

<https://ipn.gov.pl/pl/nauka-i-edukacja/badania-historyczne/konferencje/95658,Konferencja-ONLINE-A-jednak-kolej-Wojenny-i-powojenny-przelom-19441946-17-listop.html>
28.02.2026. 21:54

Konferencja ONLINE „A jednak kolej! Wojenny i powojenny przełom (1944-1946)” – 17 listopada 2020

Organizatorami konferencji są Muzeum Historyczne w Lubinie, Uniwersytet Wrocławski, Oddział Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu oraz Muzeum w Chorzowie. Chętnych do biernego udziału w obradach zapraszamy do wysłania maila do Muzeum w Chorzowie (muzeumzapisy@gmail.com).

[illegible]

Fragment mapy sieci kolejowej z 1949 roku

34

(BROKÓW) — Opole Wschod. — Katowice —
Linia szeroko-

Brokowie	Opole	Opole Wschod.	Katowice
431	4403	4422	4424
21	4402	4421	4423
401			
km			
0	Opole Wschodnie		
4	Groźnice		
15	Tarnów Śląski		
19	Kamień Wielki		
26	Szymiszów		
32	Strzelce		
40	Biłgoraj		
49	Toszek		
55	Pacyna		
59	Pyskowice		
67	Cieków		
71	Mikuszewo		
77	Biłgoraj		
79	Bobrek		
82	Bytom		
87	Chorów		
90	Chorów Miasto		
93	Hajduki		
99	Katowice		
124	Gdynia		
145	Jelenia Góra		
136	Chudowa Zdr.		
129	Kłodzko		
176	Ząbki		
178	Ligota		
191	Wrocław		
146	Nysa		
89	Katowice		
101	Kat. Bogucice		
104	Sępole		
109	Mysłowice		
114	Jęzor		
121	Szankowa		
126	Cieków		
131	Balin		
137	Trzebnia		
142	Dulowa		
150	Krasowice		
157	Ruda		
163	Zabierzów		
167	Mydlniki		
169	Mydlniki		
170	Kraków		

130

Ciąg dalszy na stronie 132

— KRAKÓW — PRZEMYSŁ
torowa

Brokowie	Opole	Opole Wschod.	Katowice
431	4403	4422	4424
21	4402	4421	4423
401			
km			
0	Opole Wschodnie		
4	Groźnice		
15	Tarnów Śląski		
19	Kamień Wielki		
26	Szymiszów		
32	Strzelce		
40	Biłgoraj		
49	Toszek		
55	Pacyna		
59	Pyskowice		
67	Cieków		
71	Mikuszewo		
77	Biłgoraj		
79	Bobrek		
82	Bytom		
87	Chorów		
90	Chorów Miasto		
93	Hajduki		
99	Katowice		
124	Gdynia		
145	Jelenia Góra		
136	Chudowa Zdr.		
129	Kłodzko		
176	Ząbki		
178	Ligota		
191	Wrocław		
146	Nysa		
89	Katowice		
101	Kat. Bogucice		
104	Sępole		
109	Mysłowice		
114	Jęzor		
121	Szankowa		
126	Cieków		
131	Balin		
137	Trzebnia		
142	Dulowa		
150	Krasowice		
157	Ruda		
163	Zabierzów		
167	Mydlniki		
169	Mydlniki		
170	Kraków		

5*

Ciąg dalszy na stronie 133

131

Urządowy Rozkład Jazdy Pociągów 1946

162, 163

162	NOWA WIEŚ k./GRODZIENIA — LWÓWEK n./BOBREM — GRYPIN ŚLĄSKI
4853	4853
4854	4854
4855	4855
4856	4856
4857	4857
4858	4858
4859	4859
4860	4860
4861	4861
4862	4862
4863	4863
4864	4864
4865	4865
4866	4866
4867	4867
4868	4868
4869	4869
4870	4870
4871	4871
4872	4872
4873	4873
4874	4874
4875	4875
4876	4876
4877	4877
4878	4878
4879	4879
4880	4880
4881	4881
4882	4882
4883	4883
4884	4884
4885	4885
4886	4886
4887	4887
4888	4888
4889	4889
4890	4890
4891	4891
4892	4892
4893	4893
4894	4894
4895	4895
4896	4896
4897	4897
4898	4898
4899	4899
4900	4900

Uwaga: Odcinek Polakowice—Grypin Śl. na razie nieczynny.
1) Poc. bezp. Bolesławice—Polakowice i z powrotem.

