
Anna Bujko

ODBUDOWA KOMUNIKACJI NA WARMII I MAZURACH W LATACH 1945–1950

Słowa kluczowe: Warmia, Mazury, Okręg Mazurski, województwo olsztyńskie, komunikacja, powojenna odbudowa, kolejnictwo, komunikacja samochodowa

Schlüsselwörter: Ermland, Masuren, Mazury Bezirk, Olsztyn Provinz, Kommunikation, Wiederaufbau nach dem Krieg, Eisenbahn, Kommunikation Auto

Keywords: Warmia, Masuria, District of Mazury, Olsztyn province, communication, post-war reconstruction, railway, roads



INSTYTUT BÓLNOCNY
IM. WOJCIECHA KĘTRZYŃSKIEGO

Odbudowa życia społecznego i gospodarczego na Warmii i Mazurach nie byłaby możliwa bez uruchomienia komunikacji zarówno kolejowej, jak i samochodowej. Bez tego nie zorganizowanoby akcji wysiedlenia Niemców oraz akcji osiedleńczej. Nie można byłoby odbudować szeroko rozumianego życia gospodarczego. Bez komunikacji Warmia i Mazury byłyby regionem odcięтым zupełnie od reszty Polski. Dlatego też ekipy kolejowe były pierwszymi, które przybyły na teren Okręgu. 19 lutego 1945 r. z Białegostoku przybyła do Olsztyna 42-osobowa grupa kolejarzy, którzy byli pierwszymi przedstawicielami nowych polskich władz w Olsztynie¹. Wówczas jej samochód zatrzymał się przed płonącym olsztyńskim dworcem. Jeden ze świadków wspomina, że ze strony Dobrego Miasta słychać było huk armat². Kolejną była 18-osobowa ekipa, która przyjechała następnego dnia. Podróż samochodem z Białegostoku do Olsztyna trwała wówczas około trzech dni³ (oczywiście po uruchomieniu linii kolejowych czas podróży uległ zmianie, nie był już

¹ Archiwum Państwowe w Olsztynie (dalej: APO), Urząd Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski (dalej: UP), sygn. 390/15, k. 121, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r. Ośrodek Badań Naukowych (dalej: OBN), Zbiory Specjalne (dalej: ZS), R-17, k. 7-8.

² M. Zielińska, *Za frontem idą kolejarze*, Warmia i Mazury, 1960, nr 2, s. 2.

³ *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina. Wybór dokumentów. 1945 rok, przygotował do druku T. Baryła*, Olsztyn 1996, dok. 7, s. 39, przyp. 9.

mierzony w dniach, lecz godzinach⁴). 7 maja z Białegostoku przybyli organizatorzy olsztyńskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (dalej: DOKP)⁵.

W lutym w Olsztynie pojawili się m.in.: kierownik grupy kolejarzy Jan Gan, przedstawiciel związku zawodowego kolejarzy Antoni Kaleciński i Józef Stromich⁶. Mimo że zostali dopuszczeni do współpracy z wojskiem radzieckim, nie mieli najmniejszego wpływu na zabezpieczenie urządzeń kolejowych. Ich zadaniem było – poza ewentualnym zabezpieczeniem taboru kolejowego – odnalezienie planów oraz dokumentacji węzłów kolejowych. Zajęli spalony częściowo podczas działań wojennych gmach przy Alei Zwycięstwa, który stał się siedzibą Dyrekcji. Opis budynku DOKP, zajętego w 1945 r. zawiera relacja jednego z kolejarzy: „Budynek, który zajęła na swój urząd DOKP był częściowo wypalony [...] Z tych kilku pokoi, które dostałem dla swego referatu parę było bez dachu, lecz żelbetonowe stropy były całe i mocne, oczywiście sufity były mokre, a na ścianach zacieki, lecz było lato. Mebli było w gmachu dużo, lecz porozciągane przez płądrujących szabrowników⁷”. Do końca 1945 r. budynek został odbudowany w 80%. Wraz z organizacją olsztyńskiego oddziału Dyrekcji Kolei przystąpiono do tworzenia poszczególnych jej działów. DOKP dzieliła się na wydziały i działy, zajmujące się m.in. ruchem pociągów, naprawą taboru kolejowego i naprawą linii kolejowych.

W marcu przybyły kolejne trzy grupy (ponad 60 osób). Rok później do Olsztyna przyjechało 1270 kolejarzy z Warszawy. Nowy personel przybywał też z Krakowa, Lublina, Łodzi i Poznania. W celu zdobycia wykwalifikowanych pracowników zaczęto organizować pierwsze kursy⁸. Napływający kolejarze byli wysyłani do większych stacji kolejowych. Liczba fachowych pracowników kolei nie była jednak wystarczająca – przykładowo w 1945 r. było zapotrzebowanie na 600 pracowników pracujących przy torach, natomiast w grudniu w Okręgu Mazurskim przy torach pracowało tylko siedem osób⁹. O trudnościach kadrowych w powojennym kolejnictwie Warmii i Mazur świadczy wspomnienie jednego z jej pracowników, Józefa Szepolskiego: „W Dyrekcji Kolei przyjęto mnie z otwartymi ramionami. Dyrekcja dopiero się organizowała, więc inżynierowie i technicy cenieni tam byli na wagę złota. Skierowano mnie do Działu Pomiarowego w Wydziale Drogowym¹⁰”.

Najbardziej odczuwano brak inżynierów oraz techników. W lutym 1946 r. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Olsztynie zatrudniano około 12,5 tys.

⁴ Przykładowo ówczesna infrastruktura kolejowa oraz istniejące możliwości techniczne pozwalały na pokonanie odległości z Olsztyna do Warszawy w ciągu 8 godzin. – *Wiadomości Mazurskie* (dalej: WM), 5 II 1946, nr 29, s. 3. Pociąg jadący na trasie Olsztyn Białystok jechał z kolei 10 godzin. – *Ibidem*, 19 II 1946, nr 41, s. 3.

⁵ APO, UP, sygn. 390/15, k. 122, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

⁶ *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina*, dok. 7, s. 39, przyp. 9.

⁷ OBN, ZS, R-17, k. 7, 8.

⁸ APO, UP, sygn. 390/15, k. 121, 123, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r. Niestety, nie udało się ustalić dokładnie, ile trwały i jak dokładnie były prowadzone kursy dla kolejarzy.

⁹ *Ibidem*, k. 121.

¹⁰ OBN, ZS, R-17, k. 5.

osób, z czego 5831 na stałe. W olsztyńskiej Dyrekcji pracowały 654 osoby¹¹. Jednak wciąż brakowało pracowników. Dalsze zatrudnienie w kolejnictwie uniemożliwiało brak wolnych mieszkań w Olsztynie¹².

Stan zniszczeń w kolejnictwie na Warmii i Mazurach w 1945 r., podobnie jak w pozostałych dziedzinach gospodarki, był ogromny. W wyniku wojny zniszczeniu uległo od 40 do 80% budynków stacyjnych, około 60% torów głównych i 30% stacyjnych, a także około 80% urządzeń zabezpieczenia ruchu na głównych stacjach. Nie działało prawie 100% środków łączności telefonicznej. W Olsztynie zupełnie zniszczono dworzec główny, gmach dawnej rejencji przeznaczony dla Dyrekcji Kolei oraz dworzec zachodni. Zniknęły także urządzenia sygnalizujące¹³. Na początku 1946 r. całkowitej odbudowy wymagało 25% budynków, częściowej – 35%. Do użytku nadawało się wówczas 40% zabudowań¹⁴. W porównaniu z pozostałymi obszarami Ziemi Odzyskanych zniszczenia w kolejnictwie były największe na Warmii i Mazurach. Sytuację w kolejnictwie tuż po przybyciu na Warmię i Mazury Polaków przedstawia sprawozdanie DOKP: „Stan kolei oraz urządzeń kolejowych przedstawiał wówczas obraz chaosu i zniszczenia. Zniszczenia te były powiększone przez systematyczne masowe wywożenie wszelkich urządzeń kolejowych, inwentarza kolejowego i taboru. Brak było wody i żywności. Brak łączności telefonicznej i telegraficznej, brak najprymitywniejszych urządzeń zabezpieczających ruch pociągów. Sygnalizacja samoczynna całkowicie zniszczona, zapory kolejowe połamane, brak sygnałów pociągowych i ręcznych. Pożary i niszczenie dalszych obiektów kolejowych. Całkowita zależność od wojskowych władz radzieckich”¹⁵.

W wyniku zniszczeń wojennych zlikwidowano niektóre linie kolejowe, przez co znacznie zwiększyła się odległość niektórych miast Okręgu od stacji. Przykładowo najbliższą czynną stacją kolejową dla Piszka był dworzec w Ełku. Odległość ta zmniejszyła się dopiero w 1946 r. po odbudowie linii kolejowej do Mrągowa¹⁶. Uruchomienie kolei do Piszka uniemożliwiało zniszczony most w Rucianem. Jednym z najbardziej uszkodzonych z powodu zniszczeń wojennych węzłów, jakie znalazły się w granicach Warmii i Mazur był węzeł kolejowy w Węgorzewie, w którym przed zniszczeniami wojennymi zbiegało się aż pięć linii kolejowych. Najbliższa stacja kolejowa dla mieszkańców Węgorzewa była w Giżycku. Okazuje się, że utrudnienia w ruchu mieli także mieszkańcy miejscowości znajdujących się w powiatach, na terenie których działała kolej. Tak było w przypadku Ornety, znajdującej się w od-

¹¹ WM, 13 II 1946, nr 36, s. 3.

¹² Ibidem, 16 II 1946, nr 39, s. 3.

¹³ D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie w latach 1945–1948. Studia z odbudowy pozarolniczych działów gospodarki*, Olsztyn 1978. *Województwo olsztyńskie*, s. 32; Z. Pietkiewicz, Z. Zienkiewicz, *Transport i łączność*, w: *Województwo olsztyńskie. Monografia ekonomiczno-społeczna 1945–1969*, Olsztyn 1974, s. 402.

¹⁴ WM, 13 II 1946, nr 36, s. 3.

¹⁵ APO, UP, sygn. 390/15, k. 121, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

¹⁶ D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 31.

ległości 50 km od Braniewa. Z powodu braku połączeń PKS, podróż z Ornety do miasta powiatowego trwała prawie 8,5 godziny, ponieważ jedyną możliwością dostarcia była droga pociągiem przez Olsztyn. Odjeżdżając z Ornety o godzinie 11.45 z przesiadką w Olsztynie, do Braniewa można było dotrzeć dopiero o godzinie 20.10¹⁷. Poza tym w wyniku zmiany granic przeobrazeniu uległy szlaki kolejowe. Rację bytu straciły istniejące dotychczas połączenia. Nieprzydatne już były takie trasy, jak: Bartoszyce–Frydląd, Węgorzewo–Gierdawy, Kętrzyn–Gierdawy, Gołdap–Dąrkimy–Węgorzewo, Gierdawy–Frydląd–Bartoszyce–Pruska Hławka–Braniewo¹⁸.

Początkowo kolej wykorzystywano do celów wojskowych. Zdawano jednak sobie sprawę, że niezbędna jest do celów aprowizacyjnych. Podczas konferencji odbytej w Białymstoku na początku marca 1945 r. Henryk Olejniczak stwierdzał: „z projektu Poddirekcji Kolejowej [w Białymstoku] widać, że przede wszystkim uwzględnia on wymagania wojenne [...] Projekt natomiast zapomina o sprawach gospodarczych. Nie neguję ważności wymogów wojennych, które muszą mieć obecnie pierwsze miejsce, lecz uważam jednocześnie ze swojej strony, iż projekt powinien iść w takim kierunku, aby uwzględniał jednocześnie momenty wojenne i gospodarcze”¹⁹.

Przekazywanie władzom polskim poszczególnych odcinków kolejowych odbywało się etapami. W lipcu 1945 r. Rosjanie oddali następujące linie kolejowe: Olsztyn–Elbląg, Olsztyn–Orneta i Olsztyn–Szczytno. Niestety, nadal trwała rozbiorcza robota torów kolejowych przez żołnierzy radzieckich. Na ogólnej długości 2894 km zdemontowano 1780 km²⁰. Rozebrano wszystkie dwutorowe linie, przystosowane do prowadzenia ruchu kierunkowego po każdym z torów, wobec czego Polacy byli bezsilni. Procederowi temu towarzyszyło rozgrabienie urządzeń sygnalizacyjnych i sieci trakcyjnej²¹. Łącznie długość rozebranych dwutorowych linii kolejowych wynosiła ponad 500 km²². Czynnych było 892 km linii²³. Wiadomo, że najbardziej zniszczone były miejscowości dotknięte bezpośrednio działaniami wojennymi oraz

¹⁷ Życie Olsztyńskie (dalej: ŻO), 3 IX 1947, nr 125, s. 4.

