

## Kolej normalnotorowa<sup>1</sup> 1915 – 1916.

Trasa: Rejowiec – Bzite – Wincentów - Krasnystaw – Izbica - Zamość – Bełzec

Od czasów postępu cywilizacyjnego, każde odkrycie, wynalazek nim trafił do powszechnego użytku był rozpatrywany pod kątem ewentualnej przydatności do celów militarnych. Tak też się stało i z genialnym wynalazkiem George Stephensona - koleją<sup>2</sup>. Na Kongresie Wiedeńskim zwycięska koalicja antynapoleońska od września 1814r do 9 czerwca 1815r porządkowała swoje roszczenia terytorialne po latach wojen z cesarzem Napoleonem. Pomimo ogólnej euforii, ogromnej liczby balów i biesiad towarzyszących temu wydarzeniu wysocy ranga dowódcy (generałowie) potężnych państw w zaciszach gabinetów dyskutowali nad nowym podziałem terytorjów europejskich. Przewijał się też temat jak wykorzystać wynalazek zwany koleją żelazną do swych strategicznych celów. W zamierzeniach austriackiej generalicji kolei miała służyć do szybkiego przetransportu wojsk i zaopatrzenia materiałowo-technicznego frontów toczonych w przyszłości wojen. Z zachowanych dokumentów wynika, że linie kolejowe były projektowane w ten sposób, że miały przebiegać wzdłuż granic mocarstw Austrii i Prus oraz Rosji. Dwa pierwsze mocarstwa ustaliły minimalną odległość przebiegających trasek kolejowych na 20 do 30 kilometrów. Natomiast po rosyjskiej stronie granicy, generałowie carscy wyznaczyli przygraniczną strefę bez kolejową do wielkości rzędu 70 - 80 kilometrów oraz innym rozstaw torów<sup>3</sup> niż standardowo przyjęty. Później nazywany, jako kolej szerokotorowa. Skutki takiego myślenia można oglądać do dziś obserwując zachowany układ linii kolejowych wzdłuż dawnych granic rozbiorowych.

Poniżej prezentowana mapka obrazuje schematyczne przedstawienie przebiegu sieci kolei szerokotorowych i normalnotorowych rejonu Puławy – Lublin – Chełm. Widać też wyraźnie, że do roku 1914 nie było w tym rejonie (Lublin – Chełm) żadnych połączeń kolejowych pomiędzy zaborem rosyjskim a austriackim.

<sup>1</sup> Na kolejach stosowane są różne szerokości torów. Za tor normalnej szerokości uznaje się tor o prześwicie **1435 mm**, który przyjął swego czasu Anglik George Stephenson. Szerokość tę znormalizowała Konwencja Berneńska. Każdy tor o szerokości większej jest nazywany torem szerokim, każdy węższy torem wąskim. Linie wąskotorowe mogą mieć różne szerokości – **600, 750, 1000 mm**. Szeroki rozstaw torów (ze względów strategicznych) posiadają państwa byłego ZSRR. Wynosi on **1524mm**, na nowszych, zmodernizowanych szlakach 1520 mm (m. in. w Polsce). Obie szerokości torów nie są „kompatybilne” pod względem stosowania na nich tego samego taboru. Dlatego na stacjach granicznych dokonywany jest przeladunek towarów (w tzw. suchym porcie), tj. zmiana wózków w przystosowanych do tego celu wagonach lub przestawianie metodą tzw. przesuwki lub zmiana rozstawu kół na osiach

<sup>2</sup> George Stephenson zapisał się na kartach historii, jako pierwszy projektant lokomotywy parowej. w 1821 roku zaczęto realizować projekt budowy kolei Stockton & Darlington, 2 września 1825 roku kolej została otwarta, a prowadzony przez Stephensona parowóz o nazwie Locomotion.

<sup>3</sup> Takie rozwiązanie jest do dziś utrzymywane. Szeroki rozstaw torów (ze względów strategicznych) posiadają państwa bloku byłego ZSRR, i ma on wartość **1524mm**, lub na nowszych/zmodernizowanych szlakach **1520mm**. W Polsce przyjęto zunifikowany normalny (1435mm) rozstaw torów.



