

dr Jakub Żygawski
Akademia Zamojska
Archiwum Państwowe w Zamościu
e-mail: jzygawski@zamosc.ap.gov.pl
<https://orcid.org/0000-0003-2098-5305>

Oddziaływanie kolei na strukturę przestrzenną i sferę społeczną Zamościa w okresie dwudziestolecia międzywojennego 1918-1939

THE IMPACT OF THE RAILWAY ON THE SPATIAL AND SOCIAL STRUCTURE OF ZAMOŚĆ IN THE INTERWAR PERIOD (1918-1939)

Abstract

The construction of a railway line to Zamość by the Austrians during the Great War, and its subsequent extension through Werbkowice and Hrubieszów to Wolodymyr-Volynskyyi, opened a new chapter in the history of the town. Thanks to the railway, Zamość was able to develop economically in the interwar period and reduce the backlog in industry and production which lasted almost a century. High hopes were associated with the presence of the railway. A new group appeared in the social structure of Zamość – railway men, for whom there was initially a lack of company accommodation. The construction of the station led to further investments – the organisation of loading points and a shunting yard including several sidings leading to storage areas and industrial plants, including a power plant. The geographical location of Zamość predisposed it to serve as a junction at the intersection of the planned north-south and east-west main lines. These plans were not implemented before the outbreak of World War II. However, in the social sphere, the railway became a window to the world. The people of Zamość were finally able to travel in comfortable conditions to Warsaw, Lublin, and Lviv, among other places.

Keywords: Zamość; railway tourism; railway; railway infrastructure; Zamość station; Nowa Osada freight depot; transport accessibility; PKP network timetable; World War I; interwar period (1919-1939)

Streszczenie

Doprowadzenie przez Austriaków w okresie wielkiej wojny linii kolejowej do Zamościa, a następnie jej przedłużenie przez Werbkowice i Hrubieszów do Włodzimierza Wołyńskiego otworzyło

nowy rozdział w historii miasta. Dzięki obecności kolei Zamość mógł w dwudziestolecie międzywojennym rozwijać się gospodarczo i niwelować trwające niemal wiek zapóźnienie w przemyśle i produkcji. Z obecnością kolei wiązano duże nadzieje. W strukturze społecznej Zamościa pojawiła się nowa grupa – kolejarze, dla których początkowo brakowało służbowych mieszkań. Budowa stacji pociągnęła za sobą kolejne inwestycje – organizację punktów ładunkowych oraz rejonu manewrowego, obejmującego kilka bocznich prowadzących do terenów składowych oraz zakładów przemysłowych, m.in. elektrowni. Lokalizacja geograficzna Zamościa predysponowała go do pełnienia funkcji punktu węzłowego na skrzyżowaniu planowanych magistral północ – południe i wschód – zachód. Planów nie udało się wcielić w życie przed wybuchem II wojny światowej. Natomiast w sferze społecznej kolej stała się oknem na świat. Mieszkańcy Zamościa mogli wreszcie podróżować w komfortowych warunkach m.in. do Warszawy, Lublina i Lwowa.

Słowa kluczowe: Zamość; turystyka kolejowa; kolej; infrastruktura kolejowa; stacja Zamość; ładownia Nowa Osada; dostępność komunikacyjna; sieciowy rozkład jazdy PKP; I wojna światowa; dwudziestolecie międzywojenne (1919-1939)

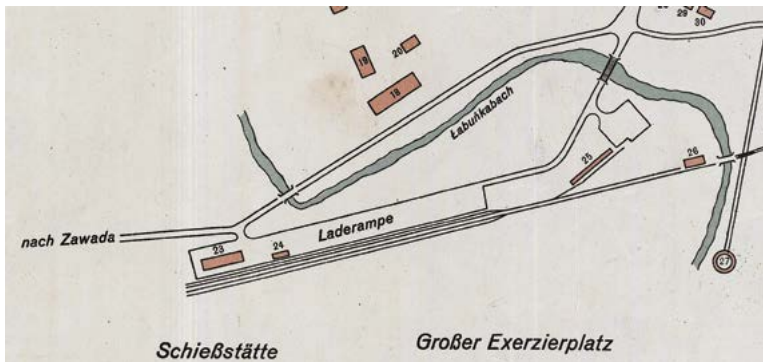
Wstęp

Doprowadzenie kolei do Zamościa przez Austriaków podczas I wojny światowej otworzyło dla miasta nowe perspektywy rozwoju gospodarczego. W wyniku dociągnięcia linii kolejowej od stacji Zawada nastąpił rozwój infrastruktury miasta w celu uzupełnienia zaplecza niezbędnego do prowadzenia stałego i zorganizowanego ruchu kolejowego. Bardzo szybko linię kolejową przedłużono w kierunku wschodnim, łącząc Zamość z Hrubieszowem i Włodzimierzem Wołyńskim. Ze względu na centralne usytuowanie Zamościa planowano również realizację węzła kolejowego opartego na projektowanych magistralach łączących strategiczne obszary Rzeczypospolitej. Ze względu na *stricte* militarny charakter postaustriackiej linii szybko ujawniły się mankamenty konstrukcyjne szlaku. Niekorzystny z punktu widzenia transportu cywilnego przebieg trasy czy topografia punktów obsługi podróżnych, organizowanych z dala od zwartej zabudowy, nie stanowiły dla Zamościan przeszkody w wykorzystywaniu kolei jako środka transportu. Dzięki obecności kolei struktura przestrzenna Zamościa w okresie dwudziestolecia międzywojennego precyzowała lokalizację funkcji przemysłowych w pobliżu linii kolejowej. Z drugiej jednak strony odczuwano niekorzystny, podyktowany priorytetami militarnymi przebieg szlaku, wyraźnie ingerujący w najcenniejszy kulturowo obszar – zabytkowy układ urbanistyczny Starego Miasta. Istniejące lub projektowane zakłady produkcyjne i tereny przemysłowo-składowe wymagały dostępu do żelaznego szlaku umożliwiającego sprawny transport wytwarzanych towarów oraz dostawę niezbędnych w procesie produkcji surowców. Okazało się, że to właśnie kolej w dużym stopniu wpłynęła na dynamikę rozwoju gospodarczego, ale również społecznego Zamościa dwudziestolecia międzywojennego.

1. Infrastruktura kolejowa w Zamościu z lat 1916-1939

1.1. Stacja Zamość

Linie kolejową od stacji Zawada w kierunku Zamościa budowano pośpiesznie przy udziale jeńców rosyjskich, trasując ją równoległe do drogi Zamość – Szczepieszyn¹. Kolej wchodziła do miasta od strony Janowic Małych, po południowej stronie traktu szczepieszynskiego (ul. Szczepieszka). Po przekroczeniu starego koryta Topornicy tor skierowano na teren poligonu wojskowego, zwanego w okresie zaboru rosyjskiego Wielkim placem ćwiczeń², gdzie pośród bagiennych łąk zaplanowano stację. Połączenie komunikacyjne przyszłej stacji ze Starym Miastem zapewniała użytkowana wcześniej wojskowa droga gruntowa z drewnianym mostem nad Łabuńką, wybiegająca od załamania ul. Szczepieszkiej nieopodal dawnej wartowni fortecznej. Drogę tę wykorzystywały rosyjskie i kozackie jednostki garnizonowe do skomunikowania poligonu z koszarami. Dojazd do stacji był również możliwy od strony tzw. Popówki³, bezpośrednio z dawnej fortecznej drogi rokadowej dochodzącej do ul. Szczepieszkiej. Naprzeciw budowanej stacji przy ul. Szczepieszkiej znajdował się wojskowy folwark Podgroble z małym placem ćwiczeń.



Il. 1. Plan stacji Zamość wraz z towarzyszącymi budynkami (23 – dworzec, 24 – magazyn, 25 – magazyn zbożowy, 26 – parowozownia) w 1916 roku.

Źródło: ÖStA, Kriegsarchiv, Glk 161-10: Situationskizze der Stadt Zamość samt Lubliner Vorstadt und Nowa Osada.

- 1 Wyjątkiem było ominięcie szerokim łukiem linii gruntów należących do folwarku Ordynacji Zamojskiej w Płoskiem.
- 2 Teren rozciągał się od grobli szczepieszynskiej w kierunku Zamczyska i grobli ze Żdanowa do Mokrego. Por. Österreichisches Staatsarchiv Wien (dalej: ÖStA), Kriegsarchiv, Glk 161-10: Situationskizze der Stadt Zamość samt Lubliner Vorstadt und Nowa Osada; A. Kędziora, J. Żygawski, *Leksykon ulic i placów Zamościa*, Zamość 2015, s. 125; W. Przegon, J. Żygawski, *Kartograficzne zamostiana*, Kraków-Zamość 2018, s. 93, poz. 94.
- 3 Tereny przekazane po kasacie twierdzy cerkwi prawosławnej, na których znajduje się obecnie Ogród Zoologiczny im. Stefana Milera. Zob. J. Żygawski, *Struktura przestrzenna Zamościa na podstawie planów miasta z XIX i XX wieku*, „Archiwariusz Zamojski”, 9 (2010), s. 27.



Il. 2. Budowa dworca kolejowego na stacji Zamość, autor N.N., wiosna 1916 roku.

Źródło: fot. N.N., OESTA, KA BS I WK Fronten Polen, 3189, <https://www.archivinformationssystem.at/bild.aspx?VEID=2229754&DEID=10&SQNZNR=1> [dostęp: 19.09.2023].

Linia kolejowa doprowadzona naprędce do Zamościa pozbawiona była infrastruktury towarzyszącej, umożliwiającej sprawny ruch pociągów⁴. Faktycznie była to bocznicza dochodząca do południowych stoków dawnej twierdzy, bez możliwości obrócenia lokomotywy. W ciągu kilku tygodni naprawiono tę sytuację, realizując między traktem do Szczepieszyna, rzeką Łabuńką a dawną prochnią forteczną stację kolejową. Poza torem szlakowym stacja składała się jedynie z 3 torów manewrowo-postojowych oraz rampy z murowanym magazynem (il. 1). Austriacy sprawnie wystawili budynek dworca (il. 2), będący pierwszym w tamtym czasie murowanym budynkiem stacyjnym na Zamojszczyźnie⁵. Piętrowy budynek o wymiarach 52,5 m × 11,85 m wyróżniał się pięciodzielną fasadą z dwoma skrajnymi pawilonami połączonymi łącznikami z centralnie usytuowaną poczekalnią, doświetlaną dwoma półkolistymi trójdzielnymi oknami w szczycie. Budynek

4 Por. Archiwum Państwowe w Zamościu (dalej: 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 na Zamojszczyźnie w latach 1915-1918*, „Archiwariusz Zamojski”, 14 (2015), s. 69; W. Przegon, J. Żygawski, *Kartograficzne zamostiana*, s. 93, poz. 95.

5 Najbliższe murowane budynki dworcowe znajdowały się w tamtym czasie na stacjach Kolei Nadwiślańskiej w Rejowcu i Chełmie oraz na stacji granicznej w Bełzcu.

miał ceglana elewację oraz ogrzewanie. Na wschód od dworca wybudowano drewniany magazyn zbożowy zarządzany przez Komendę Obwodową, do którego doprowadzono bocznice. Przechowywano w nim płody rolne, które następnie przeładowywano na pojazdy zaprzęgowe na znajdującym się w sąsiedztwie placu manewrowym. Za wschodnią głowicą stacji, równoległe do toru szlakowego, postawiono szachulcową parowozownię z jednym stanowiskiem. Przy zakolu Łabuńki wzniesiono drewnianą wieżę ciśnień, przepompownię oraz magazyn. Stację uroczyście otwarto 16 lipca 1916 roku o godzinie 7:45, natomiast od 18 lipca z transportu kolejowego mogła korzystać ludność cywilna⁶. W obrębie stacji Austriacy wzniesli drewniane budynki zaplecza technicznego oraz baraki dla kolejarzy. Do czasu wybudowania linii kolejowej w Zamościu nie było mieszkań dla pracowników kolei, dlatego budowano naprędce drewniane domy przy stacji lub adaptowano na ten cel puste budynki wojskowe i poforteczne znajdujące się w pobliżu linii kolejowej, m.in. dwie wartownie stojące na dawnym rawelinie przy ul. Szczeperskiej⁷.