¹⁸ D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, ss. 31, 32. Więcej na temat dziejów transportu kolejowego w Prusach Wschodnich zob. A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu*, Olsztyn 1996.

¹⁹ Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina, dok. 7, s. 35.

²⁰ Ibidem, dok. 34, s. 134. Według Danuty Łaniec w 1945 r. długość rozebranych i zdewastowanych linii kolejowych wynosiła 1144 km (56%). – D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 31.

²¹ Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina, dok. 34, przyp. 32, s. 141.

²² APO, UP, sygn. 390/15, k. 97, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie za miesiąc lipiec 1945 r. Przykładowo Rosjanie rozgrabili i wywieźli transformatorownie w Korszach i Ostródzie. Dokładniej stosunek żołnierzy radzieckich do zastanej na Warmii i Mazurach infrastruktury kolejowej obrazuje fragment sprawozdania DOKP: „Na kolei wąskotorowej Rastembork [Kętrzyn]–Żądźbork [Mrągowo–Gierdawy] [Gierdawy] znaleziono następujący tabor: parowozów 17 w tym czynnych 4, węglarek 28, platform 35 i pługów odśnieżnych 4. Kolej ta została w dniu 17 lipca 1945 r. rozebrana przez radzieckie władze wojskowe o wraz z całym taborom wywieziona do Tylży. Interwencje ówczesnego Pełnomocnika Rządu RP w sprawie zwrotu tego obiektu nie odniosły skutku”. – APO, UP, sygn. 390/15, k. 125, 126, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

²³ D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 31.

przemarszem i stacjonowaniem na tych terenach wojsk radzieckich, dokonujących demontażu wszelkich urządzeń. Rosjanom nie przeszkadzało nawet przejęcie władzy przez Polaków. Przykładowo w maju 1945 r. uległy rozbiórce jednotorowe linie: Elbląg–Malbork–Kwidzyn, a także Ostróda–Olsztynek, Morąg–Miłomłyn, Lidzbark–Czerwonka, Lidzbark–Cynty oraz po jednym torze na liniach: Kętrzyn–Giżycko oraz Giżycko–Ełk²⁴. Zdarzały się oczywiście i takie, których stan był bardzo dobry²⁵.

15 sierpnia 1945 r. Rosjanie oficjalnie przekazali Polakom tabor kolejowy w Olsztynie. Obejmował on wówczas 47 parowozów oraz 4412 wagonów²⁶. Długość torów głównych na terenie Okręgu wynosiła 2894 km, z czego w użytku było ponad 1500 km²⁷. Przejęcie zarządu nad koleją umożliwiło zorganizowanie ruchu osobowego na kilku odcinkach. W lipcu 1945 r. kursowały tylko dwa pociągi obsługiwane przez Polaków: do Warszawy oraz Elbląga²⁸. W sierpniu z Olsztyna pociągi odjeżdżały w następujących kierunkach: Warszawa, przez Elbląg do Malborka, Ełk, Szczytno, Nidzica, Ornetka, Ostróda, Poznań i Toruń²⁹. Planowano również uruchomić linię Olsztyn–Białystok, co stało się możliwe dzięki budowie mostów tymczasowych³⁰. W lutym 1946 r. pod zarządem olsztyńskiej Dyrekcji było 699 km czynnych torów, 16 km torów czynnych, lecz nie eksploatowanych oraz 965 km torów nieczynnych (łącznie 1935 km)³¹.

Tabela 1. Wybrane linie kolejowe („normalnotorowe” i wąskotorowe) uruchomione po 1945 r. (ruch osobowy)

Miesiąc	Linia	Rodzaj pociągu
maj 1945 r.	Olsztyn – Warszawa	osobowy
lipiec 1945 r.	Olsztyn – Elbląg	osobowy
sierpień 1945 r.	Olsztyn – Malbork (przez Elbląg)	osobowy

²⁴ Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina, dok. 24, s. 77.

²⁵ Tak było na przykład w Giżycku. Pisano wówczas: „Tory kolejowe i urządzenia sygnalizujące są w zupelnym porządku. Tabor kolejowy został uprowadzony. Warsztatów kolejowych nie ma, natomiast są pomocnicze (remontu wagonów i aparatury sygnalowej)”. – Ibidem, dok. 4, s. 27.

²⁶ Ibidem, dok. 36, s. 150. Danuta Łaniec podaje natomiast, że w sierpniu 1945 r. polscy kolejarze przejęli 43 parowozy i około 2700 wagonów. Sprawnych miało być wówczas jedynie 29 wagonów. – D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 32. Inne dane, dotyczące przejętych maszyn kolejowych, zostały podane w sprawozdaniu olsztyńskiej DOKP. Otóż 15 VIII 1945 r. Polakom przekazano pięć parowozów osobowych, 35 towarowych i trzy przetokowe. – APO, UP, sygn. 390/15, k. 122, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

²⁷ Według sprawozdania DOKP w Olsztynie długość czynnych linii kolejowych wynosiła 1556,21 km. – APO, UP, sygn. 390/15, k. 97, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie za miesiąc lipiec 1945 r. Pełnomocnik Rządu na Okręg Mazurski w swoim sprawozdaniu podał natomiast, że była to liczba 1509 km. – *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina*, dok. 36, s. 150.

²⁸ APO, UP, sygn. 390/15, k. 96, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie za miesiąc lipiec 1945 r.; *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina*, dok. 34, s. 134. Pierwszym przekazany szlakiem kolejowym była linia Olsztyn–Warszawa przez Hławę (11 V 1945 r.), natomiast linia Warszawa–Elbląg trafiła w ręce Polaków 3 lipca. – APO, UP, sygn. 390/15, k. 122, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

²⁹ D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 84; *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina*, dok. 36, s. 150.

³⁰ APO, UP, sygn. 390/15, k. 96, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie za miesiąc lipiec 1945 r.; D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 84.

³¹ WM, 13 II 1946, nr 36, s. 3.

sierpień 1945 r.	Olsztyn – Nidzica	osobowy
sierpień 1945 r.	Olsztyn – Elk	osobowy
sierpień 1945 r.	Olsztyn – Orneta	osobowy
sierpień 1945 r.	Olsztyn – Ostróda	osobowy
sierpień 1945 r.	Olsztyn – Szczytno	osobowy
sierpień 1945 r.	Olsztyn – Toruń	osobowy
sierpień – listopad 1945 r.	Olsztyn – Białystok (przez Nidzicę)	osobowy
sierpień – listopad 1945 r.	Olsztyn – Braniewo	osobowy
sierpień – listopad 1945 r.	Olsztyn – Poznań	osobowy
sierpień – listopad 1945 r.	Olsztyn – Morąg	podmiejski pociąg „roboczy”*
sierpień – listopad 1945 r.	Olsztyn – Ostróda	podmiejski pociąg „roboczy”
sierpień – listopad 1945 r.	Olsztyn – Olsztynek	podmiejski pociąg „roboczy”
między grudniem 1945 r. a marcem 1946 r.	Olsztyn – Warszawa (przez Malbork)	pospieszny
między grudniem 1945 r. a marcem 1946 r.	Lidzbark – Bartoszyce	osobowy
między grudniem 1945 r. a marcem 1946 r.	Ostróda – Jominek	osobowy
marzec 1946 r.	Olsztyn – Toruń	osobowy
kwiecień 1946 r.	Olsztyn – Barczewo	osobowy
kwiecień 1946 r.	Olsztyn – Barczewo	osobowy
kwiecień 1946 r.	Olsztyn – Białystok	osobowy
kwiecień 1946 r.	Elk – Grajewo	osobowy
maj 1946 r.	Elbląg – Frombork	osobowy
maj 1946 r.	Elbląg – Frombork	osobowy
maj 1946 r.	Olsztyn – Białystok (przez Szczytno i Wielbark)	osobowy nocny**
maj 1946 r.	Olsztyn – Białystok (przez Szczytno i Wielbark)	osobowy nocny
maj 1946 r.	Ostrołęka – Łomża	osobowy
maj 1946 r.	Ostrołęka – Łomża	osobowy
brak danych***	Olsztyn – Morąg	pociąg podmiejski
lipiec 1946 r.	Warszawa – Olsztyn (przez Malbork)	pospieszny
lipiec 1946 r.	Olsztyn – Morąg	pociąg podmiejski
lipiec 1946 r.	Olsztyn – Orneta	osobowy
lipiec 1946 r.	Olsztyn – Lidzbark	osobowy
lipiec 1946 r.	Lidzbark – Elk	osobowy
lipiec 1946 r.	Korsze – Skandowo	osobowy
lipiec 1946 r.	Jominek – Morąg	osobowy
lipiec 1946 r.	Kominek – Morąg	osobowy
lipiec 1946 r.	Olsztyn – Łódź (przez Toruń)****	osobowy
lipiec 1946 r.	Olsztyn – Iława	osobowy
wrzesień 1946 r.	Czerwona – Mrągowo – Baranowo	osobowy
listopad 1946 r.	Szczytno – Biskupiec	osobowy
styczeń 1947 r.	Suwałki – Trziszki	osobowy
styczeń 1947 r.	Suwałki – Trziszki	osobowy
maj 1947 r.	Olsztyn – Orneta	osobowy
maj 1947 r.	Olsztyn – Orneta	osobowy
maj 1947 r.	Olsztyn – Szczytno	osobowy
maj 1947 r.	Olsztyn – Malbork *****	osobowy
maj 1947 r.	Olsztyn – Ostróda *****	osobowy
sierpień 1947 r.	Elk – Kętrzyn	osobowy
sierpień 1947 r.	Ostrołęka – Wielbark	osobowy
sierpień 1947 r.	Szczytno – Nidzica	osobowy
sierpień 1947 r.	Szczytno – Pupy	osobowy
sierpień 1947 r.	Szczytno – Pupy	osobowy
grudzień 1947 r.	Szczytno – Ruciane	osobowy

styczeń 1947 r.	Ruciane – Pisz	osobowy
styczeń 1947 r.	Kętrzyn – Węgorzewo	osobowy
kwiecień 1949 r.	Olsztyn – Warszawa	osobowy
kwiecień 1949 r.	Olsztyn – Susz	osobowy

Źródło: Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Ministerstwo Ziem Odzyskanych (dalej: MZO), sygn. 196/184, k. 13, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za styczeń 1947 r.; Archiwum Państwowe w Olsztynie (dalej: APO), Urząd Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski (dalej: UP), sygn. 390/15, k. 113, Sprawozdanie DOKP Olsztyn z działalności na wyzwolonym terenie Mazurskim [XII 1945 r.]; APO, UP, sygn. 390/15, k. 122, 127, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.; APO, Urząd Wojewódzki (dalej: UW), sygn. 391/120, k. 241, 242, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za okres od 1 marca do 1 września 1946 r.; APO, UW, sygn. 391/120, k. 260, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych za miesiąc styczeń 1947 r.]; APO, UW, sygn. 391/120, k. 268, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych za miesiąc styczeń 1947 r., APO, UW, sygn. 391/120, k. 272, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc sierpień 1947 r.; APO, UW, sygn. 391/120, k. 278, z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc grudzień 1947 r.; D. Laniec, *Województwo olsztyńskie w latach 1945-1948. Studia z odbudowy pozarolniczych działów gospodarki*, Olsztyn 1978, s. 31; *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina. Wybór dokumentów. 1945 rok, przygotował do druku T. Baryła, Olsztyn 1996*, dok. 36, s. 150; *Wiadomości Mazurskie* (dalej: WM), 13 II 1946, nr 36, s. 3; 17 IX 1946, nr 214, s. 3; 20 XI 1946, nr 268, s. 3; *Życie Olsztyńskie* (dalej: ŻO), 19 XI 1947, nr 201, s. 4; 21 X 1949, nr , s. 4; 18 I 1949, nr 17, s. 3; 13 IV 1949, nr 102, s. 4; 12 VI 1949, nr 159, s. 4.