Skala 1:943000  
0 10 20 30 40 50 km

Wyznaczona tzw. strefa bez kolejowa przed wybuchem konfliktu zbrojnego w 1914 roku. Dla zobrazowania tego układu torów posłużyłem się materiałem zamieszczonym na <http://www.kolejkamatecka.pun.pl/viewprintable.php?id=318> Tabela 107 [Linia Hrebenne – Sokal Zabuzze]

Prawie 100 lat później wybuchł powszechny konflikt zbrojny określany wojną światową. Przewidywania się sprawdziły. Po zwycięskiej ofensywie wojsk austrowęgiersko-pruskiej w wojnie światowej i odrzuceniu wojsk rosyjskich na znaczna odległość od swoich granic Austriacy przystępują do realizacji nowych połączeń kolejowych tak, aby choć po części zniwelować istniejącą z przed wojny strefę bezolejową i umożliwić tym samym sprawny przerzut wojsk i zaopatrzenia. W związku z powyższym w połowie września 1915 r. podjęto decyzję o budowie kolei normalnotorowej z przeznaczeniem na potrzeby wojska na trasie od Rejowca poprzez Bzite, Krasnystaw, Izbicę, Zawadę, Zwierzyniec, Zamość do Bełżca, jako odgałęzienie od dawnej Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej o długości 122 km., przekazując jej budowę austriackiemu dowództwu wojskowemu. Pracę prowadził austriacki batalion kolejowy oraz przydzieleni żołnierze 1 kompanii z Królewsko-Pruskiej Kolei. Mieli do dyspozycji około 2000 tysięcy rosyjskich jeńców wojennych. Przy budowie pracowało także około 400 Polaków. Linia kolejowa prowadzona była w zasadzie w pobliżu rzeki Wieprz z wieloma zakrętami omijającymi większe przeszkody terenowe. Wykorzystywano maksymalnie warunki terenowe unikając pracochłonnych prac ziemnych, co prowadziło, że tor miał w wielu miejscach znaczne krzywizny łuku. Takie działanie austriackich władz okupacyjnych było rozmyślne. W szczególności chodziło o dogodne połączenia komunikacyjne tych terenów z Galicją, która od dawna była w zaborze austriackim

Eksploatacja linii rozpoczęła się prawie natychmiast. Uruchamiano ją odcinkowo. Pierwsze pociągi ruszyły od stacji Rejowiec do Bzitego na przełomie stycznia i lutego 1916 roku. Całkowitą trasę kolejową oddano do użytku w dniu 1 maja 1916 roku

**Pierwszy budynek stacyjny w Bzitem<sup>4</sup> został zbudowany przez Austriaków.**



*Przystanek kolejowy Bzite (obecnie Żulin). Fotografię wykonano na początku lat 20-ych XX wieku.*

<sup>4</sup> Dlaczego w 1916 roku nadano stacji nazwę **Bzite** a nie **Żulin** pozostaje autorytatywnie nie wyjaśnione do dziś. Krąży na ten temat różne hipotezy. Faktycznie budynek stacyjny pobudowano pomiędzy tymi miejscowościami.

Jej przebieg odbiegał częściowo od obecnego. Początkowo linia składała się z dwóch części Bełzec - Zamość i Zamość - Rejowiec - Chełm. Po uzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku wszystkie linie kolejowe zostały przejęte przez państwo i wkrótce włączone do struktur PKP. Niedługo później przystąpiono do generalnego remontu linii Bełzec - Trawniki (linia ta, wojennej budowy, była w fatalnym stanie technicznym) przy okazji wybudowano łącznicę Zawada - Kolonia Zamojska, która umożliwiła przejazd na linii Rejowiec - Bełzec bez zmiany kierunku jazdy. Powodem wybudowania takiej łącznicy był fakt, że linia Rejowiec - Bełzec stała się główną linią łączącą Warszawę z Lwowem, po której jeździły pociągi pośpieszne.

W latach 1920 – 30 zbudowany został nowy budynek dworca<sup>5</sup>.



*Budynek stacji Bzite. Fotografię wykonano w roku 1938. Ze zbiorów Ryszarda Lewczuka z Żulina.*

Budynek stacyjny w Zajezierzu podobny do spalonego w Bzitem. Przetrwał do czasów współczesnych.

---

<sup>5</sup> . Podobne budynki zachowały się do dnia dzisiejszego na stacji w Zajezierzu i Leśniczówce .





*Budynek stacji w Zajezerzu*

Przez stację kolejową przejeżdżały dość często składy pasażerskie. Poniżej przykładowo wybrany rozkład jazdy dający wyobrażenie o połączeniach i kursowaniu pociągów osobowych i pośpiesznych.