Niedługo potem zamojska stacja stała się areną ważnych wydarzeń. Pod koniec listopada 1918 roku doszło w Zamościu do wybuchu powstania zainicjonowanego przez lewicowe organizacje. Po opanowaniu części koszar przez Czerwoną Gwardię powstańcy zajęli dworzec kolejowy. W wyniku chwiejnej postawy buntowników rozpoczęto z nimi negocjacje, dzięki czemu udało się w porę sprowadzić posiłki. Rankiem 29 grudnia do Zamościa przyjechał pociąg wojskowy z Lublina z trzema kompaniami piechoty dowodzonymi przez mjr. Leopolda Lisa-Kulę. Główne siły batalionu wysadzono na rogatkach miasta celem szybkiego opanowania Zamościa. Prowadzący skład parowóz uzbrojony w dwa ciężkie karabiny maszynowe wjechał na stację z dwiema sekcjami piechoty, które bez oporu zajęły dworzec kolejowy. W Zamościu ogłoszono stan wyjątkowy. Lubelskie oddziały z pomocą mieszkańców sprawnie zaatakowały miasto z trzech stron. W trakcie walk na ulicach Zamościa zginęło dwadzieścia osób⁸.

Od lipca 1920 roku przygotowywano Zamość do obrony przed wojskami bolszewickimi, zmierzającymi do zajęcia Lwowa i marszu na Warszawę. Opierając się na

6 Otwarcie stacji w Zamościu było ważną uroczystością. Komendant Obwodu zapraszał na nią m.in. burmistrza, proboszcza parafii kolegiackiej, przedstawicieli inteligencji, kupców i przemysłowców. Zob. APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 13: Okólniki Starostwa, 1916-1924, s. 284.

7 Obecnie istnieje starsza wartownia wybudowana podczas modernizacji twierdzy około 1825 roku (ul. Szczeperska 5). Po 1866 roku wybudowano w jej sąsiedztwie nową wartownię z magazynem broni. W nowszej wartowni (ul. Szczeperska 5a) mieściły się mieszkania kolejowe. W 2010 roku budynki zostały wyburzone w ramach prac renowacyjnych przedpoła fortecznego. Zob. APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (nr zesp. 510), seria 8: spis zdawczo-odbiorczy nr 2-2013: Szkice polowe Zamościa 1920-1938, sygn. 84: Szkic polowy 82, skala 1:750, 1921.

8 K. Czubara, *Kolei żelaznej nieznaną historią*, w: tegoż, *Dawniej w Zamościu. O skarbach, duchach i czartach, sławnych generalach, poetach, wizytach dostojnych gości, wielkich balach, pojedynkach i kurtyzanach*, wyd. 2 uzup. i poszerz., Zamość 2005, s. 209.

pozostałościach dawnych fortyfikacji, wytyczono linie obronne osłaniające centrum i dalej wysunięte przedmieścia. Obroną kierował kpt. Mikołaj Bołtuć z 31. Pułku Strzelców Kaniowskich. W okolicy Zamościa skierowano trzy pociągi pancerne: „Śmierć” – operujący na szlaku między Zamościem a Zawadą, „Zagończyk” – zabezpieczający odcinek Zamość – Koniuchy, oraz „Mściciel” – patrolujący trasę Zamość – Zawada – Krasnystaw. 15 lipca 1920 roku przybył do Zamościa marszałek Józef Piłsudski, który odbył odprawę z atamanem ukraińskim Semenem Petlurą. Gości podejmował burmistrz Edward Stodłkiewicz⁹.



Il. 3. Lubelski batalion etapowy z kompanią kolejową przed dworcem w Zamościu, autor N.N., sierpień 1920 roku.

Źródło: zbiory własne.

28 sierpnia 1920 roku bolszewicy otoczyli Zamość szczelnym pierścieniem. Kozacka brygada dowodzona przez esaula Wadima Jakowlewa wtargnęła do miasta, dokonując szabru sklepów żydowskich, mordując pięciu Żydów i raniąc trzydziestu dwóch mieszkańców¹⁰. Bolszewicy dokonali krwawego pogromu w podzamojskich miejscowościach,

9 Tenże, *Marszałek wysłuchał mszy*, w: tamże, s. 62.

10 S. Herbst, J. Zachwatowicz, *Twierdza Zamość*, Warszawa 1936 (Architectura Militaris, t. 1), s. 120; K. Czuba, *Kozacy pod Zamościem*, w: tegoż, *Dawniej w Zamościu. O skarbach, duchach i czartach*, s. 65-66.

m.in. w Zawadzie, gdzie opanowali dworzec kolejowy, mordując dziesięciu polskich jeńców. Problemy miały operujące na zagrożonych terenach polskie pociągi pancerne. „Mściciel” został odcięty przez jazdę bolszewicką od stacji Zamość i nie brał czynnego udziału w walce. Kursujący na linii włodzimierskiej pociąg „Śmierć” został skierowany dla zwiadu na stację w Miączynie, gdzie został ostrzelany przez radziecką artylerię, tracąc wagon z armatą. Zginęło dwóch oficerów i kilku żołnierzy. Skład wycofano do stacji Zamość¹¹. W dniach 29 i 30 sierpnia Siemion Budionny dokonał kilku groźnych, lecz nieskutecznych ataków na miasto. Bolszewickie natarcia od strony zachodniej udaremniły przyczółki obronne oraz silny punkt oporu znajdujący się na dworcu kolejowym bronionym przez lubelski batalion etapowy oraz żołnierzy kompanii kolejowej (il. 3). obrońcy Zamościa odpowiadali uderzeniami odwetowymi na pozycje bolszewickie. 31 sierpnia dotarła odsiecz 13. Dywizji Piechoty z 3. Armii gen. Stanisława Hallera. Budionny poniósł klęskę w bitwie pod Wolicą Śniatyczą i Honiatyczami w okolicach Komarowa, co pozwoliło wojskom polskim wykonać manewr znad Wieprza i skutecznie odeprzeć wojska gen. Michaiła Tuchaczewskiego spod Warszawy¹².

Po uspokojeniu sytuacji, w grudniu 1920 roku, przybył do Zamościa inż. Nizioł¹³, który wykonał koncepcję modernizacji stacji do funkcji węzła kolejowego¹⁴. Najprawdopodobniej wówczas rozbudowano południową jej część, dobudowując trójkąt do obracania parowozów (najbliższy znajdował się na stacji Zawada), dwa tory techniczne oraz ogrodzony skład węgla z bocznicą dla parowozów. W północnej części stacji dobudowano dwa ślepe tory odstawcze – jeden wychodzący z bocznicy magazynu zbożowego, drugi – z toru technicznego parowozowni. Na potrzeby obsługi podróżnych urządzono trzy perony: utwardzony płytami chodnikowymi peron przed dworcem oraz dwa ziemne perony wyspowe między torami 4, 2 i 1. Rozbudowano magazyn na rampie stacji. Elewację dworca pokryto tynkiem (il. 4). Obok wystawiono murowany ustęp oraz wykopano dwie piwnice pełniące funkcję schronów. Od ul. Szczeprowskiej powstały dwie bliźniacze dwukondygnacyjne kamienice z poddaszem użytkowym, w których znajdowały się mieszkania dla pracowników kolei. Budynki charakteryzowały się dworkową architekturą, miały m.in. trójkątne szczyty z dekoracyjnymi słupami, pięcioosiowe elewacje i mansardowe dachy¹⁵.

11 K. Czubara, *Kolei żelaznej nieznana historia*, s. 210.

12 S. Herbst, J. Zachwatowicz, *Twierdza Zamość*, s. 120; K. Czubara, *Kolei żelaznej nieznana historia*, s. 210; R. Huss, *Garnizon zamojski wczoraj i dziś (1618-1998)*, Zamość 2003, s. 76-77.

13 Por. APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Dział Techniczny, sygn. 593: W sprawie budowy linii kolejowej Lublin – Bełżec, 1920-1924; K. Czubara, *Kolei żelaznej nieznana historia*, s. 209.

14 Zob. I. Dexler, *Zamość jako ośrodek komunikacji*, „Teki Zamojskie”, 1921, nr 1-2, s. 32.

15 Obecne budynki ul. Szczeprowska 11 i 11A, w których mieści się siedziba zarządu PKP LHS Sp. z o.o. w Zamościu.



Il. 4. Dworzec kolejowy w Zamościu od strony peronów, autor: Antoni Jabłoński, około 1925 rok.
Źródło: APZ, Zbiór pocztówek 1890-1986 (nr zesp. 366), seria 7: Spis roboczy nr 1-2023, sygn. 5, nr kat. 282: Zamość. Dworzec kolejowy, pocztówka fotograficzna, nakł. Antoniego Jabłońskiego, 1925.

Poza torem szlakowym linii Zawada – Włodzimierz ważną rolę na stacji Zamość odgrywał **tor nr 4 będący bocznica ogólną i wyładowniczą**, służący zasadniczo do obsługi rampy. Jego długość wynosiła 592 m.b. – przebiegał od głowicy zachodniej stacji, wchodząc do toru nr 2 i toru nr 1 (szlakowego) na wysokości odejścia bocznic do magazynu zbożowego. Tor obsługiwał również część pasażerską stacji, ponieważ znajdowały się przy nim dwa perony – od strony budynku dworca oraz wyspowy, wspólny z torem nr 2.



Il. 5. Zaplecze techniczne stacji Zamość: wieża ciśnień, przepompownia, szopa oraz parowozownia. Po prawej widoczny drewniany most przez Łabuńkę, w głębi – składnica prochu (Rotunda), autor N.N., około 1925 rok.

Źródło: Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków Delegatura w Zamościu, reprodukcja własna.

W 1923 roku na stacji Zamość stało **39 budynków**: 9 murowanych, tj. dworzec, ustęp, 2 magazyny na rampie, parowozownia, przepompownia (il. 5), 2 kamienice mieszkalne, budynek murowany oraz 30 obiektów drewnianych, m.in. magazyn zbożowy, wieża ciśnień, nastawnia, domy mieszkalne, wiaty¹⁶. Bilans towarowy stacji przedstawiał się następująco: przywieziono 45 854 463 kg towarów i 119 sztuk bydła, wyładowano 4605 wagonów – dało to średnią 12,5 wagonów/dobę. Ze stacji wywieziono 38 102 809 kg towarów, 6731 sztuk bydła i trzody chlewnej, załadowano 3687 wagonów – co dało średnią 11 wagonów/dobę¹⁷. Do wybuchu II wojny światowej stacja Zamość podlegała Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Radomiu. Zamojska parowozownia (il. 6) miała w strukturze PKP klasę III, jako jednostka pomocnicza. W 1933 roku została zredukowana do najniższego poziomu stacji trakcyjnej (bez przypisanego taboru), stanowiącej filię parowozowni pomocniczej we Włodzimierzu¹⁸. W drugiej połowie lat 30.

16 APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (nr zesp. 510), seria 8: spis zdawczo-odbiorczy nr 2-2013: Szkice polowe Zamościa 1920-1938, sygn. 82: Szkic polowy 80, skala 1:1000, 1923, sygn. 83: Szkic polowy 81, skala 1:1000, 1923, sygn. 84: Szkic polowy 82, skala 1:750, 1921, sygn. 89: Szkic polowy 92, skala 1:1000, 1923, sygn. 90: Szkic polowy 93, skala 1:1000, 1923.

17 APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 204: Statystyka, 1924, s. 236-239.

18 Ilostan 51 parowozów (z dnia 1 kwietnia 1939 roku) do obsługi linii do Zawady, Kowla i Rawy Ruskiej. Zob. A. Dylewski, *Historia polskich kolei*, Warszawa 2021, s. 239-241.

XX wieku jako własność kolejową wykazywano 20 budynków (razem z dworcem) (il. 7) znajdujących się w sąsiedztwie stacji kolejowej przy ul. Szczepzieskiej¹⁹.



Il. 6. Pruski parowóz towarowy Ti4 4239 (oznaczenie PKP „TJ4^o”) z pracownikami kolei przed parowozownią na stacji Zamość, autor N.N., 1924 rok.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1904-2001 (nr zesp. 1178), seria 9: Komunikacja, gospodarka komunalna i mieszkaniowa, sygn. 8.

19 Poza dworcem kolejowym (ul. Szczepzieska 25) i dwiema kamienicami (ul. Szczepzieska 21, 23) do kolei należały również budynki przy ul. Szczepzieskiej 3, 3a, 3b, 5, 7, 9, 11, 13a, 15, 17, 27, 29, 31, 33, 33a, 35 i 35a. Zob. APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 640: Wykaz domów miasta Zamościa, 1935-1939, s. 241-244.



Il. 7. Zabudowa kolejowa w pobliżu dworca widziana od strony ul. Szczeperskiej, autor: N.N., około 1930 rok.

Źródło: zbiory własne.