* Był to pociąg dowożący mieszkańców z wymienionych miejscowości i okolic do pracy w Olsztynie.

** Pierwszy wagon sypialny DOKP w Olsztynie posiadała dopiero od października 1947 r.

*** Na pewno drugi pociąg na trasie Olsztyn–Morąg został wprowadzony przed lipcem 1946 r.

**** Nie wprowadzono nowego, a jedynie wydłużono drogę istniejącego już pociągu Olsztyn–Toruń.

***** Były to pociągi, których bieg został przedłużony (Białystok–Olsztyn–Malbork oraz Olsztyn–Ostróda–Morąg).

***** Połączenie zostało uruchomione na okres Świąt Wielkanocnych wiosną 1949 r.

Na podstawie danych zawartych w tabeli można stwierdzić, iż podobnie jak w innych dziedzinach gospodarki odbudowa kolei na Warmii i Mazurach miała pewną dynamikę. Najwięcej połączeń zostało uruchomionych w 1946 i 1947 r., w kolejnych latach w zasadzie tylko je modyfikowano. Poza połączeniami lokalnymi, bądź ogólnopolskimi, pociągi wyjeżdżały również za Odrę (akcja wysiedlenia Niemców). Ważnym dla mieszkańców Warmii i Mazur posunięciem było ustalenie ogólnopolskiego rozkładu jazdy. Dzięki temu zwiększyła się liczba pociągów na terenie województwa. Oprócz pociągów już funkcjonujących na danej trasie, wprowadzono drugą, a nawet trzecią linię. Uruchamiano nowe, a mniej rentowne linie likwidowano. Powyższa tabela przedstawia wprowadzane kolejno nowe linie kolejowe, które nierzadko powstawały w miejscu poprzednich. Na przykład 10 stycznia 1947 r. zlikwidowano dwa kursy na trasie Olsztyn i Szczytno³². Miesiąc później wskutek zarządzenia Ministerstwa Komunikacji odwołano pociągi aż na 16 liniach kolejowych.

³² Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Ministerstwo Ziem Odzyskanych (dalej: MZO), sygn. 196/184, k. 13, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za styczeń 1947 r. Połączenie to zostało zlikwidowane prawdopodobnie dlatego, że istniały na tej linii inne pociągi.

wych³³, których kursy były kolejno wznowiane³⁴. W szczególnych okresach, takich jak święta, Dyrekcja Kolei uruchamiała dodatkowe pociągi. W grudniu 1947 r. uruchomiono linie: Olsztyn–Warszawa, Szczytno–Czerwonka, Nidzica–Szczytno oraz Ostrołęka–Wielbark³⁵ (ze względu na swoją tymczasowość połączenia te nie zostały uwzględnione w tabeli). Bywało również, że trasy pociągów ulegały zmianie³⁶. Ich przyczyną były także napady na pociągi. Tak było w przypadku pociągu nocnego na trasie Olsztyn–Białystok, który od lutego 1946 r. jeździł tylko w dzień³⁷.

Niestety, punktualność – szczególnie w początkowym okresie – nie należała do najmocniejszej strony kolei. Związane to było zwłaszcza z występującymi, opóźniającymi się w naprawie awariami. Podróżni skarżyli się, że „rozkład jazdy pociągów to w 75 proc.[entach] fikcja oraz że pracownik stacji kolei od konduktora do dyżurnego ruchu nie potrafi lub nie chce poinformować podróżnych kiedy pociąg odejdzie”³⁸. Zdarzało się również, że po przybyciu na stację kolejową można było dowiedzieć się, że pociąg odjechał godzinę przed czasem, następny zaś będzie dopiero za 24 godziny (panujący w rozkładach jazdy chaos był powodem tego, iż wielu oczekujących na pociągi podróżnych spędziło pierwszą na Warmii i Mazurach wigilię 1945 r. na stacjach kolejowych, albo – jeżeli stacje były zniszczone – pod gołym niebem)³⁹. Na punktualność pociągów wpływały również warunki atmosferyczne (sroga zima). O ile w 1945 r. DOKP posiadała odpowiednie pługi służące do odśnieżania, problem stanowił brak pracowników⁴⁰.

Istotnym problemem wpływającym na funkcjonowanie kolei był także brak węgla do parowozów. Zapotrzebowanie na węgiel wynosiło około 500 ton dziennie⁴¹. Wraz z rozwojem powojennego kolejnictwa i liczbą obsługiwanych maszyn parowych popyt na węgiel wzrósł jeszcze bardziej.

³³ AAN, MZO, sygn. 196/185, k. 16, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za miesiąc luty 1947 r. Niestety, nie udało się dotrzeć do wspomnianego zarządzenia Ministerstwa Komunikacji. Przyczyną zawieszenie tak znacznej liczby pociągów mogły być zarówno warunki atmosferyczne bądź wykorzystanie kolei do zupełnie innych potrzeb. Ryszard Tomkiewicz jako powód podaje zwolnienie linii kolejowych dla pociągów przyjeżdżających bądź wyjeżdżających do ZSRR. – R. Tomkiewicz, *Życie codziennie mieszkańców powojennego Olsztyna 1945–1956*, Olsztyn 2003, s. 266. Wniosek ten wydaje się być błędny, ponieważ na przykład w sierpniu 1946 r. przyjęto i odprawiono do ZSRR około 540 pociągów nie likwidując tym samym połączeń lokalnych i ogólnopolskich na Warmii i Mazurach. – AAN, MZO, sygn. 196/183, k. 34, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za miesiąc sierpień 1946 r.

³⁴ AAN, MZO, sygn. 196/186, k. 14, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za miesiąc marzec 1947 r.

³⁵ APO, UW, sygn. 391/120, k. 278, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc grudzień 1947 r.

³⁶ Tak było w przypadku pociągów jadących z Olsztyna do Warszawy z powodu uszkodzenia mostu koło Bugu. – AAN, MZO, sygn. 196/186, k. 14, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za miesiąc marzec 1947 r.

³⁷ AAN, MZO, sygn. 196/182, k. 25, Sprawozdanie Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski za luty 1946 r.

³⁸ WM, 29 XII 1945, nr 10, s. 4.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Ibidem, 16 XII 1945, nr 2, s. 3.

⁴¹ APO, UW, sygn. 390/14, k. 48, Sprawozdanie delegata Ministerstwa Przemysłu [XII 1945 r.].

Tabela 2. Przewóz osób w okresie od 1945 do 1949 r. (w wybranych miesiącach)

Okres	Liczba przewiezionych osób	Wpływ z przewozu osób (zł)
maj – sierpień 1945 r.	8989	625 063
wrzesień 1945 r.	39 712	4 400 000
październik 1945 r.	112 174	8 561 000
listopad 1945 r.	161 166	10 089 000
lipiec 1946 r.*	211 000	15 486 000
sierpień 1946 r.	256 000	15 669 885
wrzesień 1946 r.	324 000	18 889 000
listopad 1946 r.	545 000	19 109 000
grudzień 1946 r.	558 000	18 231 000
styczeń 1947 r.	616 000	20 271 693
luty 1947 r.	273 000	18 928 000
kwiecień 1947 r.	-	27 127 755
maj 1947 r.	228 703	24 985 766
czerwiec 1947 r.	341 490	43 188 586
sierpień 1947 r.	279 991	39 940 885
grudzień 1947 r.	262 684	34 402 089
marzec 1948 r.	426 002	40 374 705
lipiec 1948 r.	231 760	43 889 750
marzec 1949 r.	245 386	47 600 831

Źródło: AAN, MZO, sygn. 196/183, k. 34, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za sierpień 1946 r.; AAN, MZO, sygn. 196/184, k. 13, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za styczeń 1947 r.; AAN, MZO, sygn. 196/187, k. 23, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za miesiąc kwiecień 1947 r.; AAN, MZO, sygn. 196/187, k. 124, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za miesiąc czerwiec 1947 r.; APO, UP, sygn. 390/15, k. 124, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.; APO, UW, sygn. 391/120, k. 268, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc maj 1947 r.; APO, UW, sygn. 391/120, k. 272, z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc maj 1947 r.; APO, UW, sygn. 391/120, k. 278, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc grudzień 1947 r.; APO, UW, sygn. 391/120, k. 282, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc marzec 1948 r.; APO, UW, sygn. 391/120, k. 289, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc lipiec 1948 r.; APO, UW, sygn. 391/120, k. 302, Sprawozdanie [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc marzec 1949 r.; D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, ss. 85, 87.

* W okresie od 1946 do 1947 r. były to wpływy za przewóz osób i bagażu

Z przedstawionych danych wynika, że liczba pasażerów (także ilość przewożonych towarów) była najniższa w początkowym okresie. Ruch zwiększał się w miarę rozwoju akcji osiedleńczej. W 1946 r. oprócz biletów wprowadzono także opłatę za bagaż, nie były to jednak zbyt drastyczne posunięcia. Wiadomo też, że w 1947 r. wzrosły ceny biletów pasażerskich⁴². W maju 1945 r. cena jednego biletu dla jednej osoby wynosiła 69,53 zł, natomiast w drugiej połowie roku wysokość średniej ceny to 53,58 zł. W 1947 r. bilet na przejazd pociągiem można było kupić za około 100 zł. Natomiast w 1949 r. kosztował dwukrotnie więcej. Prawdziwą zmołą były osoby jeżdżące „na gapę”⁴³.

⁴² D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 87.

⁴³ APO, UP, sygn. 390/15, k. 124, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

Dyrekcja Kolei była również odpowiedzialna za organizowanie transportów służących do realizacji powojennych rozstrzygnięć w sprawach ludnościowych. W celu przesiedlenia polskiej ludności ze Wschodu i wysiedlenia Niemców po przekazaniu taboru kolejowego przez Rosjan przystąpiono do organizacji transportów⁴⁴. W okresie od grudnia 1945 do marca 1946 r. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Olsztynie przyjęła 130 pociągów z przesiedleńcami ze Wschodu, którymi przewieziono 58 tys. osób i 10 tys. „sztuk żywego inwentarza”⁴⁵. Od marca do września 1946 r. liczba transportów znacznie wzrosła (240 pociągów), którymi na teren województwa przybyło 109747 osób i około 70 tys. żywego inwentarza. Z liczby tej na zachód wysłano 128 transportów (62203 osoby), natomiast pozostałe pozostały na Warmii i Mazurach⁴⁶. Liczba wszystkich transportów zarówno odprawionych do Niemiec, jak również przyjętych ze Wschodu była ogromna. Trudno jest ustalić ich dokładną liczbę, biorąc również pod uwagę stan badań oraz archiwaliów (chodzi tu o aspekt techniczny). Należy jednak podkreślić, że cały wysiłek akcji, związanych z ruchami ludnościowymi na Warmii i Mazurach spoczywał na barkach olsztyńskiej kolei. Jako że na granicy z ZSRR znajdowały się punkty etapowe, DOKP w Olsztynie obsługiwała także transporty ze Wschodu kierowane do innych części Polski.

Tabela 3. Przewóz osób w ramach akcji osiedleńczych i przesiedleńczych w 1945 r.

[według danych DOKP w Olsztynie]

Miesiąc	Polscy osiedleńcy	Przesiedleńcy ze Wschodu	Wysiedlenie Niemców
Czerwiec	2309	7251	-
Lipiec	3559	5049	-
Sierpień	3841	645	1800
Wrzesień	2670	10 635	1460
Październik	456	7831	19 257
Listopad	212	9859	19 503

Źródło: APO, UP, sygn. 390/15, k. 115, Sprawozdanie DOKP Olsztyn z działalności na wyzwolonym terenie Mazurskim [XII 1945 r.].

Poza obsługą ruchu osobowego do zadań kolei należało także przyjmowanie i odprawianie pociągów towarowych, których liczba szczególnie w początkowym okresie była przeważająca. Były to głównie pociągi odjeżdżające w kierunku ZSRR z łupem Armii Radzieckiej. Skala tego zjawiska była tak duża, że w celu zwiększenia przepustowości

⁴⁴ W czerwcu zorganizowano 8 transportów, lipcu – 7, sierpniu – 3, wrześniu – 13, październiku – 14, listopadzie – 18. – APO, UP, sygn. 390/15, k. 115, Sprawozdanie DOKP Olsztyn z działalności na wyzwolonym terenie Mazurskim [XII 1945 r.].