163 JELENIA GÓRA ZACH. — ZGORZELEC — UJAZD

441	443	445	Dyr. Wrocławska		440	442	444	446	448



Pocztówka niemiecka z wizerunkiem stacji w Radkowie z przedrukowaną nazwą obowiązującą w 1945 roku



Manewry na stacji kolejki wąskotorowej na pl. Staszica we Wrocławiu w 1945 roku



A jednak kolej!

Wojenny i powojenny przełom 1944-1946

16-17 listopada 2020

Konferencja naukowa

Spotkanie III

Ratusz

ul. Rynek 23

59-300 Lubin



Muzeum
Historyczne
w Lubinie



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



Uniwersytet
Wrocławski



Muzeum
w Chorzowie

Wraz z powołaniem PWKN w lipcu 1944 r. rozpoczął pracę Resort Komunikacji, Poczty i Telegrafu, zastąpiony w grudniu przez Ministerstwo Komunikacji odwołujące się do zakresu działania

określonego jeszcze w dwudziestoleciu międzywojennym. Na terenach przejmowanych przez władze polskie sukcesywnie obejmowano sieć kolejową i pozostałą infrastrukturę transportową. Nie była ona taka sama jak przed rozpoczęciem działań zbrojnych. Z jednej strony należy wspomnieć tu o inwestycjach okupanta, z drugiej – o znacznych zniszczeniach frontowych, celowych dewastacjach, planowych rozbiórkach i wywózkach dokonywanych przez służby sowieckie. Części strat nie udało się już odrobić, ale też skala i tempo ich późniejszej odbudowy lub przebudowy pozostają nie dość jeszcze rozpoznane. Znaczne straty odnotowano m.in. na Dolnym Śląsku, Mazurach i Pomorzu, których ponemiecka tkanka wymagała dodatkowo integracji z resztą kraju. Polska kolej znalazła się niewątpliwie w trudnym położeniu, stanowiła zarazem kluczowe (strategiczne) ogniwo wszelkich działań. Lata 1944–1945 przyniosły wszak zmagania wojenne i przemieszczenia wielkich mas wojska, jednocześnie kolejne fale migracyjne, które zaowocowały znacznymi przesunięciami ludności, w tym polskich i niemieckich kolejarzy jako grupy zawodowej. Warto zarazem zwrócić uwagę na kwestie prawne, uruchomienie procesu nacjonalizacji prywatnych lub prywatno-samorządowych przedsiębiorstw transportowych. Lata 1944–1946 można generalnie uznać za przełomowe dla funkcjonowania kolei w Polsce w XX w., ale czy była ona wyjątkiem w ówczesnej Europie?

W obrębie wskazanego tematu mieszczą się m.in. następujące zagadnienia:

- kolej w działaniach zbrojnych 1944–1945;
- rozkład niemieckiej administracji kolejowej 1944–1945;
- zniszczenia sieci transportowej w wyniku działań zbrojnych oraz „trofiejnych batalionów”;
- funkcjonowanie szerokiego toru w latach 1944–1947: zasięg i wykorzystanie;
- funkcjonowanie polskiej i radzieckiej administracji kolejowej 1944–1946;
- kolej i przesunięcia ludności cywilnej 1945–1946;
- doświadczenia i warunki życia kolejarzy 1944–1946;
- polityka organów państwa wobec kolei i innych środków transportu 1944–1946;
- odbudowa, przebudowa i plany inwestycyjne 1944–1946;
- sytuacja kolei prywatnych i ich „nacjonalizacja” 1944–1946;
- przewozy osób i towarów (w tym taryfy) 1944–1946;
- doświadczenia transportowe innych narodów i państw.

Zakładamy prezentację wyników badań odnoszących się do spraw lokalnych, regionalnych, krajowych i – szerzej – europejskich. Organizatorom zależy na tym, aby prezentowane tematy oparte były na badaniach źródłowych i uwzględniały obecny stan badań.

Zgłoszenia z krótkimi abstraktami prosimy nadsyłać do 1 września 2020 r. na następujące adresy

organizatorów:

dr hab. Tomasz Przerwa, prof. UW: tomasz.przerwa@uwr.edu.pl

dr Dawid Keller: d.keller@muzeum.chorzow.pl

dr Bartosz Kruk: Bartosz.Kruk@ipn.gov.pl

Pliki do pobrania

[Program konferencji A jednak kolej III web \(pdf, 148.05 KB\)](#)

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

Wrocław