Kolejowa komunikacja pasażerska przedstawiała się skromnie z powodu marginalnego położenia Zamościa. Linia kolejowa z Zawady do Włodzimierza miała drugorzędne znaczenie, w przeciwieństwie do linii Rejowiec – Bełżec stanowiącej najkrótszą drogę między Warszawą a Lwowem. W rozkładzie jazdy z 1919 roku²⁰ na stacji Zamość zatrzymywała się tylko jedna para pociągu osobowego relacji Zawada – Włodzimierz²¹. Sytuacja poprawiła się w 1922 roku²², kiedy ze stacji Zamość odjeżdżały dwie pary pociągów osobowych do/ze stacji Zawada, jedna para pociągu relacji Warszawa Główna – Włodzimierz i jedna para pociągu relacji Lublin – Włodzimierz²³. Wszystkie pociągi prowadziły wagony klas

20 *Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych byleję: Galicji, Królestwa Kongresowego, Księstwa Poznańskiego, Śląska Cieszyńskiego oraz kolejek podjazdowych z uwzględnieniem ostatnich zmian*, Warszawa 1919, s. 17, tab. 19: *Zawada – Włodzimierz – Wołyński*.

21 Podróż między stacjami skrajnymi trwała 5 godz. 45 min. W Zawadzie istniała możliwość przesiadki do pociągu do stacji Rejowiec (nieujęty w rozkładzie). Zob. tamże.

22 *Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych. Rok 1922*, Warszawa 1922, s. 216, tab. 137: *Zawada – Włodzimierz Wołyński*.

23 Pociągi do Lublina i Warszawy Gł. były pierwszymi w dziejach Zamościa dalekobieżnymi połączeniami kolejowymi.

1-3. W 1923 roku²⁴ zniknęły połączenia dalekobieżne, natomiast pojawiły się kursujące trzy pary połączeń do/ze stacji Zawada oraz trzy pary relacji Zawada – Włodzimierz, z których dwie skomunikowane były w Zawadzie z pociągami relacji Warszawa Gdańska – Lwów. Rok 1924 przyniósł dodatkową parę połączeń relacji Zawada – Włodzimierz, w tym jedną parę nocnego połączenia relacji Warszawa Wschodnia – Włodzimierz jako grupę wagonów w relacji Warszawa Wschodnia – Lwów²⁵. W 1925 roku ze stacji Zamość były dostępne cztery pary połączeń: dwie pary pociągów osobowych relacji Warszawa Wschodnia – Włodzimierz (grupy wagonów w relacji Warszawa Wschodnia – Lwów), jedna para pociągu mieszanego²⁶ w relacji Rejowiec – Zamość (grupa wagonów w relacji Rejowiec – Bełżec) oraz jedna para pociągu mieszanego relacji Zawada – Włodzimierz²⁷. Od następnego roku sytuacja komunikacyjna wyglądała podobnie, tzn. kursowały dwie pary (osobowa i mieszana) pociągów relacji Warszawa Wschodnia – Włodzimierz (jako grupy wagonów w relacji Warszawa Wschodnia – Lwów), jedna para pociągu mieszanego (wagony bezpośrednie w relacji Warszawa Wschodnia – Bełżec) w relacji do/ze stacji Warszawa Wschodnia i jedna para pociągu mieszanego (wagony bezpośrednie w relacji Lublin – Lwów) w relacji do/ze stacji Lublin (z adnotacją „kursuje po ogłoszeniu”)²⁸.

Rok 1927 zmienił nieco sytuację komunikacyjną. Stacja Zamość obsługiwała pięć par połączeń pasażerskich: jedną parę pociągu mieszanego do/ze stacji Warszawa Wschodnia (jako grupę wagonów w relacji Warszawa Wschodnia – Lwów), jedną parę w relacji Warszawa Wschodnia – Włodzimierz (jako grupę wagonów w relacji Warszawa Wschodnia – Lwów), oraz trzy pary pociągów mieszanych do/ze stacji Zawada²⁹. W 1928 roku na stacji Zamość zachowano liczbę połączeń: dwie pary (osobowy i mieszany) w relacji Warszawa Wschodnia – Włodzimierz (jako grupy wagonów w relacji Warszawa Wschodnia – Lwów), jedną parę pociągu mieszanego w relacji do/ze stacji Lublin (jako grupę wagonów w relacji Lublin – Rawa Ruska), oraz dwie pary pociągów mieszanych do/ze

24 *Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych. Rok 1923*, Warszawa 1923, s. 217, tab. 137: Zawada – Włodzimierz Wołyński.

25 *Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych. Rok 1924*, Warszawa 1924, s. 198-199, tab. 108: Warszawa – Rejowiec – Bełżec – Lwów, s. 220, tab. 137: Zawada – Włodzimierz.

26 Pociąg mieszany prowadził wagony osobowe i towarowe (tzw. „towos”).

27 *Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych. Rok 1925*, Warszawa 1925, s. 216-217, tab. 108: Warszawa – Rejowiec – Bełżec – Lwów, s. 240, tab. 137: Zawada – Włodzimierz.

28 *Urzędowy rozkład jazdy na okres letni r. 1926*, Warszawa 1926, s. 227-228, tab. 108: Warszawa – Rejowiec – Bełżec – Lwów, s. 251, tab. 137: Zawada – Włodzimierz; *Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1926 r.*, 1926, s. 227-228, tab. 108: Warszawa – Rejowiec – Bełżec – Lwów, s. 251, tab. 137: Zawada – Włodzimierz.

29 *Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1927 r.*, Warszawa 1927, s. 235-236, tab. 108: Warszawa – Rejowiec – Bełżec – Lwów, s. 239, tab. 137: Zawada – Włodzimierz; *Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1927 r.*, Warszawa 1927, s. 235-236, tab. 108: Warszawa – Rejowiec – Bełżec – Lwów, s. 259, tab. 137: Zawada – Włodzimierz.

stacji Zawada³⁰. W 1929 roku w ciągu doby kursowało od sześciu do ośmiu par pociągów pasażerskich: dwie pary (osobowy i mieszany) w relacji Warszawa Wschodnia – Włodzimierz (grupy wagonów w relacji Warszawa Wschodnia – Lwów), jedna para pociągu osobowego do/ze stacji Lublin, cztery pary pociągów osobowych i mieszanych do/ze stacji Zawada oraz jedna para pociągu mieszanego do/ze stacji Włodzimierz. W sezonie jesienno-zimowym zawieszono parę połączeń do/ze stacji Lublin oraz jedną parę do/ze stacji Zawada³¹.

Od 1930 roku zmniejszono liczbę połączeń obsługiwanych ze stacji Zamość. Zachowano dwie pary pociągów relacji Warszawa Wschodnia – Włodzimierz (grupy wagonów w relacji Warszawa Wschodnia – Lwów), parę relacji do/ze stacji Lublin oraz dwie pary relacji do/ze stacji Zawada³². W 1931 roku doszło do rozład w rozkładzie połączeń pasażerskich. Ze stacji Zamość odjeżdżała jedna para pociągów dalekobieżnych relacji Warszawa Wschodnia – Włodzimierz (grupa wagonów w relacji Warszawa Wschodnia – Lwów), dwie pary pociągów w relacji do/ze stacji Rejowiec, para pociągów do/ze stacji Górecko-Senderki, para pociągów w relacji do/ze stacji Długi Kąt oraz cztery pary w relacji do/ze stacji Zawada³³. W 1932 roku stacja Zamość oferowała połączenia jedną parą pociągu dalekobieżnego relacji Warszawa Główna – Włodzimierz (grupa wagonów w relacji Warszawa Główna – Lwów), cztery pary pociągów do/ze stacji Zawada oraz dwie pary pociągów do/ze stacji Włodzimierz³⁴. W 1933 roku kursowała dalekobieżna para pociągu relacji Warszawa Główna – Włodzimierz (grupa wagonów w relacji Warszawa Główna – Lwów), jedna para do/ze stacji Lwów, jedna para do/ze stacji Górecko-Senderki oraz po dwie pary do/ze stacji Zawada i do/ze stacji Włodzimierz³⁵.

30 *Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1928 r.*, Warszawa 1928, s. 177-178, tab. 108: *Warszawa – Rejowiec – Bełżec – Lwów*, s. 201, tab. 137: *Zawada – Włodzimierz*; *Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1928 r.*, Warszawa 1928, s. 177-178, tab. 108: *Warszawa – Rejowiec – Bełżec – Lwów*, s. 201, tab. 137: *Zawada – Włodzimierz*.

31 *Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1929 r.*, Warszawa 1929, s. 191-192, tab. 182: *Warszawa – Lublin – Rozwadów – Lwów*, s. 238, tab. 220: *Lublin – Rejowiec – Lwów*, s. 240, tab. 221: *Zawada – Włodzimierz*; *Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1929 r.*, Warszawa 1929, s. 183-184, tab. 182: *Warszawa – Lublin – Rozwadów – Lwów*, s. 227-228, tab. 220: *Lublin – Rejowiec – Lwów*, s. 229, tab. 221: *Zawada – Włodzimierz*.

32 *Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1930 r.*, Warszawa 1930, s. 186-187, tab. 182: *Warszawa – Lublin – Rozwadów – Lwów*, s. 231, tab. 220: *(Warszawa) – Lublin – Rejowiec – Lwów*, s. 233, tab. 221: *Zawada – Włodzimierz*; *Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1930 r.*, Warszawa 1930, s. 187-188, tab. 182: *Warszawa – Lublin – Rozwadów – Lwów*, s. 231-232, tab. 220: *(Warszawa) – Lublin – Rejowiec – Lwów*, s. 233, tab. 221: *Zawada – Włodzimierz*.

33 *Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1931 r.*, Warszawa 1931, s. 241, tab. 221: *Zawada – Włodzimierz*.

34 *Urzędowy rozkład jazdy od 22 maja 1932 r.*, Warszawa 1932, s. 275-276, tab. 404: *Warszawa – Dęblin – Lublin – Kowel – Zdobunów – Mohylany*, s. 284, tab. 410: *Zawada – Włodzimierz*.

35 *Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1933 r.*, Warszawa 1933, s. 284, tab. 410: *Zawada – Włodzimierz*.



Il. 8. Przed składem pociągu pasażerskiego relacji Zawada – Włodzimierz na stacji początkowej, autor N.N., około 1933 rok.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (nr zesp. 1178), seria 9: Komunikacja, gospodarka komunalna i mieszkaniowa, sygn. 42.



Il. 9. W pociągu relacji Lwów – Warszawa Gł. na stacji Zawada, autor N.N., około 1933 rok.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (nr zesp. 1178), seria 9: Komunikacja, gospodarka komunalna i mieszkaniowa, sygn. 40.

Rok 1934 dla stacji Zamość był uboższy pod względem liczby połączeń. Pozostawiono jedną parę dalekobieżną relacji Warszawa Główna – Włodzimierz (grupa wagonów w relacji Warszawa Główna – Lwów) oraz dwie pary pociągów do/ze stacji Zawada. Pozostałe połączenia z kierunku Bełżca zastąpiła para do/ze stacji Długi Kąt, kursująca w dni robocze. W rozkładzie została jedna para do/ze stacji Włodzimierz³⁶. W 1935 roku ze stacji Zamość odjeżdżały tylko: jedna para pociągu dalekobieżnego relacji Warszawa Główna – Włodzimierz (grupa wagonów w relacji Warszawa Główna – Lwów), jedna para pociągu relacji Zawada – Włodzimierz, skomunikowanego w Zawadzie z parą pociągu dalekobieżnego relacji Warszawa Główna – Lwów (il. 8, 9), oraz dwie pary pociągów do/ze stacji Zawada³⁷. W ciągu 1936 roku sytuacja nieznacznie się poprawiła, ponieważ stacja Zamość obsługiwała pięć par połączeń pasażerskich. Poza parą pociągu relacji Warszawa Główna – Włodzimierz (grupa wagonów w relacji Warszawa Główna – Lwów) oraz parą relacji Zawada – Włodzimierz (skomunikowanie w Zawadzie z parą relacji Warszawa Główna – Lwów) w rozkładzie widniały jeszcze trzy pary relacji do/ze stacji Zawada (w tym jedna para kursująca w dni robocze)³⁸. W 1937 roku rozkład jazdy stacji Zamość wyglądał analogicznie³⁹. Dopiero w 1938 roku zwiększono liczbę połączeń do 7 par. Były to: para pociągów dalekobieżnych relacji Warszawa Główna – Włodzimierz (grupa wagonów w relacji Warszawa Główna – Lwów), para pociągów relacji Zawada – Włodzimierz (skomunikowanie na stacji Zawada z parą relacji Warszawa Gdańska – Lwów) oraz pięć par pociągów do/ze stacji Zawada (w tym jedna para kursująca w dni robocze)⁴⁰. Analogiczny rozkład jazdy obowiązywał do wybuchu II wojny światowej 1 września 1939 roku⁴¹.

36 *Urzędowy rozkład jazdy i lotów z załącznikiem ważny od 15 maja 1934 r.*, Warszawa 1934, s. 283, tab. 410: *Zawada – Włodzimierz*.

37 *Urzędowy rozkład jazdy i lotów z załącznikiem ważny od 15 maja do 1 września 1935 r.*, Warszawa 1935, s. 235, tab. 412: *Zawada – Włodzimierz*.