⁴⁵ APO, UP, sygn. 390/15, k. 121, 127, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

⁴⁶ APO, UW, sygn. 391/120, k. 242, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za okres od 1 marca do 1 września 1946 r.

wości trzeba było otworzyć dodatkowe trzy stacje⁴⁷. Załadunek towarów dla ZSRR odbywał się również w późniejszym okresie. Miesięcznie teren Warmii i Mazur opuszczało około 200 pociągów [sic!], odjeżdżających z łupem żołnierzy radzieckich. Przykładowo od marca do września 1946 r. załadowano aż 1155 pociągów towarowych, które odjechały z Olsztyna w kierunku Związku Radzieckiego⁴⁸.

Tuż po przybyciu na teren Warmii i Mazur przystąpiono także do obejmowania – o ile zezwalali na to Rosjanie – parowozowni i warsztatów. Pierwszym z nich był zakład w Ostródzie, następnie w Korszach, Ełku, Olsztynku, Ornecie i Nidzicy. Pomimo funkcjonujących warsztatów maszyny wymagające poważniejszej naprawy były wysyłane do innych dyrekcji okręgowych. Drobniejsze naprawy odbywały się głównie w parowozowni ostródzkiej. Pozostałe wykonywano w Olsztynie, Korszach i Ełku. Do końca 1945 r. naprawiono 418 parowozów, 675 wagonów osobowych oraz 5753 towarowych. Natomiast od grudnia do marca 1946 r. naprawiono 160 parowozów, 510 wagonów osobowych i 3195 towarowych. Oprócz parowozowni i warsztatów naprawczych do końca 1945 r. zorganizowano trzy zakłady elektrotechniczne (w Olsztynie, Korszach i Ełku), 17 odcinków zajmujących się m.in. zabezpieczaniem urządzeń elektronicznych, a także „zbieraniem materiałów instalacyjnych porzuconych przez okupanta”. Do końca 1945 r. po remoncie uruchomiono 23 silniki elektryczne, cztery dźwigi węglowe oraz około 1,5 tys. punktów świetlnych. W miarę upływu czasu – mimo trudności personalnych – wzmożono naprawę sprzętu. W pierwszym kwartale 1946 r. naprawiono aż 44 silniki elektryczne i uruchomiono 2532 punkty świetlne. Ponadto zabezpieczono i uruchomiono elektrownię wodną w Brąswaldzie i transformatornię w Korszach, a także linię wysokiego napięcia Kętrzyn–Korsze. Oprócz tego w 1945 r. uruchomiono 34 semafony, 11 tarcz ostrzegawczych, 109 dźwigni nastawczych oraz 45 zamków zwrotniczych⁴⁹. W następnym półroczu w warsztatach województwa olsztyńskiego naprawiono 580 parowozów i około 5 tys. wagonów osobowych⁵⁰. Z czasem z usług Okręgowej Kolei w Olsztynie zaczęły korzystać inne dyrekcje, składając zamówienia na naprawy taboru kolejowego⁵¹. Jeden z pierwszych wagonów z elektrycznym oświetleniem został uruchomiony w 1948 r.⁵²

⁴⁷ APO, UP, sygn. 390/15, k. 121, 127, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

⁴⁸ APO, UW, sygn. 391/120, k. 242, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za okres od 1 marca do 1 września 1946 r.

⁴⁹ APO, UP, sygn. 390/15, k. 122, 123, 125, 126, 127, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

⁵⁰ APO, UW, sygn. 391/120, k. 243, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za okres od 1 marca do 1 września 1946 r.

⁵¹ APO, UW, sygn. 391/120, k. 243, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za okres od 1 marca do 1 września 1946 r.

⁵² APO, UW, sygn. 391/120, k. 289, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji [Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie] za miesiąc lipiec 1948 r.

Zły stan olsztyńskiego kolejnictwa w omawianym okresie był przyczyną zdarzających się na Warmii i Mazurach wypadków kolejowych. Trudno jest ustalić ich liczbę. Zdarzało się, że w ciągu miesiąca miały miejsce aż dwa. Przykładowo w grudniu 1946 r. doszło do zderzenia pociągów na stacjach w Prabutach (10 grudnia) i na szlaku kolejowym Wipsowo–Czerwonka (18 grudnia). W wyniku katastrofy byli ranni i zabici⁵³. Innym razem doszło do wykolejenia pociągu na zwrotnicy wjazdowej⁵⁴. Przyczyną tej ostatniej był prawdopodobnie błąd pracownika kolei. Ponadto „22 V 47 r. zapalił się las od iskier przejeżdżającego pociągu na linii kolejowej Młynary”⁵⁵. Powodem wypadków była również nieostrożność użytkowników dróg na przejazdach kolejowych (w sierpniu 1947 r. na przejeździe kolejowym w Klewkach zginęły dwie osoby, które podróżowały furmanką)⁵⁶. Inną przyczyną mogły być także podkładane na torach kolejowych miny⁵⁷.

W miarę możliwości przystąpiono do zaawansowanych prac mających na celu odbudowę mostów na Warmii i Mazurach. Do równie ważnych zadań kolejnictwa w początkowym okresie było również zabezpieczenie i tworzenie mostów tymczasowych (czasem we współpracy z Rosjanami), a także zmiana wszystkich szerokotorowych linii na „normalne”⁵⁸, nie wspominając o odbudowie zniszczonych szlaków. Napływające z Ministerstwa Komunikacji środki były niewystarczające, aby uruchomić sieć kolejową w całym województwie, jednak pozwalały na wykonywanie poszczególnych napraw. Jako że olsztyńska Dyrekcja Kolei nie dysponowała wystarczającą liczbą pracowników zarówno wykwalifikowanych, jak i technicznych (o czym była mowa wyżej), ogłaszano przetargi na wykonanie poszczególnych prac⁵⁹.

W ramach DOKP w Olsztynie istniał Wydział Handlowo-Taryfowy, który miał zajmować się m.in. drukiem i rozprowadzaniem biletów kolejowych, odprawą bagażową itd. Zwłaszcza na początku ciężko było zorganizować pracę, ponieważ służby kolei nie posiadały spisu stacji kolejowych oraz ich odległości taryfowych.

⁵³ APO, UW, sygn. 391/87, k. 24, Sprawozdanie z działalności Wydziału Społeczno-Politycznego za okres miesiąc grudzień 1946 r.

⁵⁴ APO, UW, sygn. 391/285, k. 332, Sprawozdanie sytuacyjne starosty powiatowego mrągowskiego, 8 III 1949 r.

⁵⁵ APO, UW, sygn. 390/284, k. 57, Sprawozdanie miesięczne Wydziału Społeczno-Politycznego za miesiąc maj 1947 r.

⁵⁶ ŻO, 10 VIII 1947, nr 101, s. 4. Podobny wypadek zdarzył się na przejeździe kolejowym pod Likuzami, gdzie w nocy z 20 na 21 sierpnia pociąg wjechał w przejeżdżający przez przejazd samochód należący do PUR. – Ibidem, 22 VIII 1947, nr 113, s. 4.

⁵⁷ Miny były podkładane na szlakach, którymi przewożono przesiedleńców. – Instytut Pamięci Narodowej Oddział w Białymstoku (IPN Bi), sygn. 84/3/2, k. 58, Raport dekadowy WUBP w Olsztynie za okres od dnia 21 VII do 10 VIII 1947 r.

⁵⁸ APO, UP, sygn. 390/15, k. 123, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

⁵⁹ W lutym 1946 r. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Olsztynie ogłosiła przetarg nieograniczony na:
1) Budowę prowizorycznego mostu drewnianego przez rzekę Biebrzę na km 276364 linii Grajewo–Białystok.
2) Budowę mostu stałego przez kanał Rudzki na km 275.863 linii Elk – Białystok [...]. Termin rozpoczęcia przetargu dnia 11 marca 1946 r., o godzinie 12-ej, w gmachu Dyrekcji” – WM, 27 II 1946, nr 47, s. 4.

Do końca roku w pionie tym zatrudniano 448 osób. Były to osoby pracujące m.in. jako kasjerzy bądź magazynierzy. W ciągu roku na 39 stacjach uruchomiono kasy biletowe, a na 18 – bufety. Do przechowywania przesyłek wydzierżawiono place i magazyny. W pierwszym 1946 r. w Olsztynie otwarto pierwszą przechowalnię bagażu podręcznego. Większym problemem były kradzieże przesyłek, dokonywane w dużej części przez pracowników kolei⁶⁰.

Nie ma przesady w twierdzeniu, że szczególnie w początkowym okresie dosłownie każdy pojazd był na wagę złota. Po przybyciu na Warmię i Mazury pierwsze grupy Polaków o samochodach mogły jedynie pomarzyć, dlatego też oprócz samochodów szukano także motorów i rowerów, które często były zdekompletowane bądź całkowicie zniszczone⁶¹. Były to jednak tylko półśrodki. Brak środków lokomocji uniemożliwiał podjęcie szybkich działań organizacyjnych w terenie, takich jak zorganizowanie urzędów w poszczególnych miastach powiatowych, a następnie sprawowanie władzy. Przy braku łączności telefonicznej i bez posiadania jakichkolwiek pojazdów nie było możliwości na przykład szybkiego przekazania rozporządzeń i wytycznych z Olsztyna. Często takie rozporządzenie stawało się po prostu nieaktualne. Nawet jeżeli w miarę szybko trafiło ono do danego urzędu, to nie było możliwości, aby zostało ono zrealizowane. Poza tym sprawny transport był potrzeby do celów osiedleńczych i wysiedleńczych. Rozwiązaniem problemów komunikacyjnych były również konie, których liczba była także niewystarczająca⁶².

W związku z występującymi problemami komunikacyjnymi w marcu 1945 r. Pełnomocnik Rządu dr Jerzy Sztachelski prosił władze centralne o przydział 100 samochodów ciężarowych (po trzy dla każdego powiatu). Dodatkowo zgłoszono zapotrzebowanie na 19 samochodów, które byłyby do dyspozycji Urzędu Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski⁶³. W każdym powiecie miał być przynajmniej jeden motocykl i aż pięć do dyspozycji urzędników w Olsztynie. Miesięczne zapotrzebowanie na benzynę wynosiło dla 100 ciężarówek – 50 ton paliwa, samochodów osobowych – 4,5 i motocykli – 5,5 ton⁶⁴. Sprawa ta nie została rozwiązana po myśli władz Okręgu i problem transportu istniał nadal – z Warszawy przysłano jedynie 10 samochodów osobowych i 15 ciężarowych. Spośród tej liczby sprawnych było tylko siedem ciężarówek, z których i tak trzy stałe naprawiano. Pozostałe wozy wymagały gruntownego remontu⁶⁵. Nawet jeśli samochody działały, to pojawiała się inna kwestia – benzyna. Można powiedzieć,

⁶⁰ APO, UR, sygn. 390/15, k. 123, 124, 127, Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [w Olsztynie] za okres od lutego 1945 r. do 15 marca 1946 r.

⁶¹ *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina*, dok. 6, s. 30.

⁶² Poza końmi i ciągnikami do akcji żniwnej wykorzystywano także samochody ciężarowe. – *Ibidem*, dok. 36, s. 149. Zarówno brak pojazdów i benzyny wpływały na wysokie koszty transportu, co przykładowo kształtowało wysokie ceny żywności. – *Ibidem*.

⁶³ *Ibidem*, dok. 15, ss. 55, 56, przyp. 7.

⁶⁴ *Ibidem*, dok. 15, s. 55.

⁶⁵ *Ibidem*, dok. 18, s. 59.

że jej brak był problemem powszechnym nie tylko w Okręgu Mazurskim⁶⁶. W sierpniu 1947 r. województwo, podlegające pod Centralę Produktów Państwowych w Olsztynie, liczyło 12 stacji paliw⁶⁷. Natomiast jeżeli wreszcie władze ministerialne przysłały odpowiedni przydział paliwa, to samochody stały bezużyteczne z powodu na przykład braku oleju. Po przejściu władzy przez Polaków posiadaniu władz wojewódzkich było tylko pięć użytecznych samochodów i 50 należących do wojska⁶⁸.