**Letni rozkład jazdy ważny od 15.V. do 2.IX.1936r**

Przyjazd pociągów od strony:		o godzinie					
LWOWA	Rawę Ruską, Rejowiec	3,40	5,44	15,15			
WŁODZIMIERZA	przez Kowel, Rejowiec, Zamość	4,55	15,15	23,29			
REJOWCA		3,40	4,55	5,44	7,37	15,15	23,29
PUŁAW i NAŁĘCZOWA	od 14.VI. w dni świąteczne						20,48
Odjazd pociągów w kierunku :		o godzinie					
LWOWA	przez REJOWIEC, RAWĘ RUSKĄ	0,29		12,11			
	przez ROZWADÓW, PRZEWORSK od 20.VI.	0,22	1,38	9,03	18,48		
WŁODZIMIERZA	przez REJOWIEC, KOWEL, ZAMOŚĆ	1,57		12,11			
WŁODZIMIERZA	przez REJOWIEC, ZAWADĘ	0,29		12,11	CHEŁM – KOWEL	23,02	
REJOWCA		0,29	1,57	7,40	12,11	15,30	19,23 23,02
NAŁĘCZOWA, PUŁAW	od 14.VI. W dniu świąteczne			9,00			

Oprócz przewozów pasażerskich bardzo często kursowały składy towarowe. Na bocznicę tej stacji ładowano produkty rolne (zboże, ziemniaki oraz drewno z majątku Jana Budnego). Taki stan rzeczy przetrwał do połowy roku 1944. Uciekający Niemcy zniszczyli tor. Odbywało się to w następujący sposób: jedna grupa Niemców zakładała ładunki wybuchowe a druga idąc w odpowiedniej odległości za pierwszą

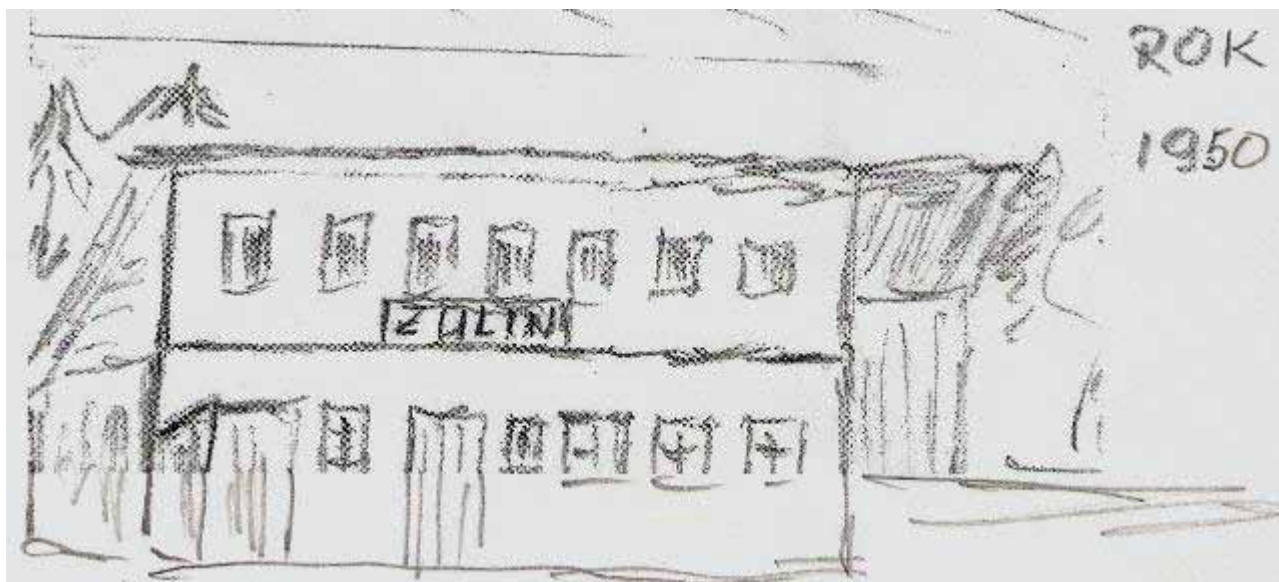
dokonywała zdetonacji trotylu, powodując niszczenie torów i torowiska. Zniszczenia trakcji kolejowej były znaczne.