38 *Urzędowy rozkład jazdy i lotów. Jesień 1936 r.*, Warszawa 1936, s. 251, tab. 412: *Zawada – Włodzimierz*.

39 Jedyną różnicą była para pociągów relacji Zawada – Włodzimierz, która była skomunikowana w Zawadzie z parą dalekobieżną relacji Warszawa Gdańska – Lwów. *Urzędowy rozkład jazdy i lotów ważny od 22 maja 1937 r. do 5 września 1937 r.*, Warszawa 1937, s. 257, tab. 412: *Zawada – Włodzimierz*.

40 *Urzędowy rozkład jazdy i lotów ważny od 15 maja 1938 r. do 1 października 1938 r.*, Warszawa 1938, s. 285, tab. 412: *Zawada – Włodzimierz*.

41 *Urzędowy rozkład jazdy ważny od 15 maja do 7 października 1939 r.*, Warszawa 1939, s. 250, tab. 413: *Włodzimierz – Zawada*.

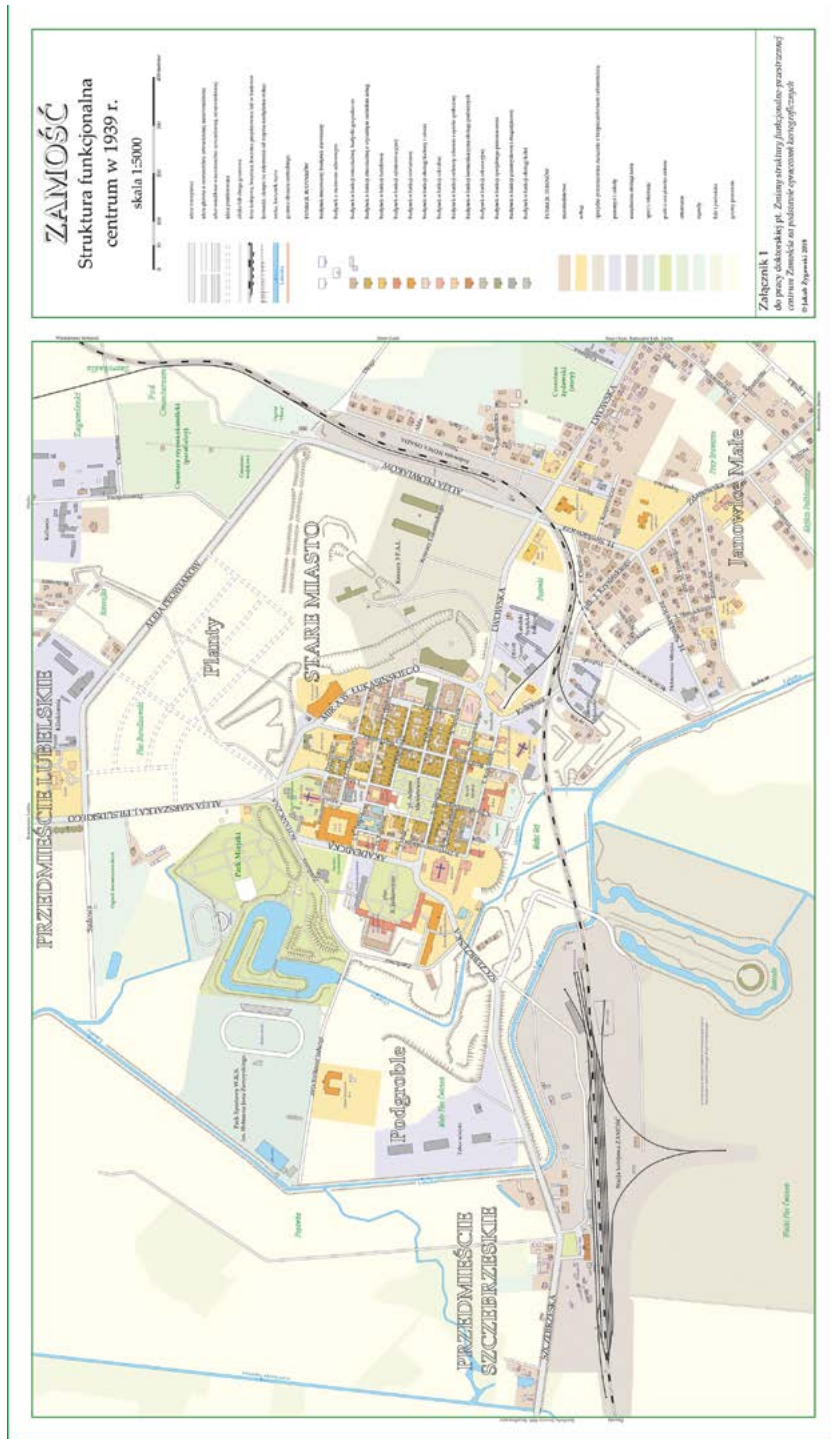
1.2. Wschodni rejon manewrowy

W trakcie budowy linii kolejowej z Zawady do Zamościa Austriacy nie zakończyli jej w miejscu planowanej stacji, tylko doprowadzili dalej w kierunku wschodnim. Po przecięciu Łabuńki prowizorycznym mostem drewnianym tor głębokim wykopem niszczył plateau bastionu I. Ze względu na sporą różnicę wysokości tor przebiegający przez dawny obszar zalewowy twierdzy poprowadzono po nasypie powstałym z materiału pochodzącego z relikwów bastionu I, wałów oraz zewnętrznych dzieł fortecznych. Za bastionem zorganizowano pospiesznie krótką rampę na potrzeby aprowizacji wojska stacjonującego na Starym Mieście. Tor przecinał następnie ulicę stanowiącą południowe przedłużenie drogi obwodowej twierdzy⁴² oraz obierając kierunek północny, przecinał ul. Lwowską⁴³, za którą urządzono ładownię Nowa Osada⁴⁴. Za ładownią tor niszczył teren zamkniętego w 1904 roku cmentarza unickiego i biegł w stronę koszar na Przedmieściu Lubelskim. Po wydłużeniu w latach 1917-1918 linii kolejowej z Zamościa do Werbkowic i dalej przez Hrubieszów do Włodzimierza Wołyńskiego nastąpił rozwój obszarów miasta leżących w pobliżu trasy. Do powstających zakładów oraz magazynów doprowadzono od toru szlakowego bocznicę. Przy linii wołyńskiej funkcjonowały również punkty ładunkowe, dzięki którym możliwy był transport płodów rolnych, żywności, ładunków wojskowych oraz eksport produktów wytwarzanych w Zamościu. Dla obsługiwanego ze stacji Zamość obszaru autor artykułu przyjął określenie „Wschodni rejon manewrowy”. W analizowanym okresie 1916-1939 tworzyły go **trzy ładownie oraz pięć bocznic**. Układ kolejowy w obrębie śródmieścia Zamościa przedstawiony został na poniższym planie (il. 10).

42 Chodzi o przedłużenie ówczesnej ul. Obwodowej. W dzisiejszej topografii Zamościa jest nim północny odcinek ul. H. Sienkiewicza, między ul. Partyzantów a ciągiem ul. J. Krysińskiego i ul. Żdanowskiej.

43 Obecnie ul. Partyzantów.

44 Nazwa ładowni nie tylko miała związek z oddalonym o 1200 m przedmieściem Nowa Osada, lecz była wynikiem skomplikowanej struktury własnościowej gruntów Zamościa na początku XX wieku.



Il. 10. Układ kolejowy w obrębie śródmieścia Zamościa.
Źródło: J. Żygowski, *Zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej centrum Zamościa na podstawie opracowań kartograficznych*, praca doktorska, załącznik nr 1.

1) Ładownia „Kolejowa”⁴⁵

Po przekroczeniu przez tor ruin bastionu I, w sąsiedztwie nieruchomości należącej do spadkobierców Mojżesza Altberga, Austriacy urządzili wiosną 1916 roku niewielką ładownię, która stanowiła pierwotnie punkt końcowy linii kolejowej doprowadzonej do Zamościa ze stacji Zawada. W 11,000 km toru⁴⁶ wybudowano 100-metrową **rampę** zakończoną od strony wschodniej **piwnicą** „ziemianką”⁴⁷. Do ładowni doprowadzono 300-metrową utwardzoną ul. Kolejową⁴⁸ wychodzącą bezpośrednio z placu przed dawnym kościołem franciszkańskim, w którym w trakcie I wojny światowej kwaterowały bataliony zastępcze austro-węgierskiej 4. Armii. Rampa służyła aprowizacji wojska zajmującego również kazamaty bastionu I, nadszaniec północny, Bramę Lwowską Nową oraz budynki dawnego probostwa ormiańskiego przy ul. 3 Maja⁴⁹. Od strony drogi do Żdanowa⁵⁰ do rampy dochodziła gruntowa droga.

Rampa straciła na znaczeniu po wydłużeniu linii kolejowej z Zamościa do Werbkowic w 1918 roku, po czym jej rolę przejęła pobliska ładownia Nowa Osada. Usytuowanie rampy stało się zbędne z uwagi na konieczność doprowadzenia układu bocznicowego do znajdujących się w pobliżu terenów składowych. Skrzyżowanie ul. Kolejowej z linią Zawada – Włodzimierz zabezpieczał **przejazd z zaporami** uruchamianymi przez dróżnika rezydującego w **drewnianej budce**. Po urządzeniu w latach 30. XX wieku ul. J. Krysińskiego, tworzącej połączenie ul. Kolejowej z ul. Żdanowską, planowano przeprofilować skrzyżowanie ul. Kolejowej z torem, co ostatecznie zrealizowano po wojnie. Przy reliktach bastionu I znajdował się **kształtowy semafor wjazdowy na stację Zamość** (il. 11).

2) Ładownia Nowa Osada

Doprowadzoną wiosną 1916 roku od stacji w Zawadzie linię kolejową przedłużono do koszar na Przedmieściu Lubelskim. Od ładowni „Kolejowa” tor zbaczał łukiem w kierunku skrzyżowania tzw. drogi żdanowskiej⁵¹, stanowiącej południowe przedłużenie ul. Obwodowej, z ul. Lwowską, tworząc **nietypowy podwójny przejazd**. Po przekroczeniu

45 Nie udało się ustalić, czy ładownia miała nazwę, czy była jedynie punktem aprowizacji wojska.

46 Według obecnej nomenklatury jest to kilometr 10,200.

47 Zob. APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (nr zesp. 510), seria 8: spis zdawczo-odbiorczy nr 2-2013: Szkic połowe Zamościa 1920-1938, sygn. 94: Szkic połowy 97, skala 1:750, 1921.

48 Obecnie ul. Okopowa. Zob. A. Kędziora, J. Żygawski, *Leksykon ulic i placów Zamościa*, s. 84; B. Nowak, J. Żygawski, *Zamość. Ulice i place*, Zamość 2021, s. 127.

49 Obecnie ul. Grodzka. Zob. ÖStA, Kriegsarchiv, Glk 161-10, *Legende: I Stadtgebiet Zamość*, poz. 37-40.

50 Obecnie ul. Żdanowska.

51 Chodzi o dzisiejszą ul. H. Sienkiewicza na odcinku od ul. F. Chopina do ul. Partyzantów. Pierwotnie ul. H. Sienkiewicza stanowiła bezpośrednie przedłużenie dzisiejszej ul. Peowiaków, krzyżując się w pobliżu ul. Partyzantów z linią kolejową Zawada – Hrubieszów – Włodzimierz. Do jej przetrasowania ze względów bezpieczeństwa doszło dopiero w latach 1977-1980. Zob. A. Kędziora, J. Żygawski, *Leksykon ulic i placów Zamościa*, s. 115.



Il. 11. Przy torze linii Zawada – Włodzimierz w rejonie pozostałości bastionu I w Zamościu – w głębi widoczny semafor wjazdowy na stację Zamość od strony wschodniej, autor N.N., ok. 1935 rok.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (nr zesp. 1178), seria 9: Komunikacja, gospodarka komunalna i mieszkaniowa, sygn. 33.

ul. Lwowskiej tor poprowadzono równolegle do ul. Obwodowej, po podłużnej działce pofortecznej, stanowiącej własność miasta, na części której w 1912 roku planowano lokalizację nowego szpitala żydowskiego⁵². Od strony ul. Obwodowej zorganizowano w 11,900 km linii z Zawady **długą na około 400 m rampę**, przy której wybudowano **trzy drewniane szopy**⁵³ stanowiące magazyny etapowe 4. Armii. Utworzono tym samym

52 Zob. APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 1: 1810-1915, sygn. 316: O prodaże 1 diesiatiny 49 kwadr sażeń ziemi iz ugodij Zamotskoj gorodskoj kassy pod postrojku jewirejskiej bolnicy, 1910-1912, s. 91: *Sytuacyjnyj plan goroda Zamostia s pokazaniem predpologajemoj Zamienny uczastrkow pod postrojku Jewirejskoj Bolnicy na 20 krawatiej*, 1912.