Przesadny formalizm nie pozwalał z kolei na używanie samochodów zdobytych własnym wysiłkiem, bez uprzedniego zarejestrowania pojazdu w Państwowym Urzędzie Samochodowym w Warszawie⁶⁹. Rejestracja na miejscu była możliwa dopiero po utworzeniu oddziału olsztyńskiego. Liczba pojazdów, jakimi dysponował Urząd Wojewódzki, wzrosła w 1946 r. Do dyspozycji Wydziału Komunikacji był: jeden samochód ciężarowy, trzy półciężarowe, siedem osobowych, dziewięć ciągników z przyczepami oraz dwa motocykle⁷⁰.

Rok później sytuacja „motoryzacyjna” instytucji państwowych w województwie olsztyńskim znacznie się polepszyła. W ich dyspozycji było prawie 800 pojazdów. Większość pochodziła z darów UNRRA – do września 1946 r. w ramach tej pomocy instytucje państwowe otrzymały prawie 390 samochodów ciężarowych. Równie dużą liczbę stanowiły również samochody niemieckie (około 150 osobowych i tyleż samo ciężarowych). Do dyspozycji polskich władz było także około 80 motocykli (z czego ponad 40 z darów UNRRA)⁷¹.

Całokształt spraw związanych z polityką motoryzacyjną powierzono Ministerstwu Komunikacji. Jej elementem było powoływanie instytucji zajmujących się organizacją komunikacji, rejestracją pojazdów i kontrolą ich użytkowania⁷². Jedną z takich instytucji, oprócz Wydziału Komunikacji w Urzędzie Pełnomocnika, a następnie Urzędzie Wojewódzkim, był Państwowy Urząd Samochodowy (PUS) i jego oddziały w poszczególnych województwach. Oddział olsztyński powstał w 1945 r. Jednocześnie zaczęto tworzyć jednostki terenowe. W lipcu do swojej dyspozycji posiadał 50 samochodów ciężarowych, które służyły jedynie do akcji przesiedleńczej i aprowizacyjnej⁷³.

⁶⁶ Ibidem, dok. 22, s. 69. Innym, na pewno rzadszym i mniej popularnym, rodzajem paliwa był gaz wysokoprężny (czyli gazolina, gaz płynny). Samochód napędzany w ten sposób musiał posiadać kartę ewidencyjną instalacji gazowej (upoważnieni do jej wydawania mieli siedzibę tylko w dwóch miastach w Polsce). – APO, Starostwo Powiatowe (dalej: SP) w Bartoszycach, sygn. 392/165, k. 24, Pismo Komendy Milicji Obywatelskiej Województwa Olsztyńskiego według rozdzielnika, 5 XII 1949 r.

⁶⁷ ŻO, 17 VIII 1947, nr 108, s. 3.

⁶⁸ E. Wojnowski, *Warmia i Mazury w latach 1945-1947. Życie polityczne*, Olsztyn 1970, s. 71.

⁶⁹ *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina*, dok. 23, s. 73.

⁷⁰ APO, UW, sygn. 391/97, k. 77, Sprawozdanie z działalności Wydziału Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego [w Olsztynie] za czas od 1 lutego do 1 listopada 1946 r.

⁷¹ APO, UW, sygn. 391/119, k. 89, Sprawozdanie z działalności Okręgowego Urzędu Samochodowego w Olsztynie za czas od 1 IV do 30 IX 1946 r.

⁷² Dziennik Ustaw z 1946 r., nr 7, poz. 58.

⁷³ *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina*, dok. 34, s. 134.

W ramach PUS została zorganizowana Państwowa Komunikacja Samochodowa (dalej: PKS). Jej siedziba znajdowała się w Olsztynie przy ulicy Kopernika 36. W tym czasie zajezdnię ulokowano przy ulicy Jagiellońskiej 75 na terenie byłych koszarów wojskowych. Był to teren o powierzchni 40 tys. m³, gdzie znajdowały się budynki przeznaczone na mieszkania dla pracowników PKS oraz garaże, a także jeden warsztat samochodowy⁷⁴. Przyznane olsztyńskiemu oddziałowi PKS pojazdy były samochody ciężarowe „posowieckich” (produkcji radzieckiej), których często stan był po prostu zły (nawet połowa z nich nie nadawała się do użytku, natomiast w czerwcu 1946 r. w remoncie było dokładnie 24,9%)⁷⁵.

Początkowo zorganizowany ruch komunikacyjny na Warmii i Mazurach służył do zaspokojenia celów gospodarczych i polegał głównie na przewozie towarów. Niezależnie starano się także zorganizować przewozy pasażerskie⁷⁶. Autobusów nie było – zastępowały je samochody ciężarowe przystosowane do przewozu pasażerów poprzez wyposażenie w ławki⁷⁷. W listopadzie 1946 r. liczba pojazdów należących do olsztyńskiego Oddziału PKS wynosiła ponad 100. Wszystkie były zarejestrowane, posiadały własny numer i tablice rejestracyjne.

Tabela 4. Stan taboru PKS w listopadzie 1946 r.

Marka	Rodzaj	Razem	Czynnych
ZIS	ciężarowy	24	10
ZIS	autobus	1	0
GAZ	ciężarowy	30	8
GAZ	autobus	1	1
GMC	ciężarowy	1	1
GMC	pasażerski	22	12
GMC	autobus	3	2
GMC	cysterna	1	0
GMC	warsztat [?]	1	1
Bedford	autobus	1	1
Goliath	półciężarowy	1	1
Adler	półciężarowy	1	0
Adler	półciężarowy	1	0
Peugeot	pasażerski	1	1
Peugeot	ciężarowy	1	0
Steyer	pasażerski	1	0
Opelblitz	pasażerski	1	0
Ford 8	pasażerski	2	1
Fiat NSU	osobowy	1	1

⁷⁴ W garażach tych można było przechowywać około 30 pojazdów. Z kolei stan warsztatu przedstawiał się więc tragicznie. – AAN, Państwowa Komunikacja Samochodowa (dalej: PKS), sygn. 1701/1/64, [brak numeru karty (dalej: bn)], Sprawozdanie z inspekcji technicznej odbytej w dniu 27 XI 1946 r. na terenie Oddziału Olsztyn.

⁷⁵ APO, UW, sygn. 391/14, k. 47, Sprawozdanie z zakresu prac PKS – Okręg Mazurski w Olsztynie [1945 lub 1946 r.]. Danuta Łaniec podaje, że we wrześniu 1945 r. oddział PKS w Olsztynie posiadał 50 samochodów, z których 30 było czynnych. – D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 88.

⁷⁶ APO, UW, sygn. 391/14, k. 47, Sprawozdanie z zakresu prac PKS – Okręg Mazurski w Olsztynie [1945 lub 1946 r.].

⁷⁷ D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 88.

Dodge	półciężarowy	1	1
Albion	pasażerski	1	1
Mercedes	autobus	1	0
Mercedes	osobowy	1	1
[Studenback]	pasażerski	2	1
Berliet	autobus	2	2
Chevrolet	pasażerski	1	0
Chevrolet	autobus	3	3
Chevrolet	dźwig	1	0

Źródło: AAN, Państwowa Komunikacja Samochodowa (dalej: PKS), sygn. 1701/1/64, [bn], Stan taboru Oddziału PKS Nr 9 na dzień 24 XI 1946 r.; APO, Przedsiębiorstwo PKS, sygn. 1808/154, k. 34-35, Stan taboru Oddziału PKS Nr 9 na dzień 24 XI 1946 r.

Pierwsze „prawdziwe” autobusy (dokładnie 3) pojawiły się na warmińsko-mazurskich drogach dopiero w połowie 1946 r. Pierwszy z nich, wyremontowany w olsztyńskim warsztacie przy ulicy Jagiellońskiej, został przeznaczony na trasę Olsztyn–Górowo Iławeckie i mógł pomieścić 42 pasażerów⁷⁸. Niestety, bardzo często zdarzały się awarie pojazdów. Głównym ich powodem było zużycie poszczególnych podzespołów i po prostu brak części. Sytuację pogarszał brak zezwolenia na ich zakup na wolnym rynku (co bardzo szybko zostało zniesione). Zdarzały się również samochody powypadkowe⁷⁹. Liczniki kilku samochodów, należących do PKS wskazywały także na duży – jak na owe czasy – przebieg. Maksymalna ich prędkość wynosiła od 40 km/h (Chevrolet, ZIS) do 70 (DKW), 80 km/h (Opel)⁸⁰. Do tego Oddział PKS dysponował także dziesięcioma przyczepami dwukołowymi⁸¹. Biorąc pod uwagę zły stan pojazdów (nie tylko tych należących do PKS, o czym mowa niżej) konieczne były stale naprawy samochodów. Początkowo były one przeprowadzane na własną rękę, w warsztacie przy ulicy Jagiellońskiej. Z czasem w Olsztynie powstała ekspozytura Przedsiębiorstwa Państwowego „Motozbyt”, gdzie naprawy pojazdów, choć drogie, dokonywane były bardzo dokładnie⁸².

⁷⁸ WM, 2 VI 1946, nr 125, s. 3.

⁷⁹ AAN, PKS, sygn. 1701/1/64, [bn], Stan taboru Oddziału PKS Nr 9 na dzień 24 XI 1946 r.; APO, UW, sygn. 391/14, k. 47, Sprawozdanie z zakresu prac PKS – Okręg Mazurski w Olsztynie [1945 lub 1946 r.].

⁸⁰ APO, SP w Węgorzewie, sygn. 2500/46, k. 1, Ewidencja pojazdów mechanicznych z terenu miasta Węgorzewa [1947 r.].

⁸¹ APO, Przedsiębiorstwo Państwowa Komunikacja Samochodowa (dalej: PKS), sygn. 1808/154, k. 35v, Stan taboru Oddziału PKS Nr 9 na dzień 24 XI 1946 r.

⁸² Jeden z rachunków wystawionych przez „Motozbyt” opiewa na kwotę 263 291 zł. Z tej kwoty 186 084 zł stanowiła robocizna – pozostała część to opłata za części. Przedmiotem usługi były: „naprawy blacharskie, prostowanie karoserii, naprawa drzwi, dorobienie zamku. Prostowanie i spawanie błotników, dorobienie i umocnienie zderzaka, dopasowanie latarki i polerowanie. Roboty tapicerskie. Naprawa siedzeń, szycie pokrowców. Naprawa przedniego mostu [...] – wymiana zużytych części. Zdejmowanie głowicy – zmontowanie – rozmontowanie – szlifowanie i docieranie zaworów. Wymiana uszczelki pod głowicę, złożenie i zamontowanie. Naprawa i uzupełnienie instalacji elektrycznej. Odpowietrzanie i regulacja hamulców”. – APO, SP w Węgorzewie, sygn. 2500/40, k. 16, Odpis rachunku z dnia 31 VIII 1950 r. nr 1324/SOS Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego MOTOZBYT.

W 1945 r. długość trasy autobusowej w Okręgu Mazurskim wynosiła 171 km. Otwarto wówczas linie PKS: Olsztyn–Lidzbark–Bartoszyce, Olsztyn–Szczytno–Ostrołęka, Lidzbark–Górowo Iławeckie. Były to autobusy, które z reguły kursowały dwa razy w tygodniu, tylko nieliczne odbywały codzienne kursy⁸³.

Tabela 5. Rozkład jazdy PKS Olsztyn w lutym, marcu, kwietniu 1946 r.

Kierunek	Odjazd/Przyjazd	Rodzaj kursu	Kierunek	Odjazd/Przyjazd	Rodzaj kursu
Olsztyn – Mrągowo	godz. 15.00/18.00	C	Mrągowo – Olsztyn	godz. 8.00/11.00	C
Olsztyn – Lidzbark	godz. 15.00/17.00	C	Lidzbark – Olsztyn	godz. 9.00/11.00	C
Olsztyn – Bartoszyce	godz. 9.00/12.00	Śr/Pt	Bartoszyce – Olsztyn	godz. 13.00/16.00	Śr/Pt
Olsztyn – Górowo Ił.	godz. 9.00/12.00	Wt/ Czw/Sb	Górowo Ił. – Olsztyn	godz. 13.00/16.00	Wt/Czw/ Sb
Olsztyn – Warszawa*	godz. 8.00/16.30	Pn/Czw	Warszawa – Olsztyn	godz. 8.00/16.30	Wt/Pt
Olsztyn – Bydgoszcz	godz. 8.00/16.45	C	Bydgoszcz – Olsztyn	godz. 8.00/16.45	C
Olsztyn – Białystok	godz. 8.00/17.00	C	Białystok – Olsztyn	godz. 8.00/17.00	C
Olsztyn – Mława**	godz. 5.50/8.00	Wt/Śr/ Pt/Sb	Mława – Olsztyn	godz. 15.00/17.00	Wt/Śr/ Pt/Sb

Źródło: WM, 23 II 1946, nr 45, s. 4; 31 III 1946, nr 77, s. 4; 3 IV 1946, nr 79, s. 4.

