

Dr Ryszard Maleszyk

## AUSTRIACKIE INWESTYCJE KOLEJOWE NA ZAMOJSZCZYŹNIE W LATACH 1915 – 1918

W drugiej połowie XIX wieku na całym świecie kolej żelazna przeżywała niezwykle rozkwit. Dla budowniczych góry i bagna przestały stanowić przeszkody. W górach drążono tunele, bagna osuszano. Ten rozwój kolei miał przede wszystkim podłoże ekonomiczne. Kolej przynosiła ogromne zyski z uwagi chociażby na to, że w jednym wagonie można było przewieźć, w kilkanaście godzin, towary transportowane co najmniej 40 wozami przez kilka tygodni. Kolebką kolei była Europa. Szybki postęp techniczny przełożył się na oryginalne rozwiązania inżynieryjne stosowane chociażby przez Austriaków w pierwszych latach XX stulecia, które znalazły także swój wyraz na ziemiach polskich pod okupacją austriacką<sup>1</sup>.

Monarchia naddunajska już od końca lat 90. XIX w. szykowała się do wojny, skrycie, by nie irytować dawnego sojusznika, a mianowicie carskiej Rosji. Jej celem było panowanie na Bałkanach oraz zapewnienie spójności narodów bod brzemieniem cesarstwa. U progu I wojny światowej, kolej była najważniejszym środkiem transportu, której nic nie mogło zastąpić na lądzie. Kolej stanowiła gwarancję szybkiego dostarczenia wojsk na front a także zaopatrzenia. Po sukcesach armii państw centralnych, które przysły wiosną i latem 1915 r. na froncie galicyjskim, zaistniała pilna potrzeba budowy nowych linii kolejowych na terenach okupowanych dawnego Królestwa Polskiego wydartych spod władania Imperium Rosyjskiego. W tym obszarze niezbędnym stało się podjęcie szeregu inwestycji służących interesom armii austro-węgierskiej a także monarchii nadunajskiej. Na mapach nie zabrakło bardzo ważnego dla Austrii pod względem aprowizacyjnym rejonu Zamojszczyzny. O tych właśnie inwestycjach traktuje niniejszy artykuł.

W historiografii niemieckojęzycznej organizacja i działalność austriackich wojskowych władz okupacyjnych na ziemiach polskich, zostały opisane w pracach Rudolfa Mitzki<sup>2</sup> i Arthura Hausnera<sup>3</sup>. Obydwaj autorzy dobrze byli zorientowani w poruszanej tematyce, ponieważ pierwszy z nich pracował w Naczelnej Komendzie Armii jako referent do spraw polskich, a drugi był szefem sztabu kolejnych władz okupacyjnych w Królestwie Polskim. W polskim

---

<sup>1</sup> Nie znana dotychczas szybkość jaką rozwijał pociąg budziło podziw i emocje. Tej magii uległ nawet najslawniejszy kompozytor walców Johann Strauss (syn) – nadworny kompozytor cesarza Austrii a potem Austro-Węgier Franciszka Józefa II, który kolei poświęcił kilka utworów na czele z takim jak „*Polka Schnell*”. – przypis autora.

<sup>2</sup> R. Mitzka, *Die k. u. k. Militärverwaltung in Russisch – Polen*, [w:] *Die Militärverwaltung in den von den österreichisch-ungarischen Truppen besetzten Gebieten*, Wien 1928.

<sup>3</sup> A. Hausner, *Die Polenpolitik der Mittelmächte und die österreichisch-ungarische Militärverwaltung in Polen während des Weltkrieges*, Wien 1935.

obszarze językowym, w pełni kompletnym, a przez to niezwykle cennym ujęciem zagadnienia, są prace lubelskiego historyka Jana Lewandowskiego: *Królestwo Polskie pod okupacją austriacką 1914-1918* oraz *Austro-Węgry wobec sprawy polskiej w czasie I wojny światowej. Początki zarządu okupacyjnego w Królestwie*<sup>4</sup>. Natomiast co do inwestycji kolejowych na Zamojszczyźnie z tego okresu, pozostają tylko do dyspozycji Czytelnika informacje internetowe opatrzone niestety błędami. Z tego też względu temat zasługuje na uwagę, gdyż ma szansę wnieść nową wiedzę do historiografii tego obszaru w okresie I wojny światowej.