53 ÖStA, Kriegsarchiv, Glk 161-10, Legende: I Stadtgebiet Zamość, poz. 49-51.

ładownię Nowa Osada⁵⁴, której zadaniem było zaopatrywanie żołnierzy 4. Armii austro-węgierskiej stacjonujących w dawnych koszarach kozackich po przeciwnej stronie ul. Obwodowej. Z ładowni tor prowadził w kierunku północnym, niszcząc głębokim wkopem teren zamkniętego w 1904 roku cmentarza unickiego i prawosławnego, następnie odchylając się delikatnie w kierunku zachodnim, wkraczał na teren kompleksu koszar na Przedmieściu Lubelskim. W 1916 roku wytyczono po wschodniej stronie ładowni biegnącą wzdłużnie ul. Nową⁵⁵, która połączyła ul. Lwowską z gruntową drogą prowadzącą w kierunku ul. Hrubieszowskiej⁵⁶.

W kwietniu 1917 roku trzy Cesarskie i Królewskie Kompanie Kolejowe nr 6, 22 i 24, dowodzone przez kpt. Scheda, oraz dwie Kompanie nr 5 i 10, pod dowództwem kpt. Novaka, kpt. Royko i kpt. Mofhausena, rozpoczęły **budowę linii kolejowej od stacji Zamość do Włodzimierza**, wykorzystując do prac 5000 jeńców rosyjskich oraz zatrudniając miejscową ludność. 1 sierpnia osiągnięto Werbkowice, natomiast w lutym 1918 roku – Włodzimierz. Linię kolejową uroczyście otwarto 10 kwietnia 1918 roku⁵⁷.

Wybudowana linia kolejowa od stacji Zamość w kierunku Włodzimierza wykorzystywała odcinkowo trasę funkcjonującej **bocznicę do koszar** na Przedmieściu Lubelskim. Za skrzyżowaniem z ul. Lwowską zastosowano **rozjazd**, kładąc od strony wschodniej równoległy do bocznicę tor szlakowy. Równocześnie wzmocniono krawędź rampy oraz wybudowano nad torami **drewniany wiadukt** (il. 12) stanowiący połączenie ul. Obwodowej z traktem starohrubieszowskim⁵⁸. Do budowy linii kolejowej w kierunku Włodzimierza oraz rozbudowy ładowni Nowa Osada władze wojskowe zobligowały magistrat do dostarczenia 200 robotników, którzy za wykonywaną pracę otrzymywali zapłatę. W trakcie robót ziemnych na trasie szlaku odkryto nieznane grobowce⁵⁹. 200 m na północ od zniszczonego cmentarza linia kolejowa odchodziła szerokim łukiem w kierunku wschodnim od bocznicę koszarowej i meandrującą trasą kierowała się w stronę Jarosławca. **Długość bocznicę do koszar** liczona od rozjazdu ładowni Nowa Osada wynosiła około 2100 m. Podczas I wojny światowej oraz wojny 1920 roku służyła do apro wizacji wojska i transportu rannych z frontu. W tym celu wybudowano na terenie koszar

54 Nazwa ładowni nie miała nic wspólnego z oddalonym o 1200 m przedmieściem, lecz wynikała najprawdopodobniej ze skomplikowanej struktury własnościowej gruntów miejskich oraz bliskiej odległości od ul. Lwowskiej komunikującej Stare Miasto (dawną twierdzę) z Nową Osadą.

55 Obecnie ul. G. Orlicz-Dreszera.

56 A. Kędziora, J. Żygawski, *Leksykon ulic i placów Zamościa*, s. 87.

57 H. Chwedyk, B. Pokropiński, *Hrubieszowskie koleje wąskotorowe*, Zamość 2008, s. 27-28.

58 Obecnie w tym miejscu znajduje się połączenie wiaduktem dzisiejszej ul. Peowiaków z ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego. Zob. A. Kędziora, J. Żygawski, *Leksykon ulic i placów Zamościa*, s. 141.

59 Początkowo utożsamiane z grobowcami żydowskimi. Zob. APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), ser. 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 8: Różne rozporządzenia Komendy Powiatowej, s. 72, 92.



Il. 12. Budowa drewnianego wiaduktu w obrębie ładowni Nowa Osada w trakcie realizacji linii kolejowej Zamość – Włodzimierz, autor N.N., kwiecień 1917 roku.

Źródło: fot. N.N., OESTA, KA BS I WK Fronten Polen, 3188, <https://www.archivinformationssystem.at/bild.aspx?VEID=2229753&DEID=10&SQNZNR=1> [dostęp: 19.09.2023].

drugi tor bocznicowy o długości około 370 m.b., kończący się przy budynku szpitalnym (obecnie ul. Koszary 33).

Po odzyskaniu niepodległości teren ładowni Nowa Osada stał się przedmiotem sporu między magistratem a władzami kolejowymi, ponieważ kolejarze zagospodarowali miejskie działki, które podczas okupacji austriackiej zajęto pod budowę szlakowego toru bez ich uprzedniego wywłaszczenia. Starostwo powiatowe uznawało grunty za własność kolei. Sprawę rozstrzygnęło Ministerstwo Kolei Żelaznych, zakazując użytkowania terenów bez ich wcześniejszego wywłaszczenia⁶⁰. Na początku lat 20. wyburzono stojące przy rampie dwie drewniane szopy, natomiast w miejscu szopy stojącej najbliżej ul. Lwowskiej urządzono „**dom dróżnika kolejowego**” (il. 13), obsługującego strzeżony przejazd

60 W dzisiejszej topografii miasta był to fragment terenu kolejowego rozciągającego się między ul. gen. G. Orlicz-Dreszera a linią kolejową nr 72 do Hrubieszowa oraz między ul. Partyzantów a ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego. Ogólna powierzchnia terenu wynosiła 31 552 m², z których 3712 m² podlegało ewentualnemu wywłaszczeniu na rzecz kolei. Zob. APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Dział Techniczny, sygn. 574: Zwrot ziemi zabranej przez władze wojskowe i kolejowe, k. 8, 15-15v., 16-16v., 22.



Il. 13. Dom dróżnika kolejowego w obrębie ładowni Nowa Osada mieszczący się w przebudowanej szopie z okresu I wojny światowej. W tle zabudowania ul. Nowej (G. Orlicz-Dreszera) i ul. Lwowskiej (Partyzantów), autor N.N., ok. 1930 roku.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (nr zesp. 1178), seria 3: Urzędy, sygn. 118, fragment.



Il. 14. Ładownia Nowa Osada w Zamościu od strony północnej, po rozbiórce wiaduktu. Po prawej rampa, z lewej gospodarstwo kolejowe, w głębi gmach Banku Polskiego przy ul. Lwowskiej, autor N.N., około 1930 rok.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (nr zesp. 1178), seria 9: Komunikacja, gospodarka komunalna i mieszkaniowa, sygn. 36.

kolejowy⁶¹. Przy ładowni Nowa Osada do kolei należała również nieruchomość przy ul. Nowej 33 (gospodarstwo)⁶². W 1927 roku ze względu na bezpieczeństwo **rozebrano drewniany wiadukt** nad torami. Na rampie ładowni przeładowywano towary, głównie węgiel, materiały sypkie, sprzęt wojskowy oraz artykuły rolne (il. 14).

3) Ładownia Przedwórzec

W odległości około 1200 m od ładowni Nowa Osada⁶³, przy torze szlakowym linii Zawada – Włodzimierz znajdowała się **ładownia Przedwórzec**⁶⁴ (około 13,050 km). Urządzono tam krótką rampę, która służyła potrzebom znajdującej się nieopodal na terenach Szerokadli dużej cegielni Pawła Jabłońskiego, której wyrobisko sięgało do linii kolejowej. Ładowano tu cegłę na wagony, którymi dostarczano ją do odbiorców. W połowie lat 20. XX wieku ładowni Przedwórzec nie wykazywano wśród punktów handlowych zarządzanych przez Ministerstwo Dróg Żelaznych.

4) Kolejowy obszar ładunkowy

Od 1920 roku w centrum Zamościa funkcjonował kolejowy obszar ładunkowy zlokalizowany między ulicami Lwowską i Kolejową⁶⁵. Ze względu na brak możliwości organizacji terenów przemysłowo-składowych w obrębie Starego Miasta wykorzystywano na ten cel należące do magistratu tereny poforteczne za Bramą Lwowską Nową⁶⁶. Były one dobrze skomunikowane z miastem, ponieważ sąsiadowały z ul. Lwowską oraz linią kolejową Zawada – Włodzimierz, co pozwoliło niewielkimi nakładami na realizację bocznic do poszczególnych działek.

Jako pierwsza powstała w 1919 roku **bocznic**a do siedziby **Elektrowni Miejskiej** mieszczącej się w adaptowanym na ten cel budynku Bramy Lwowskiej Nowej. Elektronię uruchomiono 13 grudnia 1919 roku i w kolejnych latach unowocześniano, jednak z uwagi na ograniczone możliwości rozbudowy maszynowni zdecydowano o relokacji zakładu na działkę miejską nad Łabuńką. Bocznic a długości ogólnej około 200 m.b. wychodziła pierwotnie z toru szlakowego linii Zawada – Włodzimierz. Po przeniesieniu elektrowni do nowej siedziby nad Łabuńką bocznic a obsługiwała również nieruchomość

61 APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (nr zesp. 510), seria 8: spis zdawczo-odbiorczy nr 2-2013: Szkice polowe Zamościa 1920-1938, sygn. 72: Szkic polowy 69, skala 1:1000, 1921.

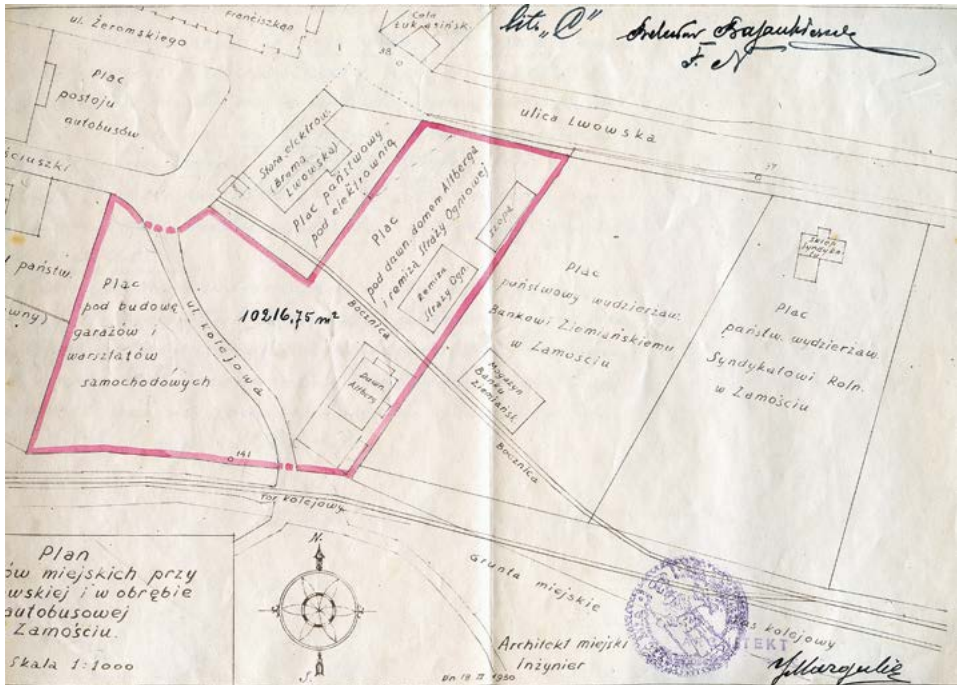
62 Gospodarstwo znajdowało się w miejscu dzisiejszego parkingu nieopodal wiaduktu przy ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego.

63 Ładownia znajdowała się prawdopodobnie w rejonie reliktu ul. Pawłówka na osiedlu Zakole.

64 Zob. linia Zawada – Włodzimierz na *Specjalnej Mapie Kolejowej Polski z wyszczególnieniem wszystkich linii kolejowych szerokotorowych, dwutorowych, jednotorowych oraz wszystkich bez wyjątku stacji*, 1:1500000, Zakład Kartograficzny W. Górczewski – Warszawa, nakład Fr. Karpowicz, Warszawa ok. 1921.

65 Obecnie obszar między ulicami Partyzantów, Okopową i pl. Wolności, zajmowany m.in. przez parking miejski.

66 Do około 1820 roku funkcjonowało na tym terenie Przedmieście Lwowskie z Rynkiem Świętokrzyskim.



Il. 15. Tereny przemysłowo-składowe w rejonie Bramy Lwowskiej Nowej i ul. Lwowskiej (obecnie Partyzantów) w Zamościu, 1930 rok.