C – Kurs codziennie.

Śr/Pt – Kurs w środy i piątki

Wt/Czw/Sb – Kurs we wtorki, czwartki i soboty

Pn/Czw – Kurs w poniedziałki i czwartki

*Trasa linii Olsztyn–Warszawa przebiegała przez Szczytno–Chorzele–Przasnysz–Maków–Pułtusk–Wyszków.

**Trasa Olsztyn–Mława przebiegała przez Olsztynek i Nidzicę.

Dodatkowo usługi transportowe świadczyła także Dyrekcja Poczty i Telegrafów w Olsztynie, która w styczniu 1946 r. uruchomiła komunikację pasażersko-pocztową. Z Olsztyna do Bartoszyce (przez Jeziorany, Lidzbark, Górowo Iławeckie) można było dojechać w poniedziałki i piątki (wyjazd o godz. 8.30, przyjazd o godz. 13.10). Kurs powrotny odbywał się we wtorki i soboty. W te same dni tygodnia można było dojechać do Elku przez Biskupiec, Mrągowo, Mikołajki, Pisz, Białą (wyjazd o godz. 8.30, przyjazd o godz. 17). Powrót był możliwy we wtorki i soboty. Cena za przewóz pasażerów wynosiła 2 zł/km⁸⁴. Trudno jest jednak określić rozmiar tego typu działalności przewozowej pasażerów. Na pewno Dyrekcja Poczty nie prowadziła działalności przewozowej na masową skalę.

Z czasem linie autobusowe PKS znacznie się wydłużyły. W kwietniu 1947 r. obsługiwano 37 linii autobusowych na trasie o długości 2807 km. 50 autobusami od października do grudnia 1947 r. przewieziono 308 068 osób⁸⁵. W maju 1949 r. wprowadzono nowe linie autobusowe: Orneta–Pasłęk, Lidzbark–Orneta,

⁸³ Każdego dnia odbywał się kurs z Olsztyna do Lidzbarka i z powrotem, autobusy na pozostałych trasach odjeżdżały natomiast dwa razy w tygodniu. – D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie*, s. 88.

⁸⁴ WM, 29 I 1945, nr 23, s. 3.

⁸⁵ AAN, MZO, sygn. 196/187, k. 223, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za kwartał IV 1947 r.

Olsztyn–Jedwabno, Mrągowo–Drygały (o charakterze turystycznym), Węgorzewo–Banie Mazurskie, Rozogi–Jedwabno, Jabłonka–Mława⁸⁶.

Z powodu trudności bilety na przejazdy były drukowane w niewystarczającej liczbie, dlatego też wydawano bilety zbiorowe. Ich sprzedażą zajmowali się konduktorzy i to właśnie oni bardzo często dokonywali nadużyć. Z powodu braku kopii bardzo trudno było sprawdzić, czy liczba sprzedanych biletów rzeczywiście zgadzała się z liczbą przewiezionych danym autobusem pasażerów. Umożliwiało to także pobieranie różnych cen za bilety za przewóz na tej samej trasie. Dodatkowo podróż autobusami PKS utrudniał przeciętnemu pasażerowi brak oznaczeń przystanków (zgodnie z wymogami miał to być słup z napisem PKS) oraz brak rozkładów jazdy⁸⁷. Problemem był często brak punktualności, co oczywiście było powodem niezadowolenia pasażerów. Zdarzały się także przypadki urządzania dłuższych postojów podczas drogi lub opuszczenia autobusu przez kierowcę⁸⁸.

Zwłaszcza tam, gdzie nie zostały odbudowane linie kolejowe, autobusy PKS dawały jedyną możliwość dotarcia do celu. Tragicznie sytuacja przedstawiała się w powiecie piskim. Do tego najdalej wysuniętego na wschód powiatu można było dostać się jedynie linią autobusową. Jeszcze w 1947 r. podróż odbywała się w zasadzie w warunkach przypominających te, jakie istniały w pierwszych miesiącach po wojnie. W tym czasie podróż z przesiadką w Mrągowie trwała około pięciu godzin, natomiast bilet kosztował 540 zł⁸⁹ (o 60 zł mniej niż zarobki miesięczne sołtysa!).

Z usług olsztyńskiego przedsiębiorstwa PKS korzystali pasażerowie oraz instytucje państwowe, takie jak: Urząd Pełnomocnika Rządu RP, następnie Urząd Wojewódzki, starostwa powiatowe, Sąd Okręgowy i Sąd Apelacyjny w Olsztynie, Państwowy Urząd Repatriacyjny, Nadzwyczajny Komisariat do Walki z Epidemiami, placówki oświatowe (inspektoraty szkolne, szkoły), powiatowe urzędy bezpieczeństwa publicznego oraz placówki Milicji Obywatelskiej, komitety opieki społecznej, spółdzielnie, PUS, dziennikarze z Państwowej Agencji Prasowej, Państwowe

⁸⁶ ŻO, 13 V 1949, nr 130, s. 6.

⁸⁷ AAN, PKS, sygn. 1701/1/64, [bn], Sprawozdanie Inspektora M. Huczko z przeprowadzonej inspekcji PKS Olsztyn w dniach 20 VII – 25 VII 1946 r.

⁸⁸ Autobusy spóźniały się nie tylko w początkowym okresie (choć wtedy było to dosyć zrozumiałe). Sytuacja takie miały również miejsce w latach późniejszych. Oto jak jeden z kontrolerów opisał sytuację, jaka miała miejsce podczas kontroli autobusu kursującego na trasie Mława – Ostróda, która miała miejsce w 1948 r.: „autobus według rozkładu z przystanku Rychnowo powinien odejść o godz. 11 m[inut] 10, a autobus stał na przystanku, konduktor chodził koło autobusu kierowcy zaś nie było, zapytany konduktor gdzie kierowca – oświadczył mi, że kierowca poszedł kupić papierosów do obok znajdującego się sklepu. Po pewnej chwili wyszedł kierowca z w/w sklepu, coś jedząc, zapytałem czemu jedzie z opóźnieniem 1 godz. m[inut] oświadczył że w drodze naprawiał gумы oraz konduktor biletuje wsiadających i po zabletowaniu dopiero kontynuuje dalszy kurs, zapytani pasażerowie jadący autobusem oświadczyli, że postój w Rychnowie trwał około pół godziny, natomiast wsiadał tylko jeden pasażer, ponadto nadmieniam, że pasażerowie stukając w ściany autobusu denerwowali się na tak długi postój”. – APO, UW, sygn. 391/1982, k. [bn], Pismo Stanisława Kosmali inspektora drogowego do naczelnika Wydziału Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie, 14 I 1948 r.

⁸⁹ ŻO, 28 VIII 1947, nr 124, s. 4.

Nieruchomości Ziemskie, Polskie Radio, Spółdzielnia „Czytelnik” itd. Do tej listy należy dodać także mnóstwo odbiorców indywidualnych, korzystających z PKS na większą niż przeciętny pasażer skalę⁹⁰.

Dodatkową formę działalności stanowił również przewóz towarów, jednak była to gałąź mniej rentowna niż usługi przewozowe. W trzecim kwartale 1946 r. ten rodzaj działalności przyniósł zysk w wysokości prawie 14,5 mln zł, natomiast za przewóz towarów wpłynęło tylko około 2 mln zł. Najwięcej zarabiała olsztyńska stacja PKS – w ciągu jednego kwartału w pierwszym roku działalności zyski za przewozy pasażerskie wyniosły prawie 3,5 mln zł. Następnie duże wpływy generowała również stacja PKS w Mrągowie – prawie 3 mln zł. Prawie o 1/3 mniej dochodów osiągnięto za przewozy ze stacji w Giżycku, Kętrzynie, Lidzbarku oraz Szczytnie. Inaczej natomiast rozkładały się wpływy za towary. Najwięcej przewozów towarowych zorganizowała stacja PKS w Kętrzynie (na kwotę prawie 370 tys. zł) i Szczytnie (180 tys. zł)⁹¹.

Oprócz przedsiębiorstwa PKS i poczty polskiej usługi transportowe świadczyły również inne podmioty, które prowadziły działalność na podstawie otrzymanych koncesji. W większości były to mniejsze firmy przewozowe (jedynie sześć wykonało więcej niż 100 kursów w skali miesiąca). Większość z nich zajmowała się przewozem towarów. W kwietniu 1949 r. przewoźnicy koncesjonowani dysponowali około 50 samochodami i wykonali ponad 800 kursów. Wśród nich wyróżniono dwie grupy – grupa „B” do której zakwalifikowano przewoźników spółdzielczych, oraz grupa „D”, którą stanowili prywatni przedsiębiorcy⁹².

Tabela 6. Firmy transportowe działające w województwie olsztyńskim w 1949 r. (poza PKS)

Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Liczba pojazdów	Liczba wykonanych kursów
Mazurska Spółdzielnia Transportowa	Elbląg	[brak danych]	[brak danych]
Spółdzielcza Komunikacja Samochodowa „Przewóz”	Olsztyn	4	101
Spółdzielnia „Autotransport”	Kętrzyn	4	159
Spółdzielnia Pracy „Autotransport”	Lidzbark Warmiński	5	76
Przedsiębiorstwo Transportowe Jan Andrzejewski	Pasłęk	2	160
Przedsiębiorstwo Transportowe St. [aniszlaw] Gołębiowski	Braniewo	2	155

⁹⁰ APO, Przedsiębiorstwo PKS, sygn. 1808/154, k. 11–17, Załącznik do bilansu brutto O/Olsztyn na dz. 1 XI 1946 r. z rachunku „Należności za przewozy”; APO, Przedsiębiorstwo PKS, 1808/156, k. 85, Załącznik do bilansu zamknięcia na dzień 1 XII 1948 r.

⁹¹ APO, UW, sygn. 391/154, k. 6, Orientacyjne obliczanie rentowności Oddziału PKS Olsztyn za okres od 1 VI do 31 IX 1946 r.

⁹² APO, UW, sygn. 391/1979, [bn], Zestawienie statystyczne zarobkowych przewozów towarów dokonywanych przez przedsiębiorstwa koncesjonowane w miesiącu kwietniu 1949 r.

Przedsiębiorstwo Transportowe „Autotransport”	Olsztyn	4	138
Przedsiębiorstwo Transportowe „Mazury”	Olsztyn	6	163
Przedsiębiorstwo Transportowo-Przewozowe „Autogaz”	Ostróda	2	50
Przedsiębiorstwo Transportowe Gensek Jerzy	Ostróda	1	25
Przedsiębiorstwo Transportowe Kipert Alfred	Biskupiec	2	38
Przedsiębiorstwo Transportowe Wiśniewski Stefan	Reszel	2	pojazdy w remoncie
Przedsiębiorstwo Transportowe „Marek”	Olsztyn	2	brak zleceń
Przedsiębiorstwo Transportowe „Autorach”	Olsztyn	3	52
Przedsiębiorstwo Autotransport Cencora i Spółka	Olsztyn	2	37
Spółka Transportowo-Drzewna	Ruciane	4	brak zleceń
Spółka Przewozowa Michalkiewicz St[anisław] i Panfil Ludwik	Orneta	1	15

Źródło: APO, UW, sygn. 391/1979, [bn], Zestawienie statystyczne zarobkowych przewozów towarów dokonywanych przez przedsiębiorstwa koncesjonowane w miesiącu kwietniu 1949 r.