Bazę źródłową publikacji odnośnie poruszanego tematu stanowią prawie wyłącznie materiały pozyskane przez autora w wyniku kwerendy akt przechowywanych w zasobach Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie w zespole: Generalne Gubernatorstwo Wojskowe w Lublinie (w oryginale Militär General Gouvernement in Lublin) – w skrócie MGGL. Konkretnie są to akta Sztabu Generalnego zarządu okupacyjnego, który koordynował z Ministerstwem Kolei c. i k. monarchii budownictwo kolejowe. Bezpośrednio natomiast za realizację robót wykonywanych przez oddziały budownictwa kolejowego był odpowiedzialny Oddział Budownictwa Wojskowego, którego dokumentacja także wnosi wiele do przedstawienia skali inwestycji na terenach Zamojszczyzny. W tej materii trudno posilkować się materiałami zgromadzonymi w aktach c. i k. komend powiatowych z omawianego terenu przechowywanych w Archiwum Państwowym w Lublinie. Jest to zrozumiałe, gdyż inżynierowie powiatowi służący na etatach komend nie odpowiadali za inwestycje kolejowe. Odpowiadali generalnie za utrzymanie dróg i mostów w swoim terenie.

Austriacy nie byli prekursorami kolei na Zamojszczyźnie. Pomijając eksperymenty z koleją z lat wcześniejszych, warto przypomnieć, że na dobrą sprawę faktyczne początki kolei na Zamojszczyźnie wynikały z potrzeb wojskowych. Kiedy Rosjanie z wielkim rozmachem wybudowali w latach 1874-1877 Kolej Nadwiślańską łączącą wszystkie twierdze na linii granicy z Prusami i linią Wisły aż po Iwangorod (Dęblin), to uznali że dalej poprowadzą ją przez Lublin – Chełm – Brześć aż do Kowla. Wówczas odpowiedzią Wiednia była budowa linii kolejowej z Lwowa przez Rawę Ruską do Bełżca (położonego tuż za granicą z Rosją) ukończoną w 1887 r. Tym czasem władze Ordynacji Zamojskiej optowali za połączeniem tych kolei poprzez skierowanie nowej linii przez Krasnystaw i Zamość, gdzie stacjonowały duże garnizony. Rosyjskie władze wojskowe stanowczo się temu sprzeciwiły, gdyż w owym czasie stosunki dawnych rozbiorców Rzeczypospolitej były co najmniej chłodne a połączenie dwóch linii kolejowych stało się nierealne. W tej sytuacji wybudowano w latach 1907-1912 kolej podjazdową do istniejącej od 1895 r. w dobrach Ordynacji Cukrowni „Klemensów” na potrzeby transportu surowca do produkcji cukru<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> J. Lewandowski, *Królestwo Polskie pod okupacją austriacką 1914-1918*, Warszawa 1980 oraz *Austro-Węgry wobec sprawy polskiej w czasie I wojny światowej. Początki zarządu okupacyjnego w Królestwie*, [w:] „Przegląd Historyczny”, T. 66. R. 1975, z. 3.

<sup>5</sup> Szerzej o tej inwestycji w doskonale udokumentowanej pracy Huberta Chwedyka, *Koleje wąskotorowe w Ordynacji Zamojskiej*, Zamość 2006.

W 1914 r. wojska rosyjskie na potrzeby przewidywanego frontu zbudowały wojskową kolejkę wąskotorową o rozstawie szyn 670 mm biegnącą z Chełma przez Siennicę Różaną (a właściwie pomiędzy Siennicą Różaną a wsią Wola Siennicka), poprzez Krasnystaw do miejscowości Płoskie, skąd kolejnym odcinkiem łączyła się ona z kolejką Zwierzyniec – Bełzec<sup>6</sup>. W żadnej mierze nie jest prawdą, że biegła ona przez miasto Zamość. Nie jest też prawdą, że Rosjanie zdemontowali ją w czerwcu 1915 r. Faktycznie demontowali ją cofając się pod naporem wojsk niemieckich w lipcu 1915 r.<sup>7</sup> Wówczas na Zamojszczyźnie pozostało tylko kilka małych odcinków kolei wąskotorowej koło Nieleddwi oraz cukrowni należących do Ordynacji Zamojskiej.

