pomorskim*, „Warsztaty z Geografii Turyzmu”, 11 (2021), s. 79-92.
- Panasiewicz J., *Okoliczności funkcjonowania Przedsiębiorstwa Państwowego, „Polskie Koleje Państwowe” na Zamojszczyźnie*, „Archiwariusz Zamojski”, 15 (2016/2017), s. 127-140.
- Pawłowski A., *Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglii*, „Inżynier Kolejowy”, 3 (1926), nr 8-9, s. 202-210.
- Różycki P., *Geneza i teoria turystyki*, Warszawa 2022.
- Targońska E., *Mała Padwa Północy*, „Archiwariusz Zamojski”, 4 (2005), s. 139-144.
- Tajchert A., *Koleje wąskotorowe Zwierzyniec – Biłgoraj*, Zamość 2008.
- Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007 (Monografie Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, 7).
- Turystyka*, red. W. Kurek, Warszawa 2012.
- Wład P., Wiśniewski M., *Roztocze Wschodnie. Przewodnik nie tylko dla turystów*, Lubaczów 1999.
- Żygawski J., *Niezrealizowane projekty śródmieścia Zamościa w XIX i XX wieku na podstawie archiwalnych opracowań kartograficznych i planistycznych*, „Teki Komisji Urbanistyki i Architektury PAN Oddział w Krakowie”, 43 (2015), s. 135-155.

NETOGRAFIA

- Fotoalbum eines Angehörigen der Militär Eisenbahn Direktion 6 (Brest-Litowsk) – aukcja internetowa, https://www.ebay.de/itm/133698591965?_trkparms=amclsrc%3DITM%26aid%3D1110025%26algo%3DHOMESPLICE.COMPOSITELISTINGS%26ao%3D1%26asc%3D256560%26meid%3D39d1fb040bd84d72a050c0741e0486d9%26pid%3D101506%26rk%3D1%26rkt%3D25%26sd%3D133698591640%26itm%3D133698591965%26pmt%3D0%26noa%3D1%26pg%3D3458402%26algv%3DAlgoIndex5SimRanker&_trksid=p3458402.c101506.m1851 [dostęp: 13.06.2022].
- Kędziora A., *Kolej wąskotorowa*, w: *Zamościopedia*, <https://www.zamosciopedia.pl/index.php/koa-kop/item/1919-kolej-waskotorowa> [dostęp: 23.11.2023].
- KubaB, *Wąskie tory Ordynacji Zamojskiej*, 26.03.2014, <https://lubelskakolej.net/wp2020/was-kie-tory-ordynacji-zamojskiej/> [dostęp: 11.09.2023].
- Lubelska Kolej, <https://lubelskakolej.net/wp2020/> [dostęp: 20.11.2023].
- Milewski D., *Wołoszczyzna i Multany, czyli o zmienności nazw ku utrapieniu historyków*, w: *Pasaż Wiedzy Muzeum Pałacu Króla Jana III Sobieskiego w Wilanowie*, https://www.wilanow-palac.pl/woloszczyzna_i_multany_czyli_o_zmiennosci_nazw_ku_utrapieniu_historykow.html [dostęp: 11.10.2023].
- Szczuryk vel Szczurba J., *Historia kolei w Zamościu*, oprac. P. Rydzewski, http://www.roztocze.horyniec.net/Roztocze/Fh09/kolej_w_zamosciu.htm [dostęp: 20.07.2010].
- Zętar J., Popiel-Popielec J., Oś Ł. i in., *Kolej w Lublinie i na Lubelszczyźnie – kalendarium*, <http://teatrnn.pl/leksykon/node/223/pamiec.php?mkat=15&kat=177> [dostęp: 12.02.2011].

