

Filip Suchoń, Justyna Olesiak

Politechnika Krakowska im. T. Kościuszki

ZESPÓŁ UFORTYFIKOWANYCH STRAŻNIC KOLEJOWYCH W KAMIONCE WIELKIEJ

Już podczas kampanii w 1859, 1864 i 1866 roku austriackie koleje oddały cenne usługi na rzecz wojskowości, transportując oddziały wojska, amunicję i zaopatrzenie. Strategiczna rola kolei znalazła odzwierciedlenie w Biurze Kolejowym, powołanym przy Sztabie Generalnym¹. Zanim weszła w życie tzw. ustawa o świadczeniach wojskowych², podstawy prawne współpracy Sztabu Generalnego z bardzo zróżnicowanymi strukturalnie władzami kolejowymi były jednak dość chwiejne. Ponadto oczywistym było, że rozwój sieci kolejowej nie opierał się wyłącznie na potrzebach wojennych, ale również na wymogach pokojowego ruchu ludzi i towarów, oraz że organy przedstawicielskie kolei rzadko były skłonne wydawać duże sumy na inwestycje na czysto strategicznych trasach³.

Oprócz rozbudowy sieci szybkich i wydajnych połączeń kolejowych, niemniej istotną z punktu widzenia militarnego kwestię, stanowiło odpowiednie zabezpieczenie przepraw mostowych i tuneli kolejowych. Wojna bursko-brytyjska, toczona na przełomie XIX i XX wieku⁴ śledzona była z uwagą przez obserwatorów wojskowych⁵, wedle porzekadła „generałowie przygotowują się do poprzedniej wojny”. Opór ze strony partyzantki, prowadzącej działalność dywersyjną na liniach kolejowych, okazał się poważnym zagrożeniem dla funkcjonowania regularnej armii. Współczesne wydarzeniom analizy przebiegu wojny

¹ Oryg. *Eisenbahnbüro des Generalstabes*, działające od 1865, zob. *Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914–1918*, red. E. Glaise von Horstenau, 1932, T. 1, s. 5.

² Oryg. *Kriegsleistungsgesetz*, 1912.

³ Podsumowująca relacja z okresu międzywojennego, zob. *Österreich-Ungarns letzter Krieg...*, s. 5. Sieć komunikacyjna w Galicji od początku XX wieku stawiała się coraz bardziej przestarzała, tymczasem nowe inwestycje realizowano w innych rejonach państwa, zob. M. Baczkowski, *Austro-węgierskie inwestycje militarne w Galicji w planach strategicznych Franza Conrada von Hötzendorfa (1906–1914)* [w:] *Śląsk, Polska, emigracja. Studia dedykowane profesorowi Andrzejowi Pilchowi*, red. I. Paczyńska, Kraków 2002, s. 111–122.

⁴ Druga wojna burska, 1899–1902.

⁵ Ze strony austriackiej był to kapitan Robert Trimmel, zob. T. A. Bruno, *Ignoring the Obvious. Combined Arms and Fire and Maneuver Tactics Prior to World War I*, Quantico 2002.

bursko-brytyjskiej, w przypadku wojny niemiecko-francuskiej i okupacji terytorium Francji, przewidywały załamanie armii niemieckiej – z powodu działań dywersyjnych kompletnie niszczących linie kolejowe. Brytyjczykom udało się stopniowo opanować sytuację dopiero, gdy mosty kolejowe uzyskały osłonę w postaci ufortyfikowanych strażnic, ze stałą obsadą dyżurującą przez całą dobę⁶.

O ile jednak obserwacje i doświadczenia wojny kolonialnej i walk partyzanckich mogłyby ewentualnie zostać przeniesione wprost na tereny Bośni i Hercegowiny – okupowane przez Austro-Węgry od roku 1878 – o tyle w Galicji obawiano się raczej zagonów rosyjskiej kawalerii⁷. Z racji bliskiej granicy z Rosją i dużej mobilności zwłaszcza niewielkich oddziałów jazdy, zagrożenie akcjami dywersyjnymi i zniszczeniem przepraw na żywotnych szlakach kolejowych, służących mobilizacji własnych wojsk, zdawało się realne⁸. Za bezpośredni impuls do zwiększenia tempa fortyfikowania Galicji posłużył tzw. kryzys bułgarski (1885–1887), który doprowadził do gwałtownego pogorszenia stosunków austriacko-rosyjskich. W rezultacie w 1888 roku Ministerstwo Wojny zaakceptowało projekt dodatkowego zabezpieczenia linii kolejowych w Galicji. W pierwszej kolejności wzniesiono strażnice wzdłuż linii Kraków – Przemyśl – Stanisławów, następnie podjęto ich budowę w Karpatach, także przy tunelach kolejowych.

STAN BADAŃ

Chronologicznie najwcześniejsze opracowania – dotyczące przede wszystkim teorii budowy fortyfikacji stałych – powstały jeszcze za czasów c.k. Austrii jako podręczniki autorstwa praktykujących oficerów wojsk inżynierskich: Ernesta Leithnera (1899) oraz Maurycego Brunnera (syna, 1909). Zgodnie z metodologią projektowania, teoria w nich przedstawiana postępowała za praktyką; podręczniki stanowiły zapis i wartościujący zbiór rozwiązań już stosowanych. W podręczniku M. Brunnera znalazł się rozdział dedykowany

⁶ F. Suchoń, *Brytyjskie strażnice kolejowe w Południowej Afryce 1900–1902*, „Infort”, Nr 22: 2009. Por. J. de Bloch, *The Transvaal War: Its Lessons in Regard to Militarism and Army Re-Organisation*, 1 July 1901 [w:] J. de Bloch, *Jean de Bloch Selected Articles*, Combat Studies Institute, US Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1993.

⁷ Zob.: W. Brzoskwina, P. Bujas, *Ufortyfikowane strażnice kolejowe w Galicji na początku XX wieku. Zarys problemu. Stan badań. Problemy ochrony*, „Forteca”, 1997, nr 2.

⁸ Por. m.in.: *Österreich-Ungarns letzter Krieg...* Zgolał inny scenariusz wydarzeń miał miejsce po wybuchu I wojny światowej – obawy te okazały się niesłuszne. Idea budowy strażnic kolejowych poddana była zresztą krytyce, m.in. przez jednego z głównych ówczesnych fortyfikatorów austro-węgierskich, Daniela Salis-Soglio – który uważał tę inwestycję za zbędną z punktu widzenia wojskowego. Za: M. Baczkowski, *Wartownie kolejowe w systemie obronnym Galicji*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne”, Z. 131: 2004, s. 129.

specjalnym formom fortyfikacji, pełniącej funkcje strażnicze i przeciwpartyzanckie – w tym przede wszystkim strażnicom kolejowym.

Jako poszerzająca tło, ciekawa jest praca o charakterze syntetycznym, opisująca fortyfikacje Austro-Węgier za czasów urzędowania szefa sztabu Conrada von Hötzendorfa (czyli w latach 1906–1914) opracowana w okresie międzywojennym – autorstwa Edwarda Steinitz i Teodora Broscha (1937).