Decyzję o budowie następnej kolejki wąskotorowej na Zamojszczyźnie, o rozstawie szyn 600 mm, podjęło 28 czerwca 1915 r. dowództwo wojsk kolejowych współdziałających z niemiecką „Armią Bug” atakującą wojska rosyjskie po lewej stronie rzeki Bug. Była to kolej polowa dla potrzeb wojska tradycyjnie zwana „Feldbahn”. Jej budowę rozpoczęto od stacji Bełzec, a następnie w miarę przesuwania się frontu poprowadzono ją na kierunku Zamość – Wólka Orłowska – Krasnystaw – Trawniki. Praca trwała zarówno w dzień jak i w nocy. Dziennie przy użyciu około 3.500 jeńców rosyjskich układano tory na długości około 2 kilometrów. Z tego względu, można przyznać, że tempo prac było imponujące. 1 sierpnia 1914 r. kolej dotarła do Zamościa. 28 sierpnia 1915 r. budowa kolei dotarła do stacji końcowej w Trawnikach, gdzie też od jesieni 1915 r. usytuowano komendanturę 104 Eisbahnbetriebskompane odpowiedzialnej za eksploatację wąskotorowej kolei polowej. Jej dowódcą był kpt. Karl Büscher, który przebywał ze swoją komendanturą wiele miesięcy w najpierw w Krasnymstawie a później do 16 kwietnia 1916 r. w Trawnikach<sup>8</sup>. Niemcy jesienią 1915 r. zbudowali także kolejną linię kolei wąskotorowej na trasie Uhnów – Hrubieszów. W 1916 r. kolejka ta została przejęta przez Austriaków po częściowym jej wykupieniu od niemieckich wojsk kolejowych. Odnośnie kolejki Trawniki – Bełzec, to sukcesywnie zarówno Niemcy, a na koniec Austriacy rozebrali ją pozostawiając tylko niewielką odnogę na linii Bełzec – Budy Dzierżońskie. Funkcjonowała ona jeszcze przez okres okupacji ale ostatecznie rozebrano ją w 1923 r.

Mimo funkcjonowania niemieckiej Feldbahn (Niemiecka Kolej Polowa) Austriacy nie zamierzali korzystać z trakcji kolejowej sojuszników, tym bardziej, że stała się ona niesprawna, kiedy po ulewnych deszczach w sierpniu 1915 r. część torów w dolinie rzeki Wieprz została zalana. Na bazie rozmów sojuszniczych armii wiadomym już było, że Lubelszczyzna przejdzie pod

---

<sup>6</sup> H. Chwedyk, *Koleje wąskotorowe Ordynacji Zamojskiej*, ...s. 39, R. Maleszyk, *Początki kolei w Krasnymstawie*, [w:] „Nestor” Nr 4 (18), Krasnystaw 2011, s. 14.

<sup>7</sup> Pożogę wojenną na Zamojszczyźnie opisuje w swoich pamiętnikach Michał Stanisław Kossakowski – polski ziemianin dowodzący rosyjskim lazaretem polowym, który sam osobiście był świadkiem jak cofający się Rosjanie zabierali na wagony rannych i demontowali kolej – M. S. Kossakowski, *Diariusz 21 maja – 31 sierpnia 1915 r.*, wydany przez UMCS w Lublinie, Lublin 2010, s. 28-91.

<sup>8</sup> Zdjęcia z albumu Karla Büschera – *Meine Kriegserinnerungen*, (zbiory Muzeum Regionalnego w Krasnymstawie), H. Chwedyk, *Koleje wąskotorowe...*, s. 39.