W dniu 22 lipca 1944 roku Niemcy spalili budynek stacji. Po zakończonych działaniach wojennych na polecenie DOKP Lublin przystąpiono do doraźnej odbudowy zniszczeń na linii Rejowiec – Zawada. W najbliższej odległości od Rejowca został całkowicie spalony przystanek kolejowy Bzite. Na jego miejsce postawiono barak z demontowanego wagonu towarowego.



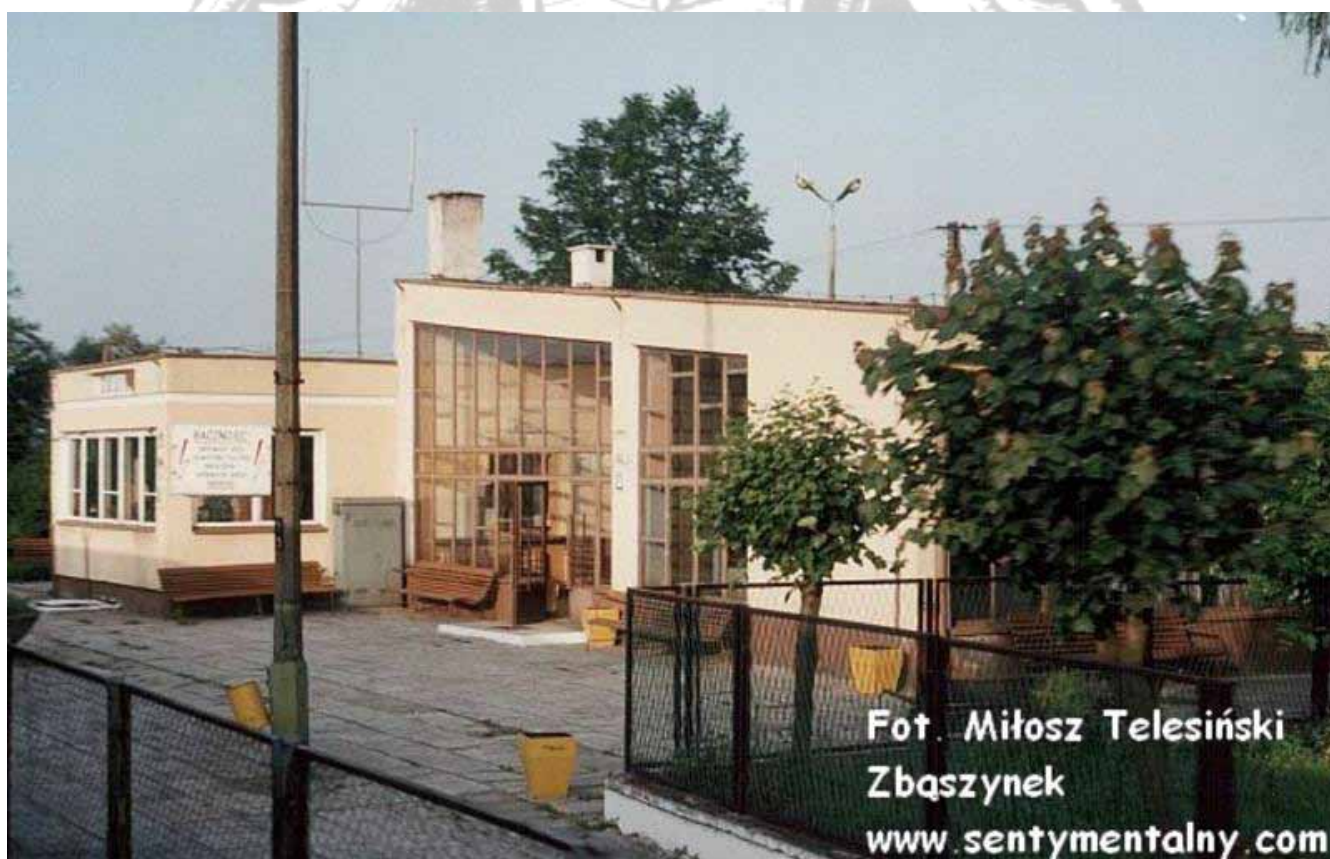
*Tak miał wyglądać prowizoryczny budynek stacji kolejowej w Bzitem po 1944r.*

Po zakończeniu doraźnej naprawy torów i mostów i otwarcia dla ruchu pociągów odcinków Zamość-Belżec, Rejowiec-Zawada, Zamość-Hrubieszów z ograniczoną szybkości od 10 do 20 km/h, a przez mosty do 5 km/h z przewodnikiem. Od tego czasu rozpoczął się planowy ruch towarowy i osobowy bez komplikacji przeładunkowych i przesiadanie w Rejowcu w kierunku Lublin i Warszawa.