Źródło: APZ, Hipoteka miasta Zamościa i powiatu zamojskiego 1826-1967 (nr zesp. 102), seria 2: Część II, sygn. 201: Księga hipoteczna miasta Zamościa Nr 507 [Nieruchomość w Zamościu przy ul. Lwowskiej/obecnie Partyzantów] właściciele: Gmina Miasta Zamość, Skarb Państwa, 1930-1934, s. 2: Plan placów miejskich przy ulicy Lwowskiej i w obrębie stacji autobusowej w Zamościu, 1:1000, autor: inż. Jakub Margulies (architekt miejski), 18 II 1930 roku.

należącą do spadkobierców Mojżesza Altberga, gdzie mieściła się m.in. **remiza straży ogniowej**⁶⁷. Na sąsiedniej działce wybudowano równoległe do bocznic **magazyn Banku Ziemiańskiego**⁶⁸, od 1937 roku należący do Powiatowej Spółdzielni Rolniczo-Handlowej „Sноп”. Na drewnianej rampie dokonywano wyładunków bezpośrednio z wagonów do budynku. Bocznic obsługiwała również **teren składowy** Syndykatu Rolniczego w Zamościu (późniejszego Lubelskiego Syndykatu Rolniczego) przy ul. Lwowskiej 8, gdzie znajdowały się siedziba przedsiębiorstwa, dwa magazyny i zbiorniki na paliwo⁶⁹ (il. 15).

67 Murowany budynek dawnej ujeżdżalni i stajni kozackiej ul. Lwowska 4 (obecnie ul. Partyzantów 4) został rozebrany około 2010 roku.

68 Obecnie Gościniec „Kancelarz”, ul. Partyzantów 6.

69 APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952, seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Dział Techniczny, sygn. 596: Stacja benzynowa w Zamościu, 1926-1932, s. 11, 12.



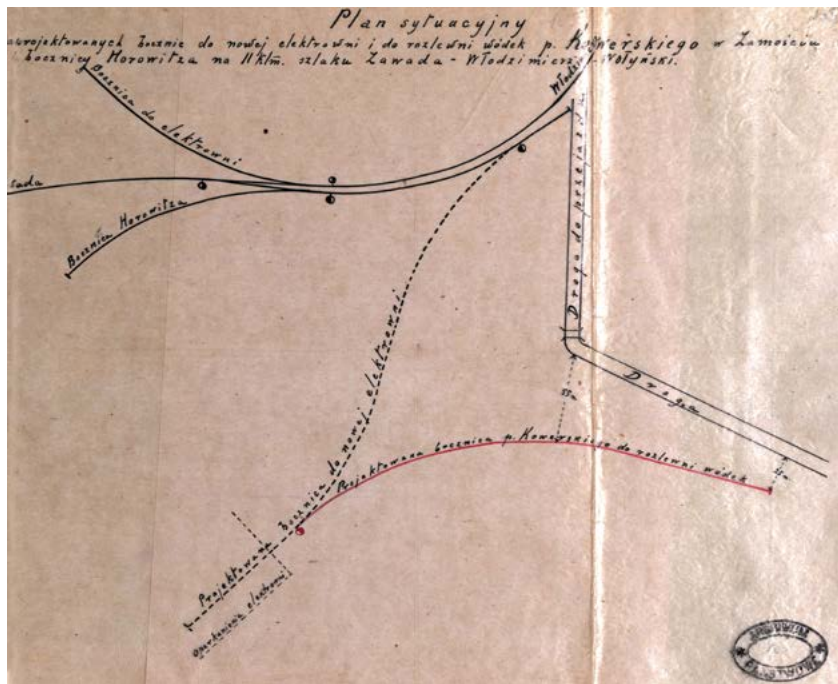
Il. 16. Bocznica na działce firmy „Ziarno i Światło” przy ul. Kolejowej 7 w Zamościu. W głębi budynek Przedszkola św. Franciszka oraz nadszaniec południowy, autor N.N., około 1935 rok.

Źródło: APZ, Zbiór fotografii 1880-2001, seria 9: Komunikacja, gospodarka komunalna i mieszkaniowa, sygn. 34.



Il. 17. Budynek nowej Elektrowni Miejskiej w Zamościu, około 1930 rok.

Źródło: Zamość. Elektrownia, pocztówka fotograficzna, nakł. I.M. Kestenberga, około 1930 rok.



Il. 18. Plan sytuacyjny doprowadzenia projektowanej bocznicę do browaru i fabryki wódek Stanisława Kowerskiego w Zamościu przy Starej Drodze, autor: inż. Stocki, 1924 rok.

Źródło: APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 165: W sprawie Elektrowni Miejskiej, 1920-1929, s. 133.

Około 1920 roku **bocznicę** doprowadzono na działkę firmy „Ziarno i Światło” (il. 16) znajdującej się przy ul. Kolejowej 7 i zajmującej się sprzedażą paliw (m.in. węgla, koksu i benzyny). Na potrzeby rozładunku wagonów na bocznicę wykorzystano rampę nieużywanej austriackiej ładowni. Była to ślepa bocznicą o długości 300 m zaczynająca się przy rampie przy ul. Kolejowej i prowadząca łukiem na teren firmy „Ziarno i Światło”. Połączenie bocznicę z torem szlakowym linii Zawada – Włodzimierz zapewniał rozjazd umożliwiający ruch składów w/z kierunku stacji Zamość.

W związku z projektem budowy nowej siedziby Elektrowni Miejskiej (1924-1926, oddana do użytku w 1928 roku) (il. 17) w pobliżu Łabuńki **zaplanowano doprowadzenie bocznicę zakładowej** wybiegającej od istniejącej ślepej bocznicę do firmy „Ziarno i Światło”. Inwestycja miała ożywić słabo zainwestowaną część miasta, przyczyniając się do wzrostu wartości okolicznych działek. Zamojski przemysłowiec Stanisław Kowerski zwrócił się 17 sierpnia 1923 roku do magistratu o wyrażenie zgody na poprowadzenie od planowanej bocznicę do elektrowni **nowej bocznicę do browaru oraz fabryki wódek**

znajdujących się przy Starej Drodze i będących własnością jego żony⁷⁰. W tym celu kolejowy inż. Stocki nakreślił plan przebiegu bocznicy (il. 18). Magistrat miasta Zamościa 6 czerwca 1924 roku odmówił jednak Kowerskiemu ze względu na brak możliwości realizacji bocznicy do elektrowni⁷¹.

Budowę planowanej 250-metrowej bocznicy do Elektrowni Miejskiej przeprowadzono w latach 30. XX wieku, zaczynając od podtorza. Z powodu warunków terenowych urządzono wysoki nasyp, na którym nie położono toru. Bocznicą pozostawała nieużywana, co utrudniało skomunikowanie ze Starym Miastem zabudowy znajdującej się w rejonie elektrowni. Spośród inwestycji wykonanych przez Zarząd Miejski w okresie 1934/1935 przekopano (wybrano 228 m³ ziemi) nieużytkowany nasyp projektowanej bocznicy do Elektrowni Miejskiej w celu ułatwienia dojazdu do centrum mieszkańcom ul. Koźmiana⁷². W tym czasie firma „Czerski & Jakimowicz”, planująca w sąsiedztwie budowę fabryki mebli, zgłaszała chęć korzystania z bocznicy do elektrowni, deklarując partycypowanie w kosztach konserwacji toru⁷³. Toru bocznicy do Elektrowni Miejskiej nie ułożono najprawdopodobniej do wybuchu II wojny światowej.

5) Zabudowa kolejowa

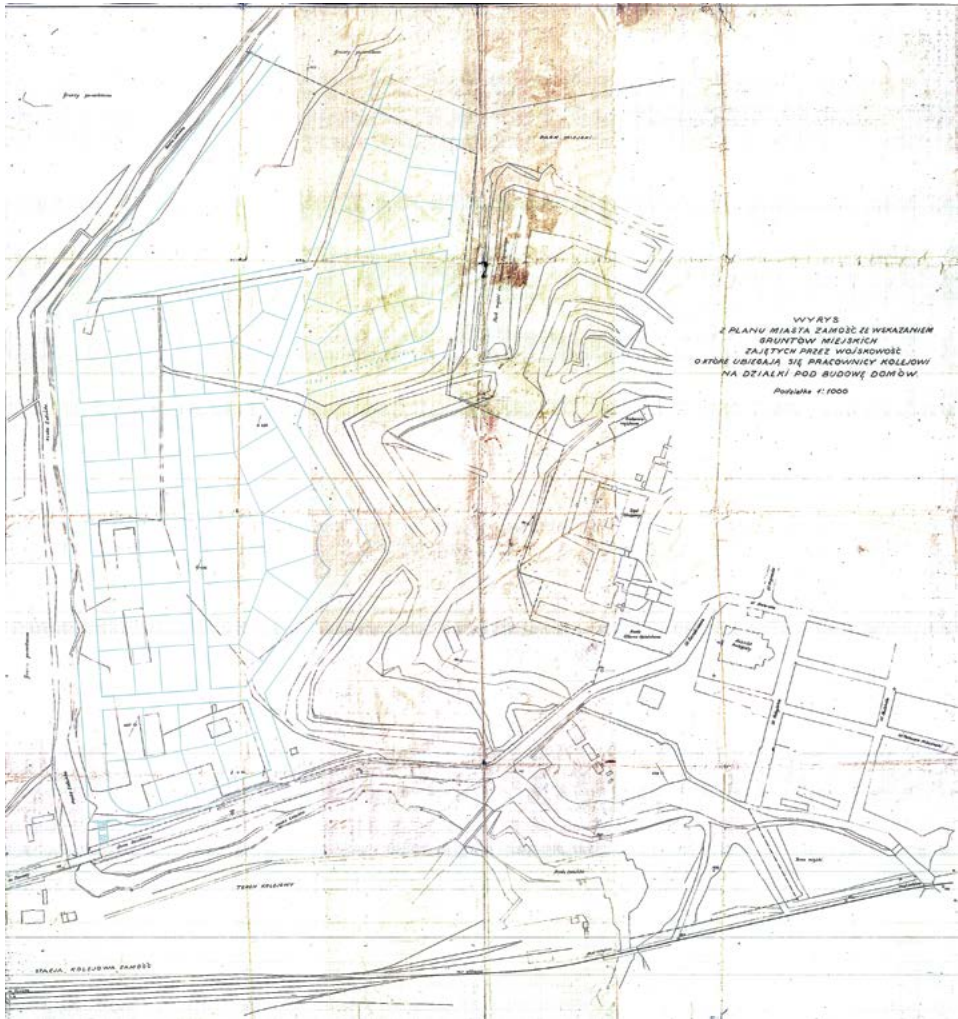
Pojawienie się w okresie I wojny światowej pracowników kolei wstrząsnęło strukturą społeczno-zawodową Zamościa, ponieważ dotąd ta grupa zawodowa nie występowała wśród mieszkańców miasta. Na pierwszy plan wysunęła się potrzeba zapewnienia mieszkań dla kolejarzy. Przy stacji kolejowej Austriacy wystawili drewniane zabudowania mające charakter tymczasowy. Zajmowano również budynki poforteczne leżące w pobliżu linii kolejowej, np. dawne wartownie. W 1920 roku na terenie stacji zrealizowano dwie kamienice mieszkalne, które nie zaspokajały rosnących potrzeb mieszkaniowych. Z tego powodu władze kolejowe podjęły kroki budowy w pobliżu stacji **osiedla dla kolejarzy** (il. 19). Magistrat zamierzał przeznaczyć na inwestycję wojskowy folwark na Podgroblu. Na planie nieforemnego trapezu architekt Kazimierz Zaremba wytyczył 78 działek pomiędzy 8 ulicami: Al. Marszałkowskie, Bajka, Bulwar Wolności, gen. Fabrycego, Niecała, Rzeczna, Topiel, Zjazd. Ostatecznie osiedla dla kolejarzy nie udało się zrealizować ze względu na brak zgody władz wojskowych na przekazanie działek miastu.

70 Obecnie ul. Żdanowska 12. Browar z Zamojską Fabryką Wódek Stanisława Kowerskiego został przez Kowerskich odstąpiony franciszkanom na klasztor.

71 APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 165: *W sprawie Elektrowni Miejskiej*, 1920-1929, s. 130-132.

72 APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952, seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Dział Techniczny, sygn. 565: Sprawozdanie z inwestycji miejskich, 1934-1940, s. 7.

73 APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952, seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Dział Techniczny, sygn. 573: *W sprawie parcelacji gruntów miejskich przy ul. Sienkiewicza*, 1931, s. 109, 119-122.



Il. 19. Plan osiedla kolejowego na terenie Podgrobla w Zamościu, 1:1000, autor: Kazimierz Zaremba, około 1920 rok.