zarząd okupacyjny Austro – Węgier. Niemcy jednak twardo udowodniali, że kolej wąskotorowa jest ich własnością. W tej sytuacji austriackie Ministerstwo Kolei wydało rozkaz o budowie kolei normalnotorowej łączącej magistralę Lublin – Chełm – Brześć – Kowel z austriacką koleją, której stacja końcowa dobiegała do Bełzca. Prace rozpoczęto jesienią 1915 r. wykorzystując w wielu fragmentach dawne rosyjskie nasypy kolejowe. Za wszelką cenę austriaccy inżynierowie unikali błędów swoich niemieckich kolegów. Dlatego też konsekwentnie kolej poprowadzono prawym brzegiem rzeki Wieprz od miejscowości Rejowiec przez Krasnystaw – Zawadę do Zwierzyńca i następnie do Bełzca. Ominięto Zamość, który tym razem został odcięty od dostępu do kolei. 28 lutego 1916 r. kolej z Bełzca dotarła do Rejowca. Liczyła wówczas około 119 km traktacji. Prace wykonywały kompanie budowy kolei (Feldbahnkompagne) zasilone rosyjskimi jeńcami. Parowozownie zlokalizowano na stacjach końcowych w Bełzcu i w Rejowcu, gdzie były stacje rozrządowe do zawracania składów. Wzdłuż linii kolejowej biegła linia telegrafu. Kolej zamojsko-krasnostawska miała typowe przeznaczenie wojskowe. Wprawdzie wiosną 1916 r. Austriacy zezwolili na ograniczony ruch pasażerski ale szybko się z tej decyzji wycofali wobec postępów rosyjskiej ofensywy gen. Brusilowa na Wołyniu<sup>9</sup>.

To że zarówno Niemcy, jak również Austriacy, dysponowali ogromną masą jeńców rosyjskich skierowanych do budowy kolei nie wyjaśnia w jaki sposób sprowadzano materiały. Podkłady produkowały zamojskie tartaki<sup>10</sup>. Szyny kolejowe i śruby mocujące produkowały huty w czeskiej Ostrawie. Piasek czerpano z Wisły na poziomie Puław, żwir w kopalniach na Kielecczyźnie. Następnie ładowano go w wagony w Dęblinie. Po czym to wszystko to transportowano wagonami do Rejowca a z stamtąd prowizorycznym torem do początku kolei w Bełzcu. I tak kilometr po kilometrze trasa się skracała<sup>11</sup>. W Bełzcu obydwie koleje łączyły się. Była tam parowozownia, zwrotnica oraz 5 bocznic do przeładunku towarów. W istocie bowiem kolej Rejowiec – Bełzec służyła transportom wojskowym ale przede wszystkim miała zapewnić sprawny transport materiałów oraz płodów rolnych na potrzeby frontu a także miast na terenie Austro-Węgier borykających się z brakiem żywności. Kolej przynosiła zyski ale też generowała problemy. Na trasie pomiędzy Zawadą a Zwierzyńcem w miejscowościach takich jak: Ujazdów, Żurawica, Brody oraz w samym Zwierzyńcu należało zmienić pokrycia dachów w około 40 budynkach stojących w pobliżu linii kolejowej, gdyż narażone były na spalenie się od iskieł wydobywających się z lokomotywy<sup>12</sup>. Potężne pożary z tego powodu wybuchły 12 i 20 maja 1916 r. w sąsiadującej z powiatem zamojskim Izbicy.

---

<sup>9</sup> Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie. Generalne Gubernatorstwo Wojskowe w Lublinie (dalej AGAD MGGL) (w oryginale Militär General Gouvernement in Lublin). Akt Sztabu Generalnego (dalej ASG), sygn. 55, k. 412.

<sup>10</sup> Zachowały się zdjęcia z 1914 r. (Muzeum Regionalne w Krasnymstawie) pokazujące, że ze Zwierzyńca w górę rzeki Wieprz spławiano gotowe wyrżnięte w tartakach drewniane podkłady kolejowe – przypis autora.

<sup>11</sup> AGAD MGGL ASG, sygn. 122, k. 211-212.

<sup>12</sup> AGAD MGGL ASG, sygn. 58, k. 258.

Austriacki dyrektor budowy kolei Rejowiec – Bełzec mjr Pühinger doskonale zorientował się, że w planowaniu trasy kolei popełniono błąd poprzez omińnięcie Zamościa<sup>13</sup>. Potężny garnizon liczący w niektórych okresach okupacji nawet ponad 4.5 tysiąca żołnierzy oraz kadra urzędniczą potrzebowały aprowizacji. Ponadto z Zamościa można było łatwo przeprowadzić linię kolejową do Hrubieszowa. W tej sytuacji podjęto bardzo istotną dla miasta decyzję o budowie nitki doprowadzającej kolej do Zamościa. W 1916 r. rozpoczęły się prace budowlane w celu połączenia stacji Zawada z Zamościem. Kolej dochodziła do południowej części murów twierdzy Zamość. Niestety wjeżdżające pociągi do Zamościa trzeba było cofać z powrotem do stacji rozjazdowej. Na stacji końcowej urządzono prowizoryczną parowozownię. Już w tym momencie zrodził się projekt by na bazie tego niewielkiego odcinka, w miarę posiadanych środków rozpocząć budowę kolei w kierunku na Werbkowice – Hrubieszów. Werbkowice były bardzo ważne dla gospodarczo ze względu na uruchomienie produkcji cukru w miejscowej cukrowni z której zapasów korzystało wojsko<sup>14</sup>. Dla ciekawości warto dodać, że cukrownie uruchomiono także w Poturzynie oraz w Wozuczynie<sup>15</sup>.