Niemalże od początku zaczęto prowadzić rejestrację pojazdów, również tych, których właścicielami były osoby prywatne. W skali województwa nie była to zbyt duża liczba (siedmiokrotnie mniejsza w porównaniu do liczby pojazdów, które posiadały instytucje publiczne). W posiadaniu mieszkańców regionu najwięcej było motocykli. We wrześniu 1946 r. zarejestrowano tylko 23 poniemieckie samochody osobowe i 15 ciężarowych oraz 62 motocykli, należących do osób prywatnych⁹³. Organizowano również kursy prawa jazdy oraz wydawano zezwolenia na prowadzenie pojazdów. Początkowo były one w dwóch kolorach: czerwone (czyli tzw. zawodowe) oraz zielone (zwane amatorskimi)⁹⁴. Istniały także pozwolenia tymczasowe (czasowe pozwolenie na dopuszczenie do ruchu ze znakiem próbnym), które obowiązywały tylko do czasu wykonania przeglądu technicznego (z reguły przez kilka obowiązuje kilka dni)⁹⁵. Z czasem wprowadzono inny podział. Wprowadzono następujące grupy kierowców: 1) niezawodowi, posiadający zezwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych nie przeznaczonych do przewozów zarobkowych; 2) zawodowi, którzy posiadali zezwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych. W styczniu 1948 r. liczba pozwoleń dla kierowców zaliczanych do pierwszej grupy

⁹³ APO, UW, sygn. 391/119, k. 89, Sprawozdanie z działalności Okręgowego Urzędu Samochodowego w Olsztynie za czas od 1 IV do 30 IX 1946 r.

⁹⁴ APO, UW, sygn. 391/119, k. 89, Sprawozdanie z działalności Okręgowego Urzędu Samochodowego w Olsztynie za czas od 1 IV do 30 IX 1946 r.

⁹⁵ W Bartoszycach wydano pozwolenie na dopuszczenie do ruchu samochodu marki Opel na okres od 19 do 22 grudnia. – APO, UW, sygn. 392/165, k. 70, Czasowe pozwolenie Nr 1, 19 XII 1949 r.

wynosiła 775, drugiej natomiast 1 133. Trzecią grupę stanowiły pozwolenia na prowadzenie motocykli (72)⁹⁶.

Tabela 7. Liczba pojazdów zarejestrowanych w Urzędzie Wojewódzkim w 1947 r.

Data	Liczba pojazdów ogółem	Samochody ciężarowe	Samochody osobowe	Motocykle
luty 1947 r.	1443	394	956	212
marzec 1947 r.	1644	431	996	217
kwiecień 1947 r.	1726	453	1022	251

Źródło: AAN, MZO, sygn. 196/184, k. 14, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za miesiąc styczeń 1947 r.; AAN, MZO, sygn. 196/186, k. 14, Sprawozdanie sytuacyjne wojewody olsztyńskiego za miesiąc marzec 1947 r.

W celu poprawy warunków na drogach w ramach Okręgowego Urzędu Samochodowego 1 kwietnia 1946 r. powstała komórka zajmująca się kontrolą drogową. Obok sprawdzania w miarę możliwości stanu pojazdów, zwracano szczególną uwagę na fakt, czy były one zarejestrowane. Sam Urząd nie mógł wystawiać mandatów, dlatego też ściśle współpracował z Milicją Obywatelską⁹⁷ (na przykład wspólnie dokonywano objazdów dróg nocą). Pierwsze punkty kontrolne organizowano już w 1945 r. Jedną z pierwszych skontrolowanych była trasa Olsztyn–Warszawa. Punkt kontrolny był zorganizowany w miejscu uniemożliwiającym ucieczkę. Kontrola była przeprowadzana codziennie od godziny 8.00 do 16.00 i obejmowała wszystkie pojazdy cywilne. Celem było sprawdzenie stanu technicznego pojazdu i posiadania karty rejestracyjnej, jednak przy okazji zwracano uwagę na wywożone danym środkiem lokomocji towary (osoba podróżująca powinna posiadać na każdy wywożony towar kwit potwierdzający zapłatę w Urzędzie Skarbowym bądź pisemne zezwolenie wystawione przez Urząd Wojewódzki w Olsztynie)⁹⁸. Z czasem wprowadzono kontrole stałe, które dodatkowo przeprowadzały odpowiednie komórki utworzone w starostwach powiatowych. Jeżeli chodzi o wykroczenia, to najczęściej pojawiały się braki techniczne pojazdów, a także jazda bez numerów rejestracyjnych (zwłaszcza w przypadku pojazdów wojskowych). Poza tym kontroli podlegały również najbardziej uczęszczane drogi. Największą liczbę niedociągnięć odnotowywano w Olsztynie oraz w powiecie olsztyńskim (tutaj liczba pojazdów była największa)⁹⁹.

⁹⁶ APO, UW, sygn. 391/1980, k. 120, Ilość wydanych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych za miesiąc styczeń 1948 r.

⁹⁷ APO, UW, sygn. 391/119, k. 91, Sprawozdanie z działalności Okręgowego Urzędu Samochodowego w Olsztynie za czas od 1 IV do 30 IX 1946 r.

⁹⁸ APO, UW, sygn. 391/2444, k. 83, Pismo Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie do Kierownika Powiatowego Urzędu Samochodowego w Niborku [Nidzicy], 30 V 1945 r.

⁹⁹ APO, UW, sygn. 391/119, k. 96, Sprawozdanie z kontroli ruchu przy Okręgowym Urzędzie Samochodowym w Olsztynie [listopad 1946 r.]. Jednak nie zawsze współpraca Urzędu Samochodowego z innymi instytucjami przebiegała tak pomyślnie, czego przykładem jest próba przejścia samochodów znajdujących się w jednym z warsz-

Przedmiotem kontroli były także autobusy należące do PKS. Ten wówczas bardzo popularny środek lokomocji był pod szczególną „opieką” władz (stan pojazdów PKS sprawdzany był przez jednostki wyznaczone przez władze powiatowe). Z wcześniejszych informacji wynika, iż wiele z posiadanych przez PKS pojazdów w ogóle nie nadawało się do użytku. Z kolei te, które uznano za sprawne, również pozostawiały wiele do życzenia. Było to niepokojące, zwłaszcza przy przewozie osób. Zauważalny był powszechny brak kierunkowskazów, lusterek, tablic rejestracyjnych (nawet jeżeli auto było zarejestrowane), bądź w ogóle nie posiadanie ważnego dowodu rejestracyjnego. Dużym problemem był także brak szyb bądź w ogóle drzwi. W wyniku oszczędności popularny był również przewóz osobowo-towarowy: „Do autobusu zajętego pasażerami normalnie kursującego w rozkładzie była doczepiona dwukołowa przyczepa załadowana oponami, ponieważ autobus nie ma specjalnego uchwytu więc zaczepiona została zajmując schodki wejściowe do autobusu, a przed samym odjazdem doczepiono jeszcze i drugą przyczepę próżną [...] – powstaje pociąg drogowy nie zabezpieczony od tyłu”¹⁰⁰. Standardem było także przekraczanie prędkości i „przeładowanie” autobusów (przykładowo w autobusie jadącym 7 sierpnia 1948 r. z Giżycka do Mrągowo, w którym było 35 miejsc, znajdowało się aż 68 osób)¹⁰¹.

Biorąc pod uwagę zarówno stan dróg i pojazdów, można stwierdzić, iż powyższe kontrole były jak najbardziej zasadne. Liczba wypadków, w których niezadko były ofiary śmiertelne, była spora i rosła zwłaszcza zimą. W grudniu 1946 r. odnotowano trzy wypadki samochodowe, „wskutek których zostało rannych 7 osób, a dwie zabite. W jednej z tych katastrof dnia 15 grudnia zastępca Dowódcy 15 Dywizji Piechoty poniósł śmierć na miejscu. Dochodzenie prowadzi Prokurator Wojskowy 15 DP oraz organa MO”¹⁰². Niestety, sytuacja nie uległa poprawie i z czasem liczba wypadków komunikacyjnych na drogach województwa wzrastała. Rok później w ciągu miesiąca odnotowano aż dziewięć wypadków w województwie¹⁰³. Z kolei w 1949 r. odnotowano tyle samo, ale na terenie tylko jednego powiatu¹⁰⁴. Oczywiście,

tatów Urzędu, który odwiedzili członkowie PPR. – APO, UW, sygn. 391/2444, k. 73, Odpis pisma Kierownika Ruchu Rejonowego do Kierownika Powiatowego Urzędu Samochodowego w Nidzicy, 11 VII 1945 r.

¹⁰⁰ APO, UW, sygn. 391/1982, [bn], Sprawozdanie kierownika referatu samochodowego przy Starostwie Powiatowym w Giżycku za miesiąc październik 1948 r.

¹⁰¹ APO, UW, sygn. 391/1982, k. Sprawozdanie kierownika referatu samochodowego przy Starostwie Powiatowym w Giżycku za miesiąc sierpień 1948 r. Stan autobusów należących do PKS doskonale ujmuje następujący cytat: „na autobusie PKS w Mrągowie T.35-056 od kilku brakuje prawego kierunkowskazu, autobus dłuższy czas kursuje bez szyb, brakuje w kabinie kierowcy z lewej strony, pierwszej szyby za kabiną z lewej strony i pobita szyba z prawej strony za przednimi drzwiami. Pozostałe ostre kawałki wybitych szyb sterczą w oknach i nikt nie zarządził, aby ich usunąć”. – Ibidem. W prasie lokalnej autobusy PKS określano mianem „trumien na ogumowanych kołach”. – ŻO, 4 IX 1947, nr 126, s. 4.

¹⁰² APO, UW, sygn. 391/87, k. 24, Sprawozdanie z działalności Wydziału Społeczno-Politycznego Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie za miesiąc grudzień 1946 r.

¹⁰³ APO, UW, sygn. 391/284, k. 19, Sprawozdanie sytuacyjne Wydziału Społeczno-Politycznego Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie za miesiąc listopad 1947 r.

¹⁰⁴ APO, UW, sygn. 391/287, k. 124, Sprawozdanie sytuacyjne starosty powiatowego węgorzewskiego za

były również wypadki z udziałem motocyklistów, rowerzystów oraz pieszych. W celu poprawy bezpieczeństwa – szczególnie w miastach – podjęto pierwsze kroki zmierzające do budowy sygnalizacji świetlnej na najniebezpieczniejszych skrzyżowaniach¹⁰⁵.

Codziennie były kradzieże pojazdów. Wraz z rozwojem działalności Urzędu Samochodowego w Olsztynie rozpoczęto akcje poszukiwania skradzionych samochodów. Wspomniana rejestracja pojazdów zdecydowanie ułatwiała to zadanie. W całej Polsce rozsyłano informacje o skradzionych samochodach bądź motocyklach, zwłaszcza należących do ważnych instytucji państwowych. Pisma w tej sprawie przypominały listy gończe – podawano dokładny opis pojazdu oraz niezbyt dokładne rysopisy potencjalnych sprawców¹⁰⁶.

Zdarzało się, że z powodu warunków atmosferycznych zawieszano ruch samochodowy w województwie olsztyńskim¹⁰⁷, jednak dzięki organizowaniu akcji odśnieżania samochody ponownie ruszały. Odśnieżaniu podlegały przede wszystkim te drogi, które były najczęściej uczęszczane, umożliwiające komunikację między poszczególnymi miastami powiatowymi: Olsztyn–Barczewo–Biskupiec–Mrągowo–Mikołajki–Ełk, następnie Mrągowo–Kętrzyn–Giżycko, Giżycko–Węgorzewo, Olsztyn–Ostróda–Iława–Susz, Olsztyn–Olsztynek–Nidzica–Mława, Olsztyn–Locken [Łukta]–Morąg–Niebytów–Zalewo–Susz, Morąg–Pasłęk–Elbląg, Olsztyn–Dobre Miasto–Lidzbark–Górowo Iławeckie, Olsztyn–Szczytno–Pisz–Orzysz, Bartoszyce–Lidzbark, Kryłowo¹⁰⁸–Węgorzewo oraz Ostróda–Locken [Łukta]. Prace, za które odpowiadali powiatowi kierownicy zarządów drogowych, polegały także na ustawianiu zasłon przeciwnieźnych w odległości 12-15 metrów od drogi. Dodatkowo na ostrych zakrętach powierzchnię posypywano piaskiem¹⁰⁹.

miesiąc czerwiec 1949 r.

¹⁰⁵ APO, SP w Bartoszycach, sygn. 392/165, k. 63, Pismo Ministerstwa Komunikacji do Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie, 17 VI 1949 r. W omawianym okresie poczyniono pierwsze kroki polegające na ustaleniu powyższych informacji. Niestety, nie udało się określić, kiedy założono sygnalizację w większych miastach województwa olsztyńskiego.