Źródło: APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (nr zesp. 510), seria 4: Spis zdawczo-odbiorczy nr 1-2010, sygn. 5.

Rekonstrukcja: Kazimierz Chmiel.

W związku z parcelacją terenów miejskich wokół Starego Miasta pod zabudowę mieszkalną Związek Zawodowy Pracowników Kolei wnioskuje do magistratu o sprzedaż dwóch działek⁷⁴ na Popówce w celu budowy **Domu Ludowego Pracowników Kolei**. W placówce oświatowo-kulturalnej miała się znajdować ogólnodostępna biblioteka

74 Obecne budynki przy ul. H. Sienkiewicza 2 i 4.

z czytelnia, sala zebrań oraz kino. Ze względu na problemy finansowe kolej zaplanowała zakup jednej działki z możliwością sfinalizowania zakupu drugiej działki na korzystnych warunkach oraz zniesienia obowiązku realizacji budynku w wymaganym terminie. Zarząd Miejski odrzucił petycję kolejarzy, jednak deklarował sprzedaż obydwu działek na korzystnych warunkach. Kolej domagała się odroczenia terminu płatności, deklarując zakup trzeciej działki⁷⁵ ze względu na niewystarczającą powierzchnię pozostałych działek. W 1922 roku Związek Zawodowy Pracowników Kolei zwrócił się do wojska o dzierżawę 20 ha gruntów na południe od linii kolejowej i na wschód od dawnego folwarku Janowice Małe w celu budowy osiedla dla kolejarzy. Władze wojskowe zadeklarowały przekazanie jedynie 7 ha gruntów położonych na południowy wschód od Starego Miasta⁷⁶.



Il. 20. Teren majątku Karolówka rozparcelowany pod budowę osiedla „Górny Śląsk” dla pracowników kolei, autor: Stanisław Kaczyński, 1938 rok.

Źródło: APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952, seria 3: 1944-1950, seria 3.6: Referat Techniczny, sygn. 216: Akta kolaudacyjne remontu kamienic zabytkowych w dzielnicy Staromiejskiej w Zamościu, 1944-1950, s. 26.

75 Obecnie ul. F. Chopina 3/3A.

76 APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952, seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 160: O zamianie gruntów podmiejskich na cele wojskowe, 1922-1923, s. 23.

Po włączeniu w 1934 roku majątku Karolówka do Zamościa poddano parcelacji część gruntów. Spółdzielnia Mieszkaniowa Robotników Kolejowych rozpoczęła realizację osiedla „Górny Śląsk” (il. 20) dla pracowników kolei. Osiedle kolejowe rozplanowano między folwarkiem a ul. Szczepreską. Wytyczono prostopadłe do ul. Śląskiej, równoległe względem siebie ulice: R. Traugutta, S. Moniuszki, J. Matejki oraz ulicę bez nazwy⁷⁷, a także dwie przecznice łączące skrajne ulice. Wytyczono 164 działki, na których do wybuchu II wojny światowej wystawiono łącznie 21 domów⁷⁸.

6) Plany budowy linii kolejowych

Linia kolejowa Zawada – Włodzimierz tworzyła sztuczny podział Zamościa, oddzielając centrum miasta od przedmieścia Nowa Osada, podobnie jak robiły to obwody strategiczne w okresie XIX-wiecznej twierdzy⁷⁹. Sprawę konfliktowego przebiegu linii kolejowej przez obszar Starego Miasta podnieśli w latach 30. pracownicy Zakładu Architektury Polskiej Politechniki Warszawskiej, dr inż. Jan Zachwatowicz i dr Stanisław Herbst, sporządzający studium dziejów fortyfikacji Zamościa. Postulowali przetrasowanie linii kolejowej na południe od fortyfikacji oraz poprowadzenie toru wkopem pod ul. Lwowską. Koncepcję tę powielono w założeniach planu zagospodarowania przestrzennego Zamościa z 1939 roku, dodając projekt połączonego dworca autobusowego i przystanku kolejowego na miejscu ładowni Nowa Osada⁸⁰.

Po odzyskaniu niepodległości pojawił się **projekt realizacji dwutorowej magistrali kolejowej łączącej Gdańsk z Odessą** przez Mławę, Warszawę, Lublin i Lwów. Magistrala miała stanowić ważny transeuropejski korytarz transportowy, dlatego władze Zamościa czyniły starania, aby miasto znalazło się na ważnym szlaku. W konflikcie z interesem miasta stanęła Ordynacja Zamojska. Zamoyscy lobbowali krótszą trasę od Lublina przez Bychawę, Szczepreszyn, Zwierzyniec do Lwowa, pozostawiając Zamość na uboczu⁸¹.

Z ramienia władz Zamościa członkiem komisji budowy magistrali Gdańsk – Odessa został radny Józef Terlecki. W 1919 roku Terlecki odbył służbową podróż do Lwowa i Warszawy, lobbując o poparcie projektu wśród przedstawicieli czołowych urzędów

77 Obecnie ul. M. Kopernika.

78 B. Sroczyńska, J. Szponar, *Studium historyczno-urbanistyczne przedmieść Zamościa opracowane na zlecenie Wydziału Gospodarki Terenowej Urzędu Miejskiego w Zamościu*, Zamość 1984, mps, s. 127-128.

79 I. Dexler, *Zamość, jako ośrodek komunikacji*, s. 32.

80 APZ, Biuro Planowania Przestrzennego w Zamościu 1939-1999 (nr zesp. 1162), seria 5: Spis zdawczo-odbiorczy nr 5-2006, sygn. 56: Zamość. Szkicowy projekt planu zagospodarowania, plansza 15, 1:10000, wyk. W. Wiczorkiewicz, J. Zachwatowicz, 1939; S. Herbst, J. Zachwatowicz, *Twierdza Zamość*, s. 127; tenże., *O projekcie planu zagospodarowania przestrzennego Zamościa z 1939 r. (wspomnienie)*, w: *Zamość miasto idealne*, red. J. Kowalczyk, Lublin 1980, s. 174.

81 APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952, seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Dział Techniczny, sygn. 592: Kolej Gdańsk – Odessa, 1919-1920, k. 1, 9.

i instytucji. Postulowano, aby linia kolejowa prowadziła przez Bełzec, Tomaszów, Zamość, Ujazdów i Świdnik zamiast trasy przez Zwierzyniec i Szczebrzeszyn. Ministerstwo Kolei Żelaznych argumentowało, że trasa przez Zamość jest bardziej kosztochłonna z powodu urozmaiconego fizjograficznie terenu, jednak deklarowało przeznaczyć środki na wykonanie studium i ewentualne rozpoczęcie prac⁸². W sprawę budowy linii zaangażował się również przemysłowiec Stanisław Kowerski, który monitorował bieg wydarzeń z Warszawy. Sprawa budowy kolei przez Zamość toczyła się nie pomyśli miasta, ponieważ Ordynacja Zamojska oraz inne zainteresowane inwestycją podmioty wykazywały większą determinację. Pojawił się nawet projekt poprowadzenia magistrali Gdańsk – Odessa z pominięciem Lublina, co spowodowałoby klęskę całego przedsięwzięcia⁸³.

W styczniu 1920 roku Zarząd Miejski poparł memoriał wystosowany przez władze Lwowa⁸⁴, w którym zawarto budowę odcinka magistrali kolejowej łączącej Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym od Lwowa przez Tomaszów, Zamość, Ujazdów, Świdnik do Lublina. Podkreślano korzyści, jakie niosłoby przetrasowanie linii przez Zamość będącą głównym ośrodkiem gospodarczym i usługowym dla ościennych powiatów. Deklarowano wspólne sfinansowanie studium wykonalności odcinka. Władze Zamościa zapewniały pokrycie kosztów budowy trudniejszego wariantu w kwocie 10 mln koron. Ministerstwo przyjęło do wiadomości te deklaracje oraz przystępowało do porównania obu wariantów przebiegu trasy. Do sprawy zaangażowano posła Macieja Rataja oraz dowództwo garnizonu zamojskiego⁸⁵.

Realizacja magistrali stwarzała dla Zamościa możliwości awansu do roli ważnego węzła szlaku. W Zamościu linia kolejowa Gdańsk – Odessa miała krzyżować się z równie ważnym **planowanym szlakiem łączącym Zagłębie Dąbrowskie z Wołyniem i Zagłębiem Donieckim**. Zadaniem nowej dwutorowej linii kolejowej było zaopatrywanie w surowce Centralnego Okręgu Przemysłowego, którego lokalizację zaplanowano w dorzeczu Wisły i Sanu. Głównym towarem przewozowym był węgiel, który dzięki kolei docierałby do Zagłębia Staropolskiego, południowej części województwa lubelskiego oraz Wołynia. Powrotną drogą z Zagłębia Donieckiego planowano transportować rudę żelaza oraz inne surowce. Przebieg linii kolejowej miał się przyczynić do rozwoju słabo skomunikowanego obszaru pogranicza dawnego zaboru austriackiego i rosyjskiego.

W 1922 roku zaplanowano budowę linii kolejowej Zagłębie Dąbrowskie – Miechów – Sandomierz – Rozwadów – Zamość – Hrubieszów z możliwością przedłużenia do Łucka i Równego. Trasę nieznacznie skorygowano, ponieważ w marcu 1923 roku Ministerstwo Kolei Żelaznych rozpoczęło przedwstępne studia nad poprowadzeniem magistrali

82 Tamże, k. 2, 4, 5.

83 Tamże, k. 8.

84 Tamże, k. 16-18.

85 Tamże, k. 9, 9v., 10, 11, 13, 23, 25; tamże, sygn. 593, k. 4.

Zagłębie Dąbrowskie – Busko – Tarnobrzeg – Zamość – Włodzimierz⁸⁶. W maju tzw. Komitet nowobudujących się kolei przy Państwowej Radzie Kolejowej **zatwierdził realizację Kolei Wschodnio-Śląskiej: Zagłębie – Busko – Szczebrzeszyn – Zamość – Włodzimierz – Kiwerce**, służącej do transportu węgla i innych surowców niezbędnych do gospodarczego rozwoju kraju. Magistrala wykorzystywała po korekcie istniejący ciąg trasy kolejowej Szczebrzeszyn – Zawada – Zamość – Włodzimierz. Projekt Kolei Wschodnio-Śląskiej przygotowała londyńska firma Armstrong Whitworth & Cie w kooperacji z Polskim Towarzystwem Budowlanem we Lwowie. Inwestycja nie otrzymała jednak stosownych gwarancji rządu, co przekreśliło jej realizację. Zarządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej wydano w 1925 roku koncesję na budowę i eksploatację linii kolejowej z Zagłębia Dąbrowskiego przez Pińczów i Busko do Zwierzyńca, skąd przez Szczebrzeszyn, Zamość i Włodzimierz miała prowadzić do Zagłębia Donieckiego. Również i ta inwestycja nie doczekała się realizacji przed wybuchem II wojny światowej⁸⁷.

Poza wspomnianymi trasami z Zamościa miała brać początek **nowa dwutorowa linia kolejowa do Chełma**. Połączenie uzupełniało kierunkowo znaczenie projektowanego węzła, ponieważ stanowiło najkrótszą drogę łączącą Lwów z Brześciem, Białymstokiem i Wilnem⁸⁸.

Zakończenie

Pierwszy okres 1915-1939 funkcjonowania kolei w Zamościu, mimo że krótki, obfitował w wiele istotnych wydarzeń, po których pozostały ślady i pamiątki. Niestety, ubywa ich z każdym rokiem. Pomijana w promowaniu Zamościa tematyka kolejowa umożliwia poznanie miasta z nieznannej dotąd perspektywy, podnosząc jego atrakcyjność m.in. w zakresie turystyki alternatywnej. Wzorem promocji innych miast potencjał kolejowy Zamościa można z powodzeniem i należy wykorzystać w aspekcie kulturowym, tworząc nowe, „alternatywne” trasy turystyczne po Padwie Północy. Niniejszy artykuł rozpoczyna cykl analizy potencjału turystycznego Zamościa opartego na turystyce kolejowej.

86 Do władz Zamościa wpłynęło pismo w sprawie przedwstępnych prac studialnych na odcinku Stopnice – Padew – Zamość. Zob. APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952, seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 11: Okólniki Starostwa, 1922, s. 125.

87 Pod koniec lat 70. XX wieku projekty te wykorzystano przy budowie Linii Hutniczo-Siarkowej, obecnej Linii Hutniczej Szerokotorowej. Zob. APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Dział Techniczny, sygn. 592: Kolej Gdańsk – Odessa, 1919-1920, k. 17v.; I. Dexler, *Zamość jako ośrodek komunikacji*, s. 32; T. Ciemnoczułowski, *Szerokim torem LHS*, Łódź 2009, s. 16-17.