Dla Austriaków tereny okupowane miały ogromne znaczenie gospodarcze. Zamojszczyzna była traktowana jako ważna baza pozyskiwania drewna jaka również płodów rolnych. Ponieważ transport konny był efektywny przez zaledwie 2 - 3 miesiące od zbiorów, opracowano dla wszystkich terenów okupowanych po prawej i lewej stronie Wisły system kolei wąskotorowych. Dodatkowo usprawniono transport wodny na Wiśle<sup>16</sup>. Choć były takie projekty, to jednak skąpy nurt rzek na Zamojszczyźnie wykluczył możliwość wdrożenia inwestycji na transport wodny. Budowa linii wąskotorowych łączących się z główną magistralą transportową jaka była kolej normalnotorowa Bełzec – Rejowiec rozpoczęto już wiosną 1916 r. na 16 budowanych kolei wąskotorowych na terenie Zamojszczyzny realizowano aż 5 o czym będzie mowa w dalszej części tekstu<sup>17</sup>. Oprócz kolei wąskotorowych wybudowano koleje normalnotorowe Kraśnik – Rozwadów, Zawada – Zamość – Hrubieszów oraz Ostrowiec – Sandomierz. Austriacy nie zajmowali się wykupem ziemi pod nasypy kolejowe. W wielu miejscowościach budziło to sprzeciw chłopów, którzy jednak nie odważyli się na akcje sabotażowe. Były jednak także zgoda inne postawy. Kolejkę Opole – Wąwolnica wybudowano po licznych petycjach i prośbach mieszkańców tych dwóch miejscowości.

---

<sup>13</sup> Nie mazanych wątpliwości. Na mapie z początku 1916 r. kolej wyraźnie omija Zamość. AGAD. Oddział Budownictwa Wojskowego, sygn. 1098, k. 319.

<sup>14</sup> AGAD MGGL, sygn 2058. Sprawozdanie miesięczne C. i k. Komendy Powiatowej w Zamościu z sierpnia 1916 r., k. 239.

<sup>15</sup> AGAD MGGL, sygn 2058. Sprawozdanie miesięczne C. i k. Komendy Powiatowej w Tomaszowie z 23 czerwca 1916 r., k. 125.

<sup>16</sup> J. Lewandowski, *Królestwo Polskie...* s. 60.

<sup>17</sup> Były to linie Miechów – Działoszyce, Jędrzejów – Bogoria – Staszów – Szczucin, Bogoria – Iwaniska, Opole – Wąwolnica, Sędziszów – Szczekociny, Kije – Pińczów – Opatowice – Chmielnik – Busk., Jasice – Opatów, Szastarka – Janów oraz Izbica – Żółkiewka – za J. Lewandowski, *Królestwo Polskie...* s. 59.

Na Zamojszczyźnie jako pierwszą wdrożono budowę kolei wąskotorowej łączącej Zwierzyniec z Biłgorajem. Pomiędzy tymi miejscowościami poprzez lasy prowadziła polna droga utwardzona wiosną 1916 r. między innymi materiałem kamiennym z kopalni w Józefowie<sup>18</sup>. Kolejka biegła po prawej stronie tej drogi patrząc na jej przebieg od Biłgoraja do Zwierzyńca. W trakcie budowy napotkano na trudności z uwagi na podmokły teren. W tej sytuacji na północnym odcinku kolej skręciła do stacji w miejscowości Szozdy. Obecny jej przebieg jest znacznie zmieniony, gdyż kolej przebiega przez północny obszar Biłgoraja a w 1916 r. kolej dotykała wschodniej części Biłgoraja mając przystanek końcowy na terenie zabudowań koszar kozackiej kawalerii (Kozaken Kaserne) położonych w południowo-wschodniej części miasteczka<sup>19</sup>. Prace przy kolei wykonywały grupy robocze złożone głównie z jeńców rosyjskich. Na odcinku 5 kilometrów pracowało ponad 500 jeńców. Drewno na podkłady wyrabiano w miejscowych tartakach. Większość Austriacy kupowali z lasów należących do Ordynacji Zamojskiej, albowiem nie odważyli się na ich przejęcie z własności rodziny Zamoyskich. Jednak z uwagi na trudny teren, tempo prac było słabe a kolejkę uruchomiono dopiero we wrześniu 1917 r.