¹⁰⁶ Przykładowo trwały poszukiwania samochodu marki DKW, należącego do Prezydium Rady Ministrów czy BWM będącego własnością Wytwórni Maszyn w Łodzi. Jednym z najbardziej poszukiwanych był pojazd należący wcześniej do Józefa Becka: „Samochód marki „Buick” karoseria Torpedo, zaopatrzona w duży kufer, szyby szklane wykręcane, maska motoru ozdobiona figurką przedstawiającą kobietę nurka szykującą się do skoku, z tyłu lekkie wgniecenie karoserii powstałe wskutek dopychania klamki kufra. Samochód był oddany do użytku służbowego b. ministrowi spraw zagranicznych J. Beckowi i przebywał razem z internowanym na terenie Rumunii. Obecnie w czasie transportu zaginął. W razie potrzeby Ministerstwo Spraw Zagranicznych dysponowało także zdjęciem samochodu. W przypadku innej kradzieży (marki Opel Olimpia) podano następujący rysopis złodziei: porucznicy i szeregowi ubrani byli w mundury WP wzrostu średniego. Cywil szczupły, wysoki, ubrany w czarną jesionkę, szarą czapkę cyklistówkę”. Kradziono również motocykle oraz chyba najtrudniejsze do znalezienia konie, mimo że ich szczegółowe opisy także podawano. – APO, UW, sygn. 391/2444, k. 51–52, Pismo Komendy Milicji Obywatelskiej m. st. Warszawy do Państwowego Urzędu Samochodowego, 20 III 1946 r.; ibidem, k. 59, Pismo Ministerstwa Spraw Zagranicznych do Państwowego Urzędu Samochodowego, 29 I 1946 r.

¹⁰⁷ AAN, MZO, sygn. 196/182, k. 25, Sprawozdanie sytuacyjne Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski za luty 1946 r.

¹⁰⁸ Miejscowość Kryłowo (Nordenbork) po zmianie granicy została włączona do Obwodu Kaliningradzkiego.

¹⁰⁹ WM, 16 XII 1945, nr 2, s. 3.

W związku z oszczędnościami urzędów administracji publicznej, polegającymi na ograniczeniu do minimum korzystania z samochodów i występującymi nadużyciami (wykorzystywanie pojazdów do celów prywatnych), w połowie 1947 r. wojewoda olsztyński wydał okólnik „celem zrationalizowania gospodarki samochodowej w starostwach powiatowych”¹¹⁰. Odtąd służbowa podróż do Warszawy miała się odbywać tylko pociągiem. Przyjazd z danego miasta powiatowego do Olsztyna wymagał wcześniejszej zgody wojewody (jedynie władze powiatów, do których nie docierała kolej nie musiały stosować się do tego rozporządzenia)¹¹¹. Wobec takich zarządzeń władz nie może dziwić wyrok, jaki zapadł w sprawie Henryka Bergeize- na, byłego kierowcy Powiatowej Rady Narodowej w Węgorzewie. Udał się on bez zezwolenia w podróż służbowym samochodem, niefortunnie go rozbijając. Został za to skazany na trzy miesiące aresztu oraz obciążony kosztami naprawy samochodu¹¹². Ponadto zgodnie z decyzją wojewody sprzedaży miały ulec zepsute pojazdy, których nie opłacało się naprawiać. Ustalono również miesięczne zużycie paliwa dla pojazdów służbowych: dla samochodów osobowych o słabej mocy silnika 250 litrów benzyny miesięcznie, zaś z mocniejszym silnikiem 300 litrów. Natomiast na samochód ciężarowy przypadało 350 litrów¹¹³.

W wyniku trudności komunikacyjnych środkiem ułatwiającym poruszanie się były także rowery, dlatego też podobnie jak samochody i motocykle podlegały one rejestracji. Z czasem wprowadzono opłaty rejestracyjne (była to opłata administracyjna i za wydawaną tablicę). W 1949 r. wynosiły one 120 zł, natomiast w następnym roku 90 zł¹¹⁴. Trudno jest określić liczbę rowerów w województwie olsztyńskim. Była ona raczej spora, biorąc pod uwagę fakt, że Wydział Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie złożył zamówienie w Fabryce Wyrobów Tłoczonych w Poznaniu w Poznaniu na tabliczki rowerowe, których liczba wyniosła 1020 sztuk¹¹⁵. Zostały one przekazane władzom powiatu bartoszyckiego. Przewidywano zatem, że tyle rowerów zostanie zarejestrowanych w ciągu roku na terenie jednego powiatu¹¹⁶.

¹¹⁰ AAN, MZO, sygn. 196/187, k. 157, Okólnik wojewody olsztyńskiego, 13 V 1947 r.

¹¹¹ Ibidem.

¹¹² Naprawie podlegał samochód marki Fiat, który został rozbity przez byłego kierowcę Powiatowej Rady Narodowej w Węgorzewie Henryka Bergeize- na, obciążonego rachunkiem za naprawę samochodu. Twierdził on, że niektóre naprawione przez mechaników usterki nie powstały na skutek wypadku. – APO, SP w Węgorzewie, sygn. 2500/40, k. 19, Oświadczenie Henryka Bergeize- na, 30 V 1951 r. Po wypadku auto wyglądało następująco: przednie błotniki, zderzak i maska były pogięte, uszkodzona chłodnica, prawy reflektor zniszczony, pogięty i zniekształcony przedni wierzch dachu, zniszczona kierownica. Koszt naprawy przewidziano na 115 tys. zł. – APO, SP w Węgorzewie, sygn. 2500/40, k. 7, 7v, Protokół spisany w dniu 25 marca 1950 r.

¹¹³ AAN, MZO, sygn. 196/187, k. 157, Okólnik wojewody olsztyńskiego, 13 V 1947 r.

¹¹⁴ APO, SP w Bartoszcach, sygn. 392/165, k. 133, Pismo Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie do Starostwa Powiatowego w Bartoszcach, 15 X 1949 r.

¹¹⁵ APO, SP w Bartoszcach, sygn. 392/165, k. 139, Pismo Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie do Starostwa Powiatowego Referat Ruchu Drogowego w Bartoszcach, 5 VIII 1949 r.

¹¹⁶ APO, SP w Bartoszcach, sygn. 392/165, k. 153, Rozdzielnik na tabliczki rowerowe na rok 1949/1950 [powiat bartoszycki].

Komunikacja była kolejną dziedziną życia społecznego, której odbudowa była sprawą priorytetową. Trudności, z jakimi musieli zmierzyć się Polacy były ogromne. Od sprawnych połączeń kolejowych bądź posiadania pojazdów zależało życie nowych mieszkańców regionu. Pomijając ogromne ruchy ludnościowe, obsługiwane zwłaszcza przez polską kolej, od sprawnej komunikacji zależało przede wszystkim zaopatrzenie i aprowizacja.

Anna Bujko, *Wiederaufbau des Verkehrs in Ermland und Masuren in den Jahren 1945-1950*

Zusammenfassung

Das Ziel des Beitrags ist, die wichtigsten Probleme des Wiederaufbaus des Verkehrssystems in Ermland und Masuren in der Nachkriegszeit zu präsentieren. Der Verkehr gehörte zu wichtigsten Wirtschaftszweigen, weil er im Prozess des Wiederaufbaus des Landes eine hervorragende Rolle spielte. Er war zudem für die Realisierung der Nachkriegsbeschlüsse in Bezug auf die Umsiedlung der Bevölkerung notwendig – einerseits ging es um die Aussiedlung der Deutschen, andererseits um die Ansiedlung der Einwanderer aus dem Osten, kurzum um den Besiedlungsprozess. Der Wiederaufbau des Verkehrssystems war auch für die Entwicklung der ehemaligen Provinz Ostpreußen notwendig, deren Teil Polen übergeben wurde. Aus diesem Grund bildeten die Bahnarbeiter die erste größere Berufsgruppe, die in Ermland und Masuren gleich nach der Beendigung der Kämpfe eingetroffen war. Im Beitrag wurde auch das Problem des Verlustes von Schienenfahrzeugen und die Rolle der sowjetischen Soldaten bei ihrer weiteren Vernichtung angesprochen. Des Weiteren konzentriert er sich auf die Etappen des Wiederaufbaus der Bahnverbindungen und des Umbaus des Straßenverkehrs. Es wurden Schwierigkeiten mit der Anschaffung von Autos und Motorrädern beleuchtet, was damit verbunden war, dass diese Verkehrsmittel nur von Vertretern der Macht benutzt wurden. Im Kontext der Nutzung von Autos wurde hier auch die Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel besprochen.

Es wurde ein Versuch unternommen, die Fahrpläne zu rekonstruieren, die Preise der Fahrkarten zu beschreiben und die Alltagssorgen von Betrieben, wie Unpünktlichkeit und Komfortlosigkeit, darzustellen. Der Beitrag liefert außerdem Informationen über Zahlen der Fahrgäste in o.g. Verkehrsmitteln sowie über die alternativen Methoden des Reisens in den ersten fünf Jahren nach dem zweiten Weltkrieg.

Übersetzt von Alina Kuzborska

Anna Bujko, *Reconstruction of communications in Warmia and Mazury in the years 1945-1950*

Summary

The aim of this article is to present the most significant problems connected with the process of rebuilding the post-war transportation system in Warmia and Mazury. The system was one of the most important fields of the economy because it provided a basis for further reconstruction. It was essential for carrying out post-war territorial decisions connected with the relocation of the population, for example displacing Germans, relocating the people from the East or the process of settlement. The reconstruction of the transportation system was also necessary for the development of former East Prussia, a part of which was given to Poland by the new administrative authorities. For this reason, teams of railmen were the first to arrive to the territory of Warmia and Mazury.

This article presents the destruction of the rolling stock and the participation of the Soviet soldiers in its further devastation. Moreover, the focus is placed on the stages of the reconstruction of the railways and rail connections. Apart from that, substantial attention is devoted to the reconstruction of the road system. The article describes the difficulties in obtaining cars and motorcycles, caused by the fact that most of such vehicles were only to be used by the local authorities. Furthermore, the article presents the development of the passenger road transport network.

Attempts have been made not only to reconstruct the timetables and describe the changes in ticket prices, but also to present the difficulties such as the lack of punctuality or limited driving comfort. The article is sup-

plemented with data regarding the number of passengers of the aforementioned forms of transport. Additionally, the information about the alternative methods of travelling during the first five years after the Second World War have been provided.

Translated by *Anna Bujko*

dr Anna Bujko
Biblioteka Uniwersytecka UWM
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie
anna.bujka@gmail.com

Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Olsztynie:

- Urząd Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski
- Urząd Wojewódzki
- Przedsiębiorstwo Państwowa Komunikacja Samochodowa
- Starostwo Powiatowe w Bartoszycach
- Starostwo Powiatowe w Węgorzewie

Archiwum Akt Nowych w Warszawie:

- Ministerstwo Ziem Odzyskanych
- Państwowa Komunikacja Samochodowa

Instytut Pamięci Narodowej Oddział w Białymstoku

Źródła drukowane

Dziennik Ustaw RP, 1946, nr 7, poz.

Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina.

1996. *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina. Wybór dokumentów. 1945 rok*, przygotował do druku
T. Baryła, Olsztyn.

Wspomnienia niepublikowane

Ośrodek Badań Naukowych

- sygn. R-17

Wspomnienia opublikowane

Zielińska M.

1960. *Za frontem idą kolejarze*, Warmia i Mazury, nr 2.

Prasa

Wiadomości Mazurskie (WM)

Życie Olsztyńskie (ŻO)

Opracowania

Łaniec D.

1978. *Województwo olsztyńskie w latach 1945–1948. Studia z odbudowy pozarolniczych działów gospodarki*, Olsztyn.

Piątkowski A.

1996. *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu*, Olsztyn.

Pietkiewicz Z., Zienkiewicz Z.

1974. *Transport i łączność*, w: *Województwo olsztyńskie. Monografia ekonomiczno-społeczna 1945–1969*, Olsztyn.

Tomkiewicz R.

2003. *Życie codziennie mieszkańców powojennego Olsztyna 1945–1956*, Olsztyn.

Wojnowski E.

1970. *Warmia i Mazury w latach 1945–1947. Życie polityczne*, Olsztyn.



INSTYTUT PÓŁNOCNY
IM. WOJCIECHA KĘTRZYŃSKIEGO