*Drewniany budynek stacji kolejowej Żulin w roku 1950. (Wcześniej nazywany Bzite)  
Dwa powyższe szkice na potrzeby tego opracowania wykonał w ołówku Ryszard Lewczuk z Żulina.*

Po wielu latach prowizorki na stacji w Żulinie przystąpiono do budowy nowoczesnego jak na owe czasy budynku stacyjnego. Prace budowlane prowadzono w latach 1962/1963. Dworzec funkcjonował normalnie do 1999 roku. Potwierdza to fotografia zaczerpnięta z internetu. Poniżej Stacja Żulin 20.06.1992 autor: **Miłosz Telesiński - Zbąszynek** <http://www.sentymentalny.com> zamieścił: Marek Potocki, 2009-06-17



*Tak wyglądał budynek stacji w okresiej jego świetności.*



W roku 1999 budynek stacji został zamknięty . Zatrzymuje się tu jedynie jeden pociąg z kierunku Lublin – Zamość – rano i Zamość – Lublin – wieczorem . Potwierdza to druga fotografia pobrana ze strony <http://www.kolej.one.pl/index.php?dzial=stacje&id=1197&okno=galeria2&&zakres=-1&photoid=34008> (22.06.2008) Widok na stacje z strony peronu autor: **Sztuber Tomasz**, zamieścił: Marek Potocki, 2008-06-30



*Smętne resztki po dawnej świetności dworca kolejowego w Żulinie.*

#### Niepełny wykaz pracujących zawiadowców na stacji Bzite (Żulin):

- |   |                    |                                  |
|---|--------------------|----------------------------------|
| 1 | Wojewódzki         | - początek lat 20 –tych XX wieku |
| 2 | Zboraszewski       | - ?                              |
| 3 | Jan Królikowski    | - do 1945 roku                   |
| 4 | Jan Kowalczykowski | - 1952 – 1972                    |
| 5 | Tadeusz Tracz      | - 1972 – 1973                    |
| 6 | Józef Mazurek      | - 1973 - 1975                    |
| 7 | Ryszard Guz        | - 1975 – 1980                    |
| 8 | Wiesław Podgórnian | - 1980 – 1983                    |
| 9 | Henryka Czajka     | - 1984 – 1999                    |

#### Przekucie torów z normalnych na szeroki i odwrotnie.

Austriacy zajmując tereny okupowane przez Rosjan przekuli wszystkie zajęte linie kolejowe na rozstaw normalny. Tak też się stało z Drogą Żelazną Nadwiślańską obejmująca Lublin – Rejowiec – Chełm. Przykładowo odcinek Trawniki – Rejowiec został przekuty na standardowy tor do dnia 22.08.1915 roku.

Należy wyjaśnić, że w II Rzeczypospolitej linia Rejowiec – Bełzec – Rwa Ruska (bez Rawy Ruskiej) podlegała Dyrekcji Radomskiej, pozostałe linie w Dyrekcji Lwowskiej. Linia Bełzec – Rejowiec, jako budowa wojenna została poddana gruntownemu remontowi, aby mogła spełniać rygory bezpieczeństwa.

Do mniej więcej końca 1939 roku linie, które, znalazły się w strefie okupacyjnej Związku Sowieckiego zostały przekute na szeroki tor. Po wybuchu wojny między Niemcami i ZSRR linie kolejowe zostały szybko zajęte przez wojska niemieckie i przekuto je na tor standardowy (lipiec roku 1941), natomiast po klęsce Niemców w lipcu 1944 roku linie te zostały z powrotem przekuta na prześwit szeroki. Stosowano



też i inne rozwiązania tzw. przesuwki. Należy zaznaczyć, że linia Rawa Ruska – Bełżec – Rejowiec nie była przekuwana na tor szeroki. Po zakończeniu działań wojennych powrócono do rozstawu europejskiego.

-----  
"-----  
Dziękuję za pomoc przy zbieraniu materiałów do tego opracowania Stanisławowi Banaszuk i Ryszardowi Lewczuk mieszkańcom Żulina.