Kolejną inwestycją zapoczątkowana także wiosną 1916 r., była nie znana dotychczas budowa kolejki wąskotorowej na trasie Bełżec – Tomaszów – Tarnawatka. Początkowo zamierzano ominąć Tomaszów ale ostatecznie pokierowano linię obrzeżami tego miasta<sup>20</sup>. Kolejka liczyła 22,7 km o rozstawie szyn 600 mm. Skład pociągu z wagonami mógł maksymalnie ważyć aż 780 ton. Poziom stromizny nie mógł przekraczać 8%. Przekroczenie tej granicy groziło utratą mocy lokomotywy i cofaniem się składu. Masa składu dotyczyła tylko takiego wariantu, gdy siłą napędową była lokomotywa. Zaplanowano, że tą trasę będzie obsługiwać 4 lokomotywy. Do jej obsługi skierowano 30 wagonów zamkniętych z których jeden został urządzony jako salonka dla wygodnej podróży austriackich oficerów i urzędników komend, których nie obowiązywał zakaz wyjazdu poza rejon powiatu. Pozostałe służyły do przewozu płodów rolnych. Dalszą część taboru stanowiło 30 wagonów odkrytych (tzw. lory) na których przewożono głównie drewno na potrzeby frontu i sztolni w kopalniach. Były też specjalne 4 wagony przeznaczone do przewozu zwierząt hodowlanych. Na wspomnianej trasie mającej generalnie rolniczy charakter, siłą pociągową mogły być motory benzynowe lub konie. Motory benzynowe montowane były na drezynach, zaś konie mogły ciągnąć 1-2 wagonów krocząc nasypem pomiędzy torowiskiem. W innym przypadku z miejsca połamały by sobie nogi na podkładach kolejowych. Problem występował na wiaduktach i

---

<sup>18</sup> AGAD MGGL, sygn 1967. Sprawozdanie miesięczne C. i k. Komendy Powiatowej w Biłgoraju z kwietnia 1916 r., w którym zamieszczono bardzo słabej jakości zdjęcie z remontu tej drogi k. 241-248.

<sup>19</sup> AGAD MGGL, sygn 1967. Sprawozdanie miesięczne C. i k. Komendy Powiatowej w Biłgoraju z sierpnia 1916 r., Mapa przebiegu kolei wąskotorowej Biłgoraj – Zwierzyniec, k. 251.

<sup>20</sup> Zachowała się dokumentacja dotycząca danych technicznych tej kolejki w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie - AGAD MGGL ASG, sygn. 122, k. 64-67.

mostach. Tam wyprzęgano konie i długą liną przeciągano wagon<sup>21</sup>. Przy tej inwestycji odkryto silos zawierający 160 niemieckich pocisków artyleryjskich zawierających gaz bojowy, co jednocześnie wskazuje, że wojska niemieckie zamierzały go użyć na Lubelszczyźnie przeciwko wojskom rosyjskim<sup>22</sup>. Koszty budowy kolejki Bełzec – Tarnawatka przekroczyły 1,5 miliona austriackich koron.