W pierwszej powojennej publikacji, traktującej o fortyfikacji austriackiej na ziemiach polskich, opracowanej przez prof. Janusza Bogdanowskiego (1966), pojawia się wzmianka o sporadycznie występującej, specyficznej formie fortyfikacji – towarzyszącej mostom kolejowym, przez autora łączonej z fortyfikacją górską. Tegoż autora encyklopedyczne, monumentalne dzieło (1996), podsumowujące dzieje architektury obronnej i jej roli w krajobrazie Polski, wskazuje na potrzebę badań, ochrony i rewitalizacji dzieł obronnych.

Wyczerpujące, współczesne opracowanie to obszerny artykuł Waldemara Brzoskwini i Piotra Bujasa (1997), gdzie reprodukowane były obszerne fragmenty oryginalnej dokumentacji projektowej strażnic kolejowych. Autorzy wprowadzili podziały typologiczne, zawarli wstępne rozpoznanie zasobu na terenie dawnej Galicji, oraz podzielili się refleksjami na temat możliwego, współczesnego wykorzystania zachowanych obiektów.

W pracach prof. Michała Baczkowskiego (2002, 2004) odnaleźć można precyzyjne informacje na temat inwestycji militarnych w Galicji, pierwotnych koncepcji strategicznych związanych z zabezpieczeniem linii kolejowych tamże oraz faz budowy strażnic kolejowych i kosztach realizacji.

ZAŁOŻENIA TEORETYCZNE I MODELOWE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Teoretyczny model strażnicy *Wachhaus* opisany został⁹ jako niewielki obiekt umocniony, służący do zabezpieczenia ważnych przepraw kolejowych lub tuneli przed atakami konnych grup dywersyjnych, bądź powstańców. Był to murowany budynek na rzucie zbliżonym do kwadratu, który służyć miał swojej obsadzie zarówno jako schronienie koszarowe, jak i stanowisko obronne. We wnętrzu strażnicy mieścić się miały: izba załogi (około 20 ludzi), pokój oficera, kuchnia i ustęp, a także studnia lub cysterna na wodę.

Prowadzenie ognia zakładano przez strzelnice karabinowe rozmieszczone w ścianach zewnętrznych po obwodzie budynku, strzelnice w stalowych okiennicach chroniących otwory okienne, ewentualnie również z tarasu stropodachu – gdzie strzelcy mieli możliwość ukrycia się za murem przedpiersia.

Ponieważ cała załoga nie mogła pozostawać wciąż w pogotowiu wobec improwizowanych ataków z zaskoczenia, na przeciwnych narożach

⁹ M. Brunner (syn), *Die beständige Befestigung. Für die k. u. k. Militärbildungsanstalten und zum Selbstunterrichte für Offiziere aller Waffen*, Wiedeń 1909, s. 111–112.

przewidziane zostały ryzality na kształt kaponier lub owalnych, niewielkich baszt. Pozwalały one na skuteczną, flankową obronę budynku przez nielicznych strzelców – do czasu zaalarmowania reszty obsady. Projektanci stosowali różnorodne opisy tych elementów w dokumentacji, odwołując się jednak za każdym razem do terminologii historycznej minionych epok. Były to m.in. „wieża” (oryg. niem. *Turm*, w projektach obiektów w Puli), „baszta” (oryg. niem. *Flankierungsronde*, w projekcie obiektu w Trydencie), czy wreszcie „erker” („alkierz”, „wykusze” – oryg. niem. *Erker*, w projekcie obiektu w Kamionce).

Dla nieugiętości obrony istotne było mocne zabezpieczenie wejścia do budynku – zamykano je stalowymi, kuloodpornymi drzwiami, a przed wejściem i wokół strażnicy urządzano dziedzińczyk¹⁰ ogrodzony kratą forteczną.

Wokół budynku przewidziany miał być również pas przeszkód w postaci zasieków z drutu, uniemożliwiający skryte podejście nieprzyjaciela.

ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

Normatywy projektowe dla poszczególnych standardów odporności obiektów fortyfikacyjnych były owocem poszukiwań i prób poligonowych prowadzonych przez c.k. Techniczny Komitet Wojskowy¹¹. Strażnice kolejowe odpowiadały bardziej specyfice wojny partyzanckiej, jako że nie były narażone na atak normalnie zorganizowanych, regularnych oddziałów, wyposażonych w środki do zwalczania fortyfikacji stałych. Stąd też w ich wypadku wymagana była niska klasa odporności – na ostrzał z artylerii polowej małych kalibrów, tzw. *gebirgsgechützsicher*, dosłownie „odporne na pociski z armat górskich”¹². Przy projektowaniu i realizacji obiektów tej klasy, obowiązywały wytyczne *Direktiven für die Konstruktion permanenter, halbpermanenter und improvisierter gebirgsgechützsicherer Kriegshohlbauten*, opublikowane w 1905 roku.

W przywołanym standardzie odporności, ściany narażone (zewnątrzne) miały mieć grubość min. 90 cm – murowane z kamienia na zaprawie z cementu portlandzkiego lub betonowe o składzie mieszanki określonym metodą objętościową¹³. Ściany narażone murowane z cegły, na zaprawie z cementu

¹⁰ Oryg. niem. *Zwinger* (dosłownie – międzymurze). Zob. także: J. Bogdanowski, *Architektura obronna w krajoznawstwie Polski. Od Biskupina do Westerplatte*, Warszawa–Kraków 1996, s. 533.

¹¹ Oryg. K. u. k. *Technisches Militärkomitee*. Komitet był jednym z organów pomocniczych Ministerstwa Wojny. Zob. *Direktiven für die...*, Wiedeń 1905.

¹² W testach poligonowych stosowano austriacką armatę górską 7 cm M.99.

¹³ Podano proporcję 1:3:4, co oznacza 3 części piasku i 4 części kruszywa na 1 część cementu.

portlandzkiego, musiały mieć grubość co najmniej 120 cm. Pozostałe ściany, nienarażone na bezpośredni ostrzał lub usytuowane względem spodziewanego kierunku ognia pod kątem mniejszym niż 45 stopni, mogły być wykonane z betonu/kamienia grubości 60 cm, natomiast z cegły – o grubości 75 cm.

Ściany wewnętrzne – konstrukcyjne, stanowiące podpory stropu – miały być wykonane z cegły lub betonu o grubości 45 do 60 cm, z kamienia odpowiednio grubsze, od 50 do 60 cm. Ściany wewnętrzne nieprzenoszące obciążeń (działowe), mogły mieć grubość od 30 do 45 cm.

Wytyczne przewidywały zastosowanie stropów i stropodachów stalo-betonowych. Sklepiony strop betonowy¹⁴, wysokości min. 15 cm w kluczu sklepienia, miał być rozpięty między dźwigarami stalowymi. Dźwigary dwuteowe dobierano w zależności od głębokości traktu pomieszczeń – do 2,5 m typ 14 (wysokość profilu 140 mm), od 2,5 do 3,5 m typ 16 (wysokość profilu 160 mm), a od 3,5 do 5,5 m typ 18a (wys. 180 mm, o szerszej stopce 135 mm). Dźwigary kładziono w rozstawie osiowym 80 cm, z solidnym kotwieniem w ścianach nośnych. Stropodach pokryty miał być dodatkową warstwą 30 cm żwiru.

STREFY ZAKAZU ZABUDOWY

Aby zapewnić odpowiednie warunki obserwacji i ostrzału przedpola, wokół budynków strażnic wyznaczano administracyjnie strefę ścisłego zakazu zabudowy¹⁵. Dla umocnień nienarażonych na regularny atak oblężniczy – takich jak strażnice kolejowe, szerokość strefy została wyznaczona na min. 300 sążni wiedeńskich (567 m)¹⁶. Granice strefy oznaczano w terenie kamiennymi słupkami granicznymi¹⁷. Ścisły zakaz zabudowy nie dopuszczał istnienia żadnych budynków, a tam gdzie obowiązywał, nie mogły być wydawane żadne nowe pozwolenia na budowę. Niedopuszczalne były także jakiegokolwiek zmiany ukształtowania terenu oraz cywilne nasadzenia zieleni wysokiej. Te obostrzenia miały kluczowy wpływ na strukturę agrarną, kształtowanie i kompozycję krajobrazu wokół i pomiędzy obiektami fortyfikacyjnymi.

¹⁴ Podobnie jak dla ścian zewnętrznych, podano beton 1:3:4, a strzałka łuku sklepienia betonowego miała wynosić 1/10 rozpiętości między dźwigarami.

¹⁵ Oryg. niem. *engeres Bauverbotsrayon*. Głębokość strefy mogła ulegać zmianie (powiększeniu) w zależności od konfiguracji otaczającego terenu. Zob.: M. Brunner, dz. cyt.

¹⁶ Na podstawie archiwalnej dokumentacji analogicznych obiektów, m.in.: *Situations-Plan über den ermittelten Bauverbots-Rayon für das befestigte Wachhaus bei der Eisenbahnbrücke über die Weichsel nächst Okleśna*, 1899.

¹⁷ Oryg. niem. *Grenzsteine*.

NASADZENIA KRZEWÓW KOLCZASTYCH

Wykorzystanie roślinności w fortyfikacjach austro-węgierskich wyprzedza dość znacznie opisywany zakres czasowy artykułu. Od końca XIX wieku roślinność szeroko stosowano do maskowania, jako przeszkody oraz w celu wzmocnienia elementów ziemnych fortyfikacji. Na podstawie przeprowadzonych przez wojsko prób stwierdzono, że najkorzystniej stosować gatunki lokalnie występującej, rodzimej flory; kolczaste krzewy przy pewnej dozie pielęgnacji przyjmowały się również w trudnym terenie krasowym, a przy relatywnie niskich kosztach nasadzeń mogły w ciągu kilku lat stworzyć solidny pas przeszkód¹⁸.

Na stokach nasypów kolejowych, poniżej budynków strażnic, nasadzano kolczaste krzewy dzikiej róży (*Rosa canina*), tarniny (*Prunus spinosa*), jeżyny (*Rubus*), lub głogu (*Crataegus*), które splecione z siecią drucianych zasieków, tworzyły zwartą i trudną do przebycia przeszkodę.

ZASÓB PIERWOTNY – GALICJA

Badacze różnią się w określeniu precyzyjnej liczby ufortyfikowanych strażnic kolejowych, zrealizowanych do 1914 roku na terenie dawnej Galicji. Wraz z postępem badań terenowych i kwerend archiwalnych, liczba ta stale wzrasta, począwszy od kilku obiektów¹⁹, do łącznie dwudziestu kilku²⁰. Autorom artykułu udało się ustalić lokalizacje, planowane obsady i oryginalne nazwy blisko czterdziestu obiektów, wg stanu z jesieni 1914 roku²¹ (szczegółowy wykaz w tabeli na końcu artykułu).

Budynki strażnic wznoszone były według projektów opracowanych przez wspomniany wcześniej, c.k. Techniczny Komitet Wojskowy. Realizacja na gruntach należących do kolei, pozostawała po stronie cywilnych władz i przedsiębiorstw kolejowych, natomiast wyposażenie obiektów i późniejsze ich utrzymanie, znajdowały się w gestii wojska. Stąd wynikała zawiła sytuacja formalno-prawna obiektów, odzwierciedlona w zapisach dokumentów austriackich: „Grunt przy wszystkich strażnicach są mieszane obiekty należące do skarbu państwa; strefa zakazu zabudowy przy wszystkich strażnicach

¹⁸ Badaniom tym i ich wynikom poświęcono kilka artykułów w ówczesnej prasie fachowej, m.in. *Dornbusch-Anpflanzungen*, „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie-und Geniewesens”, R. 25: 1898, s. 195–196.

¹⁹ Zob.: W. Brzoskwinia, P. Bujas, dz. cyt.

²⁰ Zob.: M. Baczkowski, *Austro-węgierskie inwestycje militarne w Galicji...*, s. 112.

²¹ Opracowanie na podstawie mapy z oznaczonymi obronnymi strażnicami przy liniach kolejowych: Kriegsarchiv Wien, Zespół FA, NFA, sygn. AT-OeStA/KA, Feste Plätze, Sperre Jaroslau, k. 1556, *Verteidigungsfähige Wachhäuser an Eisenbahnen* [w:] *Befestigungen im Aufmarschraum N. Ö.*, październik 1914.

jest oznakowana granitowymi słupkami”²². A także polskich inwentarzach międzywojennych: „Budynki zbudowane przez wojskowość na gruntach należących do Zarządu Kolejowego. Czynsz dzierżawny płaci Zarząd Wojskowy za grunt Zarządowi Kolejowemu, zaś tenże płaci Wojskowości za użytkowanie budynku. Z każdego budynku prowadzi linia telefoniczna do najbliższej stacji, którą [linię tel.] zbudowała wojskowość”²³. W pieczy władz wojskowych najpierw krakowskiej c.k. Dyrekcji Inżynierii²⁴, a później polskiego Dowództwa Okręgu Korpusu V, znalazło się kilkanaście obiektów, wedle właściwości terytorialnej. Były to ufortyfikowane strażnice przy mostach i tunelach kolejowych:

- Oświęcim – *Most Soła* (na lewym i prawym brzegu), na linii Oświęcim–Podgórze–Płaszów, z roku 1890;
 - Cikowice – *Most Raba*, na linii Kraków–Lwów, z roku 1890;
 - Bogumiłowice – *Most Dunajec* (na lewym i prawym brzegu), na linii Kraków–Lwów, z roku 1890;
 - Broszkowice – *Most Wisła*, na linii Kraków–Wiedeń, z roku 1890;
 - Tarnów – *Most Biała* (na lewym i prawym brzegu), na linii Kraków–Lwów, z roku 1896;
 - Okleśna – *Most Wisła*, na linii Skawce–Trzebinia–Siersza–Wodna, z lat 1898/99;
 - Żegiestów – *Żegiestów*, na linii Tarnów–Orlov, z roku 1903;
- oraz zespół strażnic na linii Tarnów–Orlov, wzniesiony w Kamionce Wielkiej – *Tunel Kamionka Zachód* i *Tunel Kamionka Wschód*, z lat 1902/03.

ZESPÓŁ UFORTYFIKOWANYCH STRAŻNIC KOLEJOWYCH W KAMIONCE WIELKIEJ

W roku 1876 oddano do użytku Kolej Preszowsko-Tarnowską z Preszowa²⁵ przez Leluchów, Żegiestów, Piwniczną, Nowy Sącz, Grybów, Ciężkowice do Tarnowa, gdzie łączyła się z Koleją Galicyjską im. Karola Ludwika. Na trasie

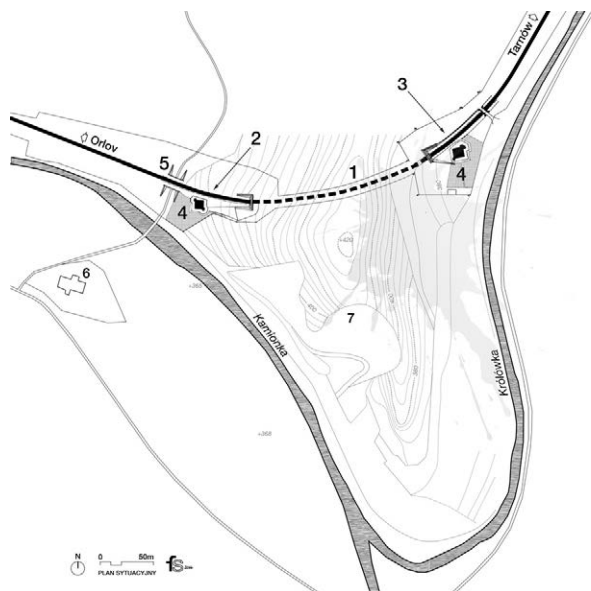
²² Oryg. niem. „Das Grund ist bei allen Wachhäusern gemischtet, die Objecte sind ärarisch; den Bauverbotsrayon ist bei allen Wachhäusern durch Granitsteine markiert”. Za: K. u. k. Genie Direction in Krakau, Gebäudeinventar aller in Verwaltung obiger Direction stehenden ärarischen und dauernd gemieteten, dann auf Grund der Einquartierungsgesetze beigestellten und der sonstigen in militärischer Benützung befindlichen Immobilien, Kraków 1911. Kriegsarchiv Wien, sygn. AT-OeStA/KA, KPS, GPA, Inland C, VI Krakau.

²³ Za: Oddział Inżynierii Wojskowej i Saperów Okręgu Generalnego w Krakowie, Wykaz budowli fortyfikacyjnych z podaniem ilości i rodzaju budynków, powierzchni zabudowanej w metrach, stanu konserwacji, materiału konstrukcyjnego, ewentualnych instalacji i oszacowania z uwzględnieniem % zużycia, tabela rękopiśmienna, Kraków, 9 stycznia 1920. Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie Rembertowie, Dowództwo Okręgu Korpusu V, sygn. CAW I.371.5.271.

²⁴ Oryg. niem. K. und k. Geniedirektion in Krakau. Poniżej w tekście podano nazwy własne obiektów, według inwentaryzacyjnej dokumentacji polskiej, za: Wykaz budowli fortyfikacyjnych...

²⁵ Słow. Prešov, węg. Eperjes.

tej kolei, na odcinku Tarnów–Orlov²⁶ wydrążono dwa tunele w miejscowości Kamionka Wielka i pomiędzy stacjami Żegiestów-Zdrój i Andrzejówka²⁷. Tunel w Kamionce Wielkiej miał pierwotnie długość 180 metrów, na planie łagodnego łuku. Położone były w nim dwa tory²⁸. Kształt przekroju tunelu jest kołowy, o promieniu 4,36 m. Obudowę tunelu wykonano z kłińców kamiennych – z lokalnego piaskowca magurskiego.



Plan sytuacyjny z lokalizacją współcześnie nieistniejących, ufortyfikowanych strażnic w Kamionce Wielkiej: 1. tunel kolejowy, 2. strażnica przy zachodnim wylocie tunelu, 3. strażnica przy wschodnim wylocie tunelu, 4. obszar nasadzeń kolczastych krzewów, 5. most kolejowy nad potokiem Zarywa i drogą do Mszalnicy, 6. kościół pw. św. Bartłomieja, 7. kamieniołom.

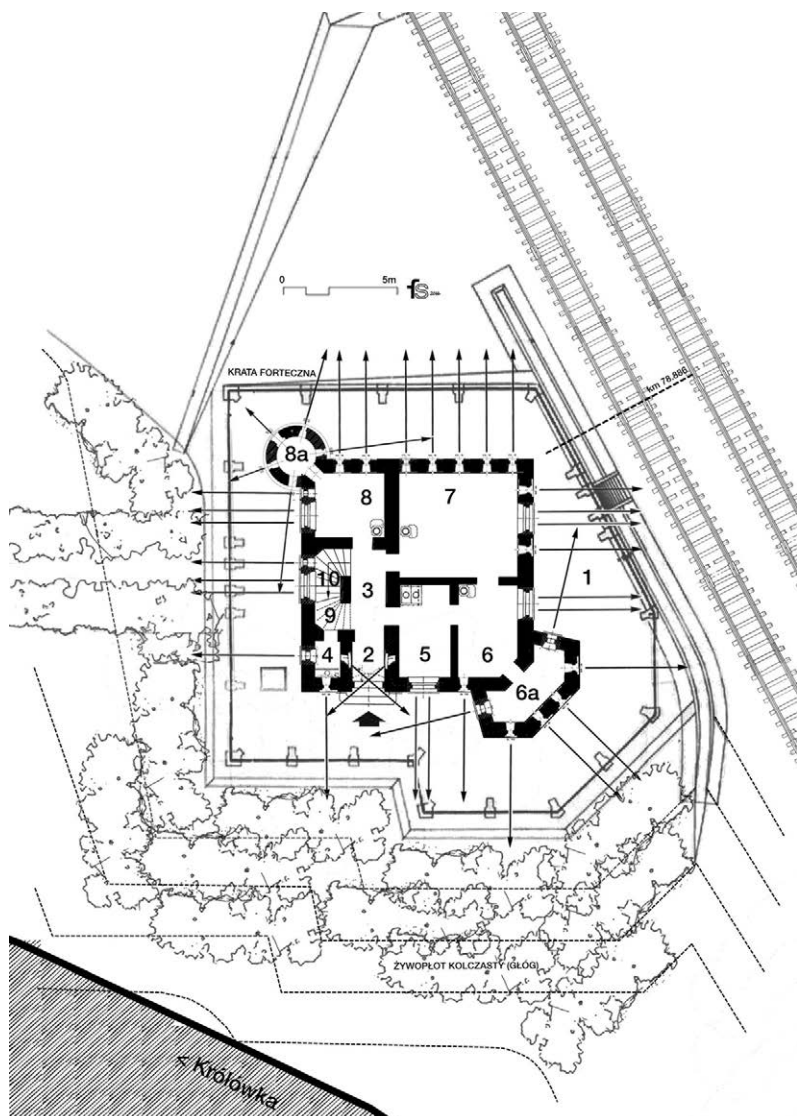
Oprac. F. Suchoń na podst. Westliches / Östliches Tunnelwachhaus bei Kamionka..., dz. cyt.

W sezonie budowlanym 1902–1903, na gruntach należących do kolei, wzniesiono u obu wylotów tunelu ufortyfikowane strażnice. Strażnicę *Tunel Kamionka West* (Zachód) ulokowano na 78.886 kilometrze trasy, strażnicę *Tunel Kamionka Öst* (Wschód) na 79.127 kilometrze.

²⁶ Węg. Orlov.

²⁷ Zob.: W. Preidl, *Obiekty tunelowe na trasach galicyjskich kolei żelaznych*, „Górnictwo i Geoinżynieria”, 2009, z. 3/1. W Galicji powstały ponadto tunele kolejowe, na trasie poprowadzonej doliną Prutu: tunel w Jaremczu, tunel koło stacji Dłódek, oraz graniczny tunel w Woronience (przysiółek Mikuliczyna), pod przełęczą Jabłonicką. Na granicy galicyjsko-węgierskiej istniał jeszcze tunel pod przełęczą Łupkowską. Tunele te zostały również zabezpieczone ufortyfikowanymi strażnicami, por. dane w tabeli.

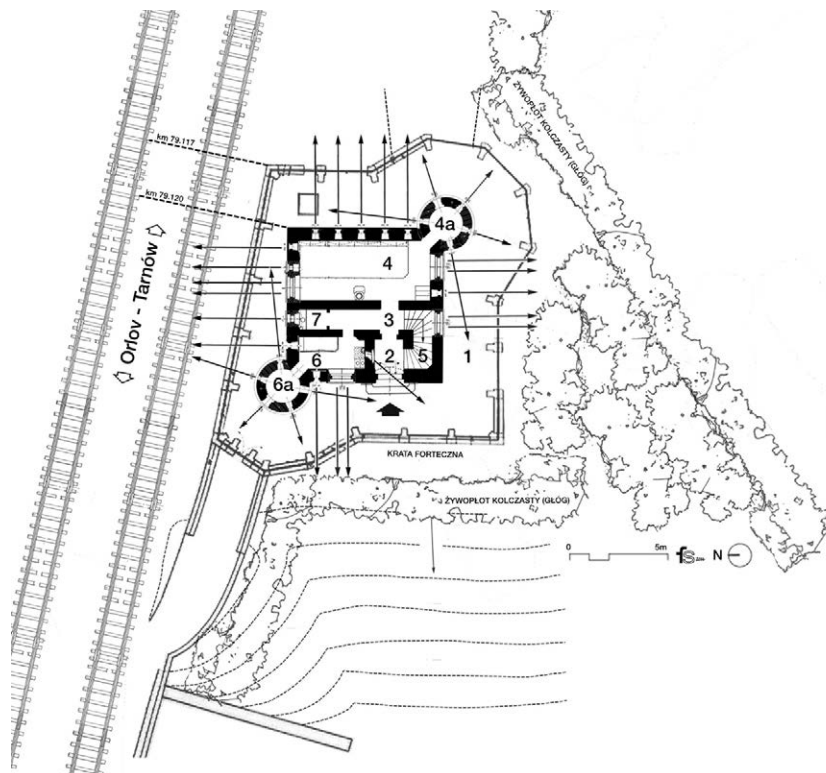
²⁸ Po elektryfikacji linii w latach 60. XX w. został zlikwidowany jeden z torów.



Strażnica przy wschodnim wylocie tunelu koło Kamionki, rzut parteru z najbliższym otoczeniem:

1. zewnętrzny dziedziniec otoczony kratą forteczną (oryg. äußerer Zwinger), 2. obronny przedsionek (oryg. innerer Zwinger), 3. korytarz (oryg. Vorraum), 4. ustęp (oryg. Abort), 5. pomieszczenie mieszkalne dróżnika (oryg. Wohnzimmer des Bahnwächters), 6. pomieszczenie służbowe dróżnika (oryg. Dienstzimmer des Bahnwächters), 6a. wykusz (oryg. Erker), 7. izba żołnierska (oryg. Mannschaftszimmer), 8. pokój oficera (oryg. Offizierszimmer), 8a. narożna baszta (oryg. Turm), 9. składzik pod schodami (oryg. Dépôt), 10. schody (oryg. Stiege).

Oprac. F. Suchoń na podst. Östliches Tunnelwachhaus bei Kamionka..., dz. cyt.



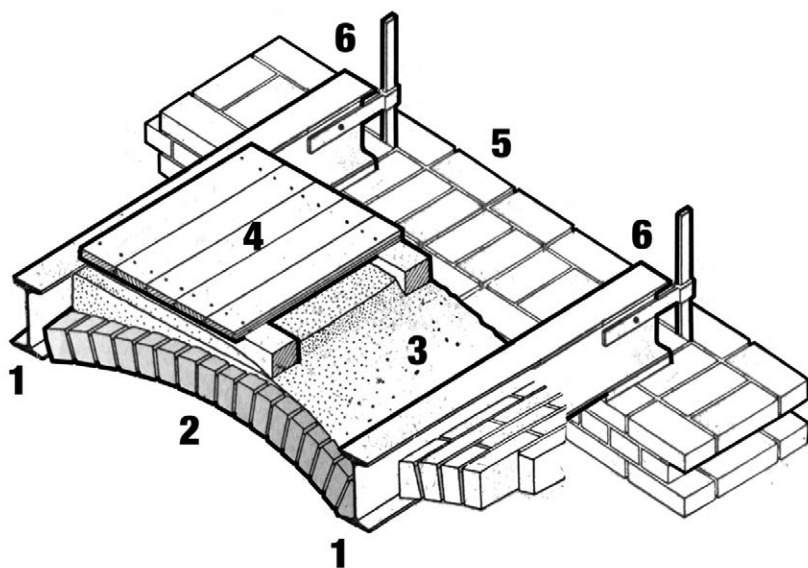
Strażnica przy zachodnim wylocie tunelu koło Kamionki, rzut parteru z najbliższym otoczeniem:

1. zewnętrzny dziedziniec otoczony kratą forteczną (oryg. äußerer Zwinger), 2. obronny przedsionek (oryg. innerer Zwinger), 3. korytarz (oryg. Vorraum), 4. izba żołnierska (oryg. Mannschaftszimmer), 4a. narożna baszta (oryg. Turm) 5. schody (oryg. Stiege), 6. kuchnia (oryg. Küche), 6a. narożna baszta (oryg. Turm), 7. usęp (oryg. Abort).

Oprac. F. Suchoń na podst. Westliches Tunnelwachhaus bei Kamionka..., dz. cyt.

Oba obiekty zostały zaprojektowane i zrealizowane w oparciu o podręcznikowy model, opisany wcześniej w tekście – na rzucie kwadratu, z umieszczonymi po przekątnej, narożnymi basztami (strażnica zachodnia) i wielobocznym wykuszem (strażnica wschodnia). Również oba obiekty posiadały dwie kondygnacje nadziemne, obiekt wschodni – większe podpiwniczenie, pełniące rolę magazynową. Obiekt wschodni, nieco większy w rzucie, mieścił oprócz funkcji militarnej dwa pomieszczenia dedykowane cywilnemu dróżnikowi, użytkowane podczas pokojowej eksploatacji linii.

Odczytując grubości przegród budowlanych na archiwalnych rzutach obiektów, można założyć, iż ściany były wykonane z cegły. Opierając się z kolei na badaniach terenowych zachowanych obiektów, stropy



Detal konstrukcji budynków strażnic: 1. stalowe belki dwuteowe, 2. ceglane sklepienie stropu, 3. zasyp z piasku, 4. podłoga z desek na legarach drewnianych, 5. mur ceglany, 6. kotwy stalowe.

Oprac. F. Suchoń.

międzypiętrowe oraz stropodachy były zrealizowane jako sklepienia ceglano oparte na belkach stalowych.

Elewacje strażnic pokrywał jasny (biały?) tynk, dodatkowo w parterze wykonano proste pasy płytkiego, pseudoboniowania. Poszczególne kondygnacje oddzielone były prostymi gzymsami, biegnącymi po obwodzie ścian zewnętrznych. Teren wokół strażnic ogrodzony był stalową kratą forteczną.

Próba graficznej rekonstrukcji pierwotnego wyglądu strażnic została przedstawiona na ilustracjach (rzuty z najbliższym otoczeniem i planami ognia karabinowego oraz widoki elewacji wejściowych).

Pomiędzy obiema strażnicami zapewniono łączność telefoniczną oraz połączenie z nieodległą stacją Kamionka Wielka. W przypadku awarii lub celowego uszkodzenia linii telefonicznej przez nieprzyjaciela, możliwa była łączność przy pomocy chorągiewek sygnałowych, a dwóch jeźdźców stacjonujących z obsadą zachodniej strażnicy, pełniło rolę gońców.



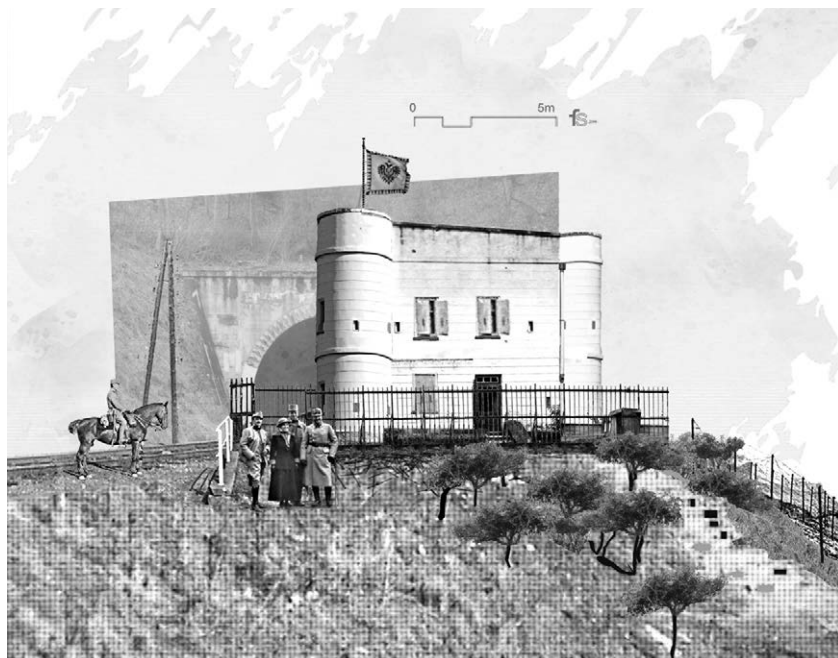
Strażnica przy wschodnim wylocie tunelu koło Kamionki, próba rekonstrukcji pierwotnego stanu elewacji wejściowej (wschodniej). Widok od strony Tarnowa.

Oprac. F. Suchoń

Przez administrację wojskową z Nowego Sącza²⁹ zostały zakupione i dostarczone elementy wyposażenia, sprzęty kuchenne, sprzęt gaśniczy. W dokumentacji inwentaryzacyjnej (1904) zostały one skrupulatnie wyliczone:

- a) dla dowódcy – sofa, malowany stół z miękkiego drewna, z zamykaną szufladą, fotel, wieszak ścienny z trzema haczykami, miednica blaszana, butelka na wodę z dwiema szklankami, świecznik z kompletem świec, zastawę stołową, zestaw przyborów do pieca (popielnik, szczypce, szufelka, pogrzebacz, szczotka i miech);

²⁹ Przez Komendę Stacji Nowy Sącz, oryg. *Militärstationskommando Neu Sandez*. Za: K. u. k. 1. Korpskommando, *Westliches / Östliches Tunnelwachhaus bei Kamionka*, 1904. Centralne Archiwum Wojskowe, Dowództwo Okręgu Korpusu V, sygn. CAW I.371.5.88.



Strażnica przy zachodnim wylocie tunelu koło Kamionki, próba rekonstrukcji pierwotnego stanu elewacji wejściowej (zachodniej). Widok od strony stacji Kamionka Wielka.

Oprac. F. Suchoń

b) dla szeregowych – sześć ław drewnianych trzyosobowych, stół niepowlekany, trzy wieszaki ściennie z pięcioma haczykami, cztery lampy wiszące (knot 5–12 mm), pięć kinkietów (knot 5–7 mm), dwie kanki na naftę pojemności 10 l każda, piętnaście pochodni, sześć blaszanych wiader (również do celów gaśniczych), jedna lampa sygnałowa, jedna latarnia ręczna, chorągiewka sygnałowa, drabina (5 m), maszt flagowy (dł. 3 m).

Komenda Stacji Nowy Sącz przekazała także, dla obu strażnic, dodatkowy ekwipunek: apteczkę wyposażoną w leki i opatrunki wraz z instrukcją obsługi; nosze polowe; blaszaną szynę do usztywnienia złamanych kończyn; worki na obrok; koce wojskowe; po 500 porcji sucharów (500 g), konserwy mięsne i zupy w puszkach – jako zapas prowiantu.

W roku 1904 wykonano planowe nasadzenia zespołów zieleni niskiej, w postaci obronnych, kolczastych żywopłotów. Najprawdopodobniej zastosowano krzewy głogu (*Crataegus*). Głóg przyjmuje się dobrze na każdym typie gleby, charakteryzuje się mrozoodpornością; w warunkach ekspozycji na południowych stokach nasypów kolejowych oraz pielęgnacji przez przycinanie, silnie się zagęszczał tworząc zwarty pokrój – co w połączeniu z ciernistymi pędami uniemożliwiało przejście.

OBECNY STAN ZACHOWANIA. WNIOSKI

Brak obecnie informacji na temat bojowego użycia strażnic podczas działań wojennych. Tunel w Kamionce był niszczone zarówno podczas pierwszej, jak i drugiej wojny światowej. Najprawdopodobniej podczas ostatniego wysadzenia w 1945 roku, uszkodzeniu uległy budynki strażnic. Na archiwalnych fotografiach ilustrujących odbudowę tunelu w okresie powojennym, nie widać już żadnego z obiektów. Zachowały się czytelne w terenie relikty w postaci podpiwniczenia strażnicy wschodniej oraz tarasu stanowiącego niegdyś fundament strażnicy zachodniej.

Do dnia dzisiejszego zachowały się jedynie trzy strażnice: w Tarnowie i w Chodorowie (Ukraina), użytkowane na cele mieszkalne oraz w Tryńczy przy moście na Wiśloku. Czytelne są jeszcze relikty kondygnacji przyziemia dawnej strażnicy w Okleśnej, przy moście na Wiśle. Strażnica w Tryńczy, mimo że przez wiele lat pozostawała w stanie ruiny, zyskała w 2018 roku nowe życie – dzięki generalnemu remontowi i nowej funkcji muzeum regionalnego i domu kultury.



Ufortyfikowana strażnica kolejowa – Tryńcza „Most Wiślok” – podczas prac remontowych i rewitalizacyjnych. Widok od strony narożnej baszty, czytelne zróżnicowane wielkościotworów okiennych i strzelniczych. Fot. F. Suchoń, 2018

Wobec kompletnego zniszczenia pierwotnej substancji obiektów w Kamionce i problematycznej lokalizacji w bezpośrednim sąsiedztwie użytkowanego szlaku kolejowego, trudno nawet teoretycznie rozważać ich rekonstrukcję. Głównym celem badań było ustalenie pierwotnego wyglądu i sposobu funkcjonowania strażnic oraz zarysowanie problemu odchodzącego w niepamięć lokalnego dziedzictwa architektury militarnej³⁰. Można zatem postulować jedynie o przywrócenie ich istnienia w świadomości mieszkańców i turystów, poprzez publikacje o charakterze popularno-naukowym, bądź tablicę informacyjną.

Ufortyfikowane strażnice kolejowe w Galicji i Bukowinie – stan na jesień 1914 roku.

Lp.	Nazwa oryginalna	Nazwa polska	Lokalizacja	Obsada w 1914	Rok bud.	Uwagi
1.	<i>Sola-Brücke bei Oświęcim</i>	Oświęcim – Most Soła	prawy brzeg	oficer i 25 szeregowych	1890	
2.			lewy brzeg	10 szeregowych		
3.	<i>Weichsel-Brücke bei Oświęcim</i>	Oświęcim – Most Wisła		oficer i 25 szeregowych		
4.	<i>Raba-Brücke westl. Bochnia</i>	Cikowice – Most Raba		oficer i 25 szeregowych	1890	
5.	<i>Dunajec-Brücke bei Bogumilowice</i>	Bogumiłowice – Most Dunajec	prawy brzeg	oficer i 25 szeregowych	1890	
6.			lewy brzeg	oficer i 25 szeregowych		
7.	<i>Wisłoka-Brücke bei Dębica</i>	Dębica – Most Wisłoka		oficer i 25 szeregowych		
8.	<i>Wisłok-Brücke bei Rzeszów</i>	Rzeszów – Most Wisłok		oficer i 25 szeregowych		
9.	<i>Dniester-Brücke bei Rozwadów</i>			oficer i 50 szeregowych		
10.	<i>Brydnica-Brücke südlich Rozwadów</i>			10 szeregowych		

³⁰ W gminie Kamionka Wielka znajduje się jedyny „świadek” jej burzliwej, militarnej przeszłości – zabytkowy cmentarz wojenny nr 144 w Królowej Polskiej, autorstwa Gustava Ludwiga.

11.	Dniester-Brücke bei Jezupol		prawy brzeg	oficer i 25 szeregowych		
12.			lewy brzeg	oficer i 25 szeregowych		
13.	Grenztunnel östl. Körösmező		strona austriacka	oficer i 25 szeregowych		na wschód od Jasiny – Woronienka (przełęcz Jabłonicka)
14.			strona węgierska	oficer i 25 szeregowych		
15.	Grenztunnel bei E. St. Beskid		strona austriacka	brak obsady		Tunel Beskidzki
16.			strona węgierska	brak obsady		
17.	Grenztunnel bei Łupków		strona austriacka	oficer i 25 szeregowych		Tunel Łupków
18.			strona węgierska	oficer i 25 szeregowych		
19.	Tunnel bei Kamionka	Tunel Kamionka	zachodni wylot	oficer i 15 szeregowych	1902/03	
20.			wschodni wylot	oficer i 15 szeregowych		
21.	Tunnel südlich Zegiestów	Żegiestów		oficer i 15 szeregowych	1903	zestawienie z 1914 roku podaje dwa obiekty
22.	Dniester-Brücke bei Niżniów		prawy brzeg	oficer i 25 szeregowych		
23.			lewy brzeg	oficer i 25 szeregowych		
24.	Biała-Brücke westlich Tarnów	Tarnów – Most Biała	prawy brzeg	oficer i 25 szeregowych	1896	
25.			lewy brzeg	oficer i 25 szeregowych		
26.	Tunnel westlich Gyimes-Paß		wschodni wylot	oficer i 25 szeregowych		Przełęcz Ghimeş
27.			zachodni wylot	11 szerego- wych		
28.	Prut-Brücke		IV	oficer i 25 szeregowych		Jaremcze-Kamień Dobosza-Jamna Mikulczyn- Worochta
29.	Bachrowiec Tunnel		III	10 szerego- wych		
30.	Bukowiec- Tunnel		II	oficer i 15 szeregowych		
31.			I	10 szerego- wych		

32.	<i>Weichsel-Brücke bei Okleśna</i>	Okleśna – Most Wisła		oficer i 25 szeregowych	1898/99	
33.	<i>Wisłok-Brücke bei Tryńcza</i>	Tryńcza – Most Wisłok		oficer i 20 szeregowych	1905 (?)	
34.	<i>Stryj-Brücke nordöstlich Stryj (bei Wierczany)</i>		prawy brzeg	oficer i 25 szeregowych	1901/02	
35.			lewy brzeg	oficer i 25 szeregowych		
36.	<i>Dniester-Brücke zwischen Chyrów und Żydaczów</i>		prawy brzeg	oficer i 25 szeregowych		Borodczyce
37.			lewy brzeg	oficer i 25 szeregowych		
38.	<i>Strwiąż-Brücke bei Chłopczyce (nordöstlich Sambor)</i>			brak obsady		
39.	<i>Bistritza-Brücke bei Dorna Watra</i>	Watra Dorna	prawy brzeg	oficer i 25 szeregowych		
40.			lewy brzeg	oficer i 25 szeregowych		

Opracowanie na podstawie: *Verteidigungsfähige Wachhäuser an Eisenbahnen [w:] Befestigungen im Aufmarschraum N. Ö., październik 1914. Zbiory Kriegssarchiv Wien, sygn. AT-OeStA/KA, FA, NFA, Feste Plätze, Sperre Jaroslau, k. 1556*

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA

Kriegsarchiv Wien

– Zespół: Feldakten (FA), Neue Feldakten (NFA), sygn. AT-OeStA/KA, FA, NFA, Feste Plätze, Sperre Jaroslau, k. 1556, *Verteidigungsfähige Wachhäuser an Eisenbahnen [w:] Befestigungen im Aufmarschraum N. Ö. październik 1914.*

– Zespół: Karten- und Plansammlung (KPS), Genie- und Planarchiv (GPA), sygn. AT-OeStA/KA, KPS, GPA, Inland C, VI Krakau, K. u. k. Genie Direction in Krakau, *Gebäudeinventar aller in Verwaltung obiger Direction stehenden ärarischen und dauernd gemieteten, dann auf Grund der Einquartierungsgesetze beigestellten und der sonstigen in militärischer Benützung befindlichen Immobilien, Kraków 1911*

Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie-Rembertowie (CAW)

– Zespół: Dowództwo Okręgu Korpusu V (Dowództwo Okręgu Generalnego Kraków), sygn. CAW I.371.5.271, Oddział Inżynierii Wojskowej i Saperów Okręgu

Generalnego w Krakowie, *Wykaz budowli fortyfikacyjnych z podaniem ilości i rodzaju budynków, powierzchni zabudowanej w metrach, stanu konserwacji, materiału konstrukcyjnego, ewentualnych instalacji i oszacowania z uwzględnieniem % zużycia, tabela rękopiśmienna*, Kraków, 9 stycznia 1920; sygn. CAW I.371.5.88, K. u. k. 1. Korpskommando, *Westliches / Östliches Tunnelwachhaus bei Kamionka*, Kraków, marzec 1904; sygn. CAW I.371.5.88, K. u. k. 1. Korpskommando, *Kamionka. Skizze der Dornbuschpflanzung*, Kraków, luty 1904

INNE

– *Австро-Венгрия. Военно-статистическое описание. Часть I. Восточно-Галицийский район*, Издание Главного Управления Генерального штаба, 1912

– K. u. k. 1. Corps-Commando, *Situations-Plan über den ermittelten Bauverbots-Rayon für das befestigte Wachhaus bei der Eisenbahnbrücke über die Weichsel nächst Okleśna*, plan w skali 1:2880, Kraków 1899

– K. u. k. 10. Corps-Commando, *Bauverbot-Rayon der Eisenbahn-Wachhäuser bei Wierczany*, plan w skali 1:2880, Przemyśl 1910

– K. u. k. Techn. Militär-Comité, *Projektsbehelf No 21. Direktiven für die Konstruktion permanenter, halbpermanenter und improvisierter, gebirgsgechützicherer Kriegshohlbauten*, Wiedeń 1905

OPRACOWANIA

J. de Bloch, *The Transvaal War: Its Lessons in Regard to Militarism and Army Re-Organisation, 1 July 1901* [w:] J. Bloch, *Jean de Bloch Selected Articles*, Combat Studies Institute, US Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1993

M. Baczkowski, *Austro-węgierskie inwestycje militarne w Galicji w planach strategicznych Franza Conrada von Hötzendorfa (1906–1914)* [w:] Śląsk, Polska, Emigracja. *Studia dedykowane prof. Andrzejowi Pilchowi*, red. I. Paczyńska, Kraków 2002, s. 111–122

M. Baczkowski, *Wartownie kolejowe w systemie obronnym Galicji*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne”, Z. 131: 2004, s. 127–135

J. Bogdanowski, *Fortyfikacja austriacka na ziemiach polskich w latach 1850–1914*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości”, T. 12: 1966, cz. 1, s. 72 i 95–96

J. Bogdanowski, *Architektura obronna w krajobrazie Polski. Od Biskupina do Westerplatte*, Warszawa–Kraków 1996

M. Brunner (syn), *Die beständige Befestigung. Für die k. u. k. Militärbildungsanstalten und zum Selbstunterrichte für Offiziere aller Waffen*, Wiedeń 1909

T.A. Bruno, *Ignoring the Obvious. Combined Arms and Fire and Maneuver Tactics Prior to World War I*, Marine Corps Base Quantico 2002

W. Brzostkwinia, P. Bujas, *Ufortyfikowane strażnice kolejowe w Galicji na początku XX wieku. Zarys problemu. Stan badań. Problemy ochrony*, „Forteca”, 1997, nr 2, s. 21–34

Dornbusch-Anpflanzungen, „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens”, R. 25: 1898, s. 195–196

K. Novotny, *Über Anpflanzungen für Hindernisse und Masken*, „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens”, R. 35: 1904, s. 607–609

Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914–1918, red. E. Glaise von Horstenau, T. 1, Wiedeń 1932

W. Preidl, *Obiekty tunelowe na trasach galicyjskich kolei żelaznych*, „Górnictwo i Geoinżynieria”, 2009, z. 3/1

J. Schenk, *Żywy płot z głogu białego*, Lwów 1844

E. Steinitz, T. Brosch, *Die Reichsbefestigung Österreich-Ungarns zur Zeit Conrads von Hötzendorf*, 10. zeszyt uzupełniający do dzieła „Österreich-Ungarns letzter Krieg”, Wiedeń 1937

F. Suchoń, *Brytyjskie strażnice kolejowe w Południowej Afryce 1900–1902*, „Infort”, Nr 22: 2009

SUMMARY

Filip Suchoń, Justyna Olesiak

A COMPLEX OF THE FORTIFIED RAILWAY GUARD TOWERS IN THE VILLAGE OF KAMIONKA WIELKA

The railway line Tarnów–Leluchów–Orłów was opened in 1876 and was primarily of strategic importance. The tunnels situated on the line were protected at the beginning of the 20th century by the fortified towers. The main aim of the study is to try to find out the original appearance of the fortified guard towers situated by the tunnel in the village of Kamionka Wielka (Nowy Sącz district) and the way they were functioning. The second purpose of the paper is to outline the problem of the local military architecture heritage, which has been slowly forgotten. The author of the article uses research methods characteristic for this type of study – an inquiry, an in situ analysis, a description of the collected materials and sorting them out in accordance with criteria. A graphic material is complementary to the whole research. The source material, except for the field research, is represented by the archival documentation of the project and archival building standards together with the project instructions and theoretical publications from the era. The author presents a conceptual, historical framework of the project and the realization of similar objects on the former territory of the Austro-Hungarian Empire. Not only the resource preserved until today (2019) from Małopolska and Podkarpacie is described in the study, but also the rules for an architectural shaping of the objects' form regarding a specific function they were supposed to fulfill. The author of the paper makes an attempt to analyze some aspects of different approaches to similar material and cultural heritage by professionals as well as its social, universal perception.

KEY WORDS: FORTIFIED LANDSCAPE, MILITARY ARCHITECTURE, TARNÓW–LELUCHÓW RAILWAY LINE

Podziękowania

Autorzy pragną podziękować Tomaszowi Idzikowskiemu (Przemyśl), Volkerowi Pachauerowi (Graz) i Dariuszowi Pstusiowi (Kraków) za pomoc w kwerendzie archiwalnej i udostępnienie materiałów ze zbiorów prywatnych.