88 I. Dexler, *Zamość jako ośrodek komunikacji*, s. 32.

Charakterystykę dwóch następujących okresów 1940-1944 oraz 1945-2023 zwieńczy projekt trasy turystycznej śladami kolei w Zamościu.

Bibliografia

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Państwowe w Zamościu

- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 1: 1810-1915, sygn. 316: O prodaże 1 diesiatiny 49 kwadr sażeń ziemi iz ugodij Zamotskoj gorodskoj kassy pod postrojku jewrej-skiej bolnicy, 1910-1912, s. 91: Sytuacjonnyj plan goroda Zamostia s pokazaniem predpologa-jemoj Zamienny uczastrkow pod postrojku Jewrejsoj Bolnicy na 20 krawatiej, 1912.
- 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. 11: Okólniki Starostwa, 1922.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 13: Okólniki Starostwa, 1916-1924.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 26: Różne ogłoszenia, 1920.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 165: W sprawie Elektrowni Miejskiej, 1920-1929.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 204: Statystyka, 1924.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.1: Wydział Ogólny, sygn. 640: Wykaz domów miasta Zamościa, 1935-1939.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Wydział Techniczny, sygn. 565: Sprawozdanie z inwestycji miejskich, 1934-1940.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 2: 1915-1939, seria 2.3: Wydział Techniczny, sygn. 573: W sprawie parcelacji gruntów miejskich przy ul. Sienkiewicza, 1931.
- 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 2: 1915-1939, seria 2.3: Wydział Techniczny, sygn. 593: W sprawie budowy linii kolejowej Lublin – Bełżec, 1920-1924.
- APZ, Akta m. Zamościa 1580-1952 (nr zesp. 25), seria 3: 1944-1950, sygn. 216: Akta kołaudacyjne remontu kamienic zabytkowych w dzielnicy Staromiejskiej w Zamościu, 1944-1950.
- 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 Wieprzcem. Nadał temu miastu prawo magdeburskie oraz obowiązki i przywileje mieszkańcom.
- APZ, Biuro Planowania Przestrzennego w Zamościu 1939-1999 (zesp. nr 1162), seria 5: Spis zdawczo-odbiorczy nr 5-2006, sygn. 56: Zamość. *Szkicowy projekt planu zagospodarowania*, plansza 15, 1:10000, wyk. W. Wieczorkiewicz, J. Zachwatowicz, 1939.
- APZ, Hipoteka miasta Zamościa i powiatu zamojskiego 1826-1967 (nr zesp. 102), seria 2: Część II, sygn. 201: Księga hipoteczna miasta Zamościa Nr 507 [Nieruchomość w Zamościu przy ul. Lwowskiej/obecnie Partyzantów] właściciele: Gmina Miasta Zamość, Skarb Państwa, 1930-1934.
- APZ, Zbiór pocztówek Zamościa i okolicy 1890-1986 (zesp. nr 366), seria 7: Spis roboczy nr 1-2023, sygn. 3.
- APZ, Zbiór pocztówek Zamościa i okolicy 1890-1986 (nr zesp. 366), seria 7: Spis roboczy nr 1-2023, sygn. 5, nr kat. 282.
- 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 r.
- APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (zesp. nr 510), seria 4: Spis zdawczo-odbiorczy nr 1-2010, sygn. 55.
- APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (zesp. nr 510), seria 8: Spis zdawczo-odbiorczy nr 2-2013: Szkice polowe Zamościa 1920-1938, sygn. 89: Szkic połowy 92, skala 1:1000, 1923.
- APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (zesp. nr 510), seria 8: Spis zdawczo-odbiorczy nr 2-2013: Szkice polowe Zamościa 1920-1938, sygn. 82: Szkic połowy 80, skala 1:1000, 1923.
- APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (zesp. nr 510), seria 8: Spis zdawczo-odbiorczy nr 2-2013: Szkice polowe Zamościa 1920-1938, sygn. 83: Szkic połowy 81, skala 1:1000, 1923.
- APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (zesp. nr 510), seria 8: Spis zdawczo-odbiorczy nr 2-2013: Szkice polowe Zamościa 1920-1938, sygn. 84: Szkic połowy 82, skala 1:750, 1921.
- APZ, Zbiór kartograficzny 1578-2015 (zesp. nr 510), seria 8: Spis zdawczo-odbiorczy nr 2-2013: Szkice polowe Zamościa 1920-1938, sygn. 90: Szkic połowy 93, skala 1:1000, 1923.
- APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (zesp. nr 1178), seria 3: Urzędy, sygn. 118.
- APZ, Zbiór fotografii 1880-2001 (zesp. nr 1178), seria 9: Komunikacja, gospodarka komunalna i mieszkaniowe, sygn. 8, 33, 34, 36.
- 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.

Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie – Delegatura w Zamościu

AWUOZwL, DwZ, Fotokopie – koperta nr 1.

AWUOZwL, DwZ, Sroczyńska B., Szponar J., *Studium historyczno-urbanistyczne przedmieść Zamościa opracowane na zlecenie Wydziału Gospodarki Terenowej Urzędu Miejskiego w Zamościu*, Zamość 1984, mps.

Österreichisches Staatsarchiv Wien

ÖstA, Kriegersarchiv, GIk 161-10: Situationskizze der Stadt Zamość samt Lubliner Vorstadt und Nowa Osada.

ÖstA, Kriegersarchiv, KA BS I WK Fronten Polen, 3188.

ÖstA, Kriegersarchiv, KA BS I WK Fronten Polen, 3189.

Zbiory prywatne Wiesława Smyka

ŹRÓDŁA DRUKOWANE

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.

Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych. Rok 1922, Warszawa 1922.

Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych. Rok 1923, Warszawa 1923.

Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych. Rok 1924, Warszawa 1924.

Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych. Rok 1925, Warszawa 1925.

Rozkład jazdy pociągów wszystkich Państwowych Dróg Żelaznych byleż: Galicji, Królestwa Kongresowego, Księstwa Poznańskiego, Śląska Cieszyńskiego oraz kolejek podjazdowych z uwzględnieniem ostatnich zmian, Warszawa 1919.

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

Specjalna Mapa Kolejowa Polski z wyszczególnieniem wszystkich linii kolejowych szerokotorowych, dwutorowych, jednotorowych oraz wszystkich bez wyjątku stacyj, 1:1500000, Zakład Kartograficzny W. Górczewski – Warszawa, nakład Fr. Karpowicz, Warszawa ok. 1921.

Urzędowy rozkład jazdy i lotów. Jesień 1936 r., Warszawa 1936.

Urzędowy rozkład jazdy i lotów ważny od 15 maja 1938 r. do 1 października 1938 r., Warszawa 1938.

Urzędowy rozkład jazdy ważny od 15 maja do 7 października 1939 r., Warszawa 1939.

Urzędowy rozkład jazdy i lotów z załącznikiem ważny od 15 maja 1934 r., Warszawa 1934.

Urzędowy rozkład jazdy i lotów z załącznikiem ważny od 15 maja do 1 września 1935 r., Warszawa 1935.

Urzędowy rozkład jazdy i lotów ważny od 22 maja 1937 r. do 5 września 1937 r., Warszawa 1937.

Urzędowy rozkład jazdy na okres letni r. 1926, Warszawa 1926.

Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1927 r., Warszawa 1927.

- Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1928 r.*, Warszawa 1928.
Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1929 r., Warszawa 1929.
Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1930 r., Warszawa 1930.
Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1931 r., Warszawa 1931.
Urzędowy rozkład jazdy od 15 maja 1933 r., Warszawa 1933.
Urzędowy rozkład jazdy od 22 maja 1932 r., Warszawa 1932.
Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1926 r., Warszawa 1926.
Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1927 r., Warszawa 1927.
Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1928 r., Warszawa 1928.
Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1929 r., Warszawa 1929.
Urzędowy rozkład jazdy ważny od 1 października 1930 r., Warszawa 1930.

AKTY NORMATYWNE

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789.

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., *Wojskowa 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.
Ciemnoczułowski T., *Szerokim torem LHS*, Łódź 2009.
Czubarą 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.
Czubarą 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 uzupeł. i poszerz., Zamość 2005, s. 203-210.
Czubarą K., *Kozacy pod Zamościem*, w: tegoż, *Dawniej w Zamościu. O skarbach, duchach i czartach, sławnych generałach, poetach, wizytach dostojnych gości, wielkich balach, pojedynkach i kurtyzanach*, wyd. 2 uzupeł. i poszerz., Zamość 2005, s. 65-67.
Czubarą K., *Marszałek wystuchał mszy*, w: tegoż, *Dawniej w Zamościu. O skarbach, duchach i czartach, sławnych generałach, poetach, wizytach dostojnych gości, wielkich balach, pojedynkach i kurtyzanach*, wyd. 2 uzupeł. i poszerz., Zamość 2005, s. 60-65.
Drexler I., *Zamość jako ośrodek komunikacji*, „Teką Zamojską”, 1921, nr 1-2, s. 29-32.
Dylewski A., *Historia polskich kolei*, Warszawa 2021.
„Gazeta Warszawska”, 1858, nr 141.
Hawlana J., *Turystyka kolejowa – pociągi luksusowe, cz. 1: Początki elitarnego turystyki kolejowej na poszczególnych kontynentach świata*, „Technika Transportu Szybowego”, 20 (2013), nr 12, s. 32-38.

- Herbst S., Zachwatowicz J., *Twierdza Zamość*, Warszawa 1936 (Architectura Militaris, t. 1).
- Huss R., *Garnizon zamojski wczoraj i dziś (1618-1998)*, Zamość 2003.
- Kawalla-Lulewicz I., „Pociągi popularne” jako forma turystyki kolejowej w dwudziestolecu 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.
- 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 Cracovensium”, seria „Studia Geographica”, 15 (2020), s. 180-200.
- Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., *Koleje*, Warszawa 2008.
- Maleszyk R., *Austriackie inwestycje kolejowe na Zamojszczyźnie w latach 1915-1918*, „Archiwariusz Zamojski”, 14 (2015), s. 65-72.
- Maleszyk R., *Organizacja austriackich władz wojskowych na Zamojszczyźnie w latach 1915-1918*, „Archiwariusz Zamojski”, 13 (2014), s. 41-54.
- 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.
- Przegon W., Żygawski J., *Kartograficzne zamostiana*, Kraków-Zamość 2018.
- 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.
- Zachwatowicz J., *O projekcie planu zagospodarowania przestrzennego Zamościa z 1939 r. (wspomnienie)*, w: *Zamość miasto idealne*, red. J. Kowalczyk, Lublin 1980, s. 169-177.
- Żygawski J., *Niezrealizowane projekty śródmieścia Zamościa w XIX i XX wieku na podstawie archiwalnych opracowań kartograficznych i planistycznych*, „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury PAN Oddział w Krakowie”, 18 (2015), s. 135-155.
- Żygawski J., *Struktura przestrzenna Zamościa na podstawie planów miasta z XIX i XX wieku*, „Archiwariusz Zamojski”, 9 (2010), s. 15-36.

NETOGRAFIA

- Fotoalbum eines Angehörigen der Militär Eisenbahn Direktion 6 (Brest-Litowsk) – aukcja internetowa, https://www.ebay.de/itm/133698591965?_trkparms=amclksrc%3DITM%26aid%3D11110025%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].
- Trawniki – wieś nad Wieprzem*, <http://www.trawniki.hg.pl> [dostęp: 19.11.2023].
- KubaB, *Wąskie tory Ordynacji Zamojskiej*, 26.03.2014 r., <https://lubelskakolej.net/wp2020/waskie-tory-ordynacji-zamojskiej/> [dostęp: 11.09.2023].
- Milewski D., *Woloszczynna i Multany, czyli o zmienności nazw ku utraپieniu historyków*, w: *Pasaż Wiedzy Muzeum Pałacu Króla Jana III Sobieskiego w Wilanowie*, https://www.wilanow-palac.pl/woloszczynna_i_multany_czyli_o_zmiennosci_nazw_ku_utrapieniu_historykow.html [dostęp: 11.10.2023].
- Sojda B., *100 lat planowania*, <https://lubelskakolej.net/wp2020/> [dostęp: 20.11.2023].
- Szczuryk vel Szczerba J., *Historia kolei w Zamościu*, oprac. P. Rydzewski, http://www.roztocze.horyniec.net/Roztocze/Fh09/kolej_w_zamosciu.htm [dostęp: 20.07.2010].
- Zamosc, Straßenbrücke, <https://www.archivinformationssystem.at/bild.aspx?VEID=2229753&DEID=10&SQNZNR=1> [dostęp: 19.09.2023].
- Zamosc, Stationsgebäude im Bau, sygn. AT-OeStA/KA BS I WK Fronten Polen, 3189, <https://www.archivinformationssystem.at/bild.aspx?VEID=2229754&DEID=10&SQNZNR=1> [dostęp: 19.09.2023].
- Zętar J., Popiel-Popielec J., Oś Ł. 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].