Kolejną inwestycją była budowa jesienią 1916 r. kolejki wąskotorowej na linii Łaszczów – Wozuczyn o której niewiele zachowało się informacji. Na bazie przejętej kolejki Uhnów – Hrubieszów wdrożono jej przebudowę oraz wydłużenie linii na trasie poprzez Horodło do nadbużańskiej miejscowości Uściług. Piątą kolejkę wybudowano na trasie Gozdów – Teratyń. Projektowano także wybudowanie kolejki na trasie Nieledeu – Wojsławice – Chełm oraz Hrubieszów – Gozdów - Turkowice<sup>23</sup>. W 1917 r. podjęto kroki w kierunku połączenia Zamościa koleją normalnotorową z Werbkowicami, a następnie z Hrubieszowem. Docelowo miała ona dotrzeć do Włodzimierza Wołyńskiego ale na przeszkodzie stanęła rzeka Bug na której trzeba było wybudować solidny most kolejowy, którego koszty bez mała podwajały wartość inwestycji. Budowę kolei dokończono dopiero wiosną 1918 r. ale nie ma pewności czy dotarła ona do poza rzekę Bug do wspomnianego już Włodzimierza Wołyńskiego, tym bardziej, że wczesną wiosną nadszedł kryzys związany z podpisaniem traktatów brzeskich.

Był to ostatni akcent inwestycji kolejowych Austriaków na Zamojszczyźnie. Koleje podlegały ochronie wojskowej. W tym celu utworzono specjalne kompanie ochrony kolei (Schutzbahnkompanie). Od fali buntów w czerwcu 1918 r., które ogarnęły wojska stacjonujące na terenach okupowanych (a w tym w garnizonie zamojskim), Austriacy stopniowo skupili się na wystawieniu stałych posterunków ochrony kolei na głównej magistrali Rejowiec – Bełzec skąd było połączenie do Lwowa i dalej do Wiednia. Wystawiano je głównie na mostach i wiaduktach. Wojskowi zapewne obawiali się ataków dywersyjnych na te obiekty. W sytuacji pogłębiającego się kryzysu monarchii, nie było szans na ich odbudowę a tym samym dalszą eksploatację terenów okupowanych.

Okupacja austriacka na Zamojszczyźnie bez wątpienia była zupełnie inna niż ta z lat 1939-1944. Miała przede wszystkim oblicze ekonomiczne, stąd wzięły się gospodarcze inwestycje między innymi w postaci budowy kolei. Austriackie działania w zakresie budownictwa kolejowego zmieniły gospodarczy wizerunek Zamojszczyzny zaniedbanej w czasach carskich. Wybudowano wiele kolei a także udrożniono szereg dróg. Do szkół wrócił język polski.

---

<sup>21</sup> Cały opis danych technicznych w zespole AGAD MGGL ASG, sygn. 122, k. 64-67.

<sup>22</sup> Co najmniej dwa z nich (Soman i Iperyt) noszą nazwę od pierwotnego ich użycia na froncie zachodnim nad rzeką Somną oraz miejscowością Ypres – za AGAD MGGL ASG, sygn. 122, k. 59.

<sup>23</sup> AGAD MGGL, sygn 1982. Sprawozdanie miesięczne C. i k. Komendy Powiatowej w Hrubieszowie z października 1916 r. Mapa projektowanego przebiegu linii kolejowych w powiecie hrubieszowskim, k. 52.

Powstał też załazek nowej polskiej inteligencji tworzonej przez nauczycieli oraz powołane z początkiem 1917 r. rady miejskie. Udało się zahamować epidemię chorób zakaźnych. Przekazano w rodzące się struktury niepodległej Rzeczypospolitej szereg instytucji. Można powiedzieć, że oprócz grabieżczej polityki monarchia naddunajska stworzyła swoisty klimat do tego by Polacy odzyskali upragnioną niepodległość.

Dzisiaj tylko nieliczni pamiętają jak funkcjonowały austriackie kolejki wąskotorowe. Zostały rozebrane, gdyż negatywnie kojarzyły się z wywozem towarów i drewna. Pozostało dwie linie główne Bełzec – Rejowiec oraz Zawada – Zamość – Hrubieszów. Dopiero w latach dwudziestych uregulowano kwestie odszkodowań za zawłaszczona dla kolei ziemię. W latach międzywojennych pierwsza z nich stanowiła odcinek kolei z Warszawy do Lwowa. W czasie II wojny światowej odegrała niestety tragiczną rolę. Transportowano nią Żydów z Lublina do obozu śmierci w Bełżcu. W drugą stronę jechały transporty wysiedlanej ludności z Zamojszczyzny. Współcześnie na kilka lat zamarł ruch pasażerski, przywrócony od 2-3 lat na trasie Zamość – Lublin. W 100. lecie jej powstania warto dołożyć starań by nadal tętniła ona